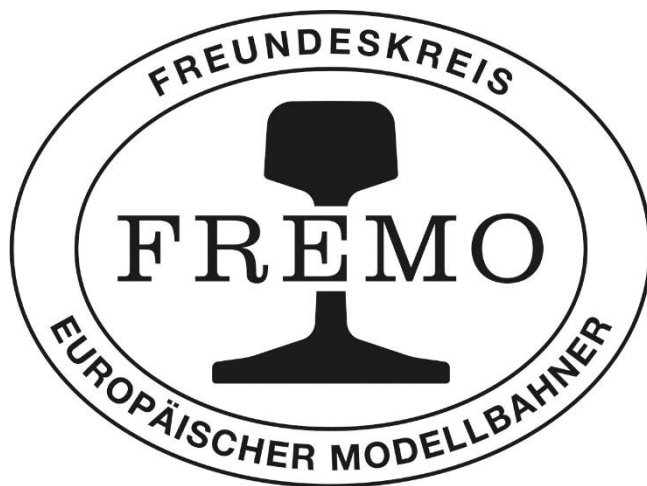




WICHTIG: Das Heft vermittelt allen FREMO-Mitspielern **modulsystemübergreifende und epochenneutrale bewährte Vorgehensweisen („Good Practices“)** zur direkten Anwendung beim Treffen. **Abweichungen und Details legt die jeweilige Modulsystemgruppe oder das Treffen-Organisationsteam fest.**

Notizen:



SIGNALBUCH 301

Deutsche Bahn



Literatur zum Vertiefen

Für alle, die das Signale und Kennzeichen der deutschen Eisenbahn besser verstehen oder auffrischen möchten:

- **Regelwerke (DB InfraGO):**
 - [Ril 301 Signalebuch](#)
- **Online-Ressourcen:**
 - Webseite TF-Ausbildung > [Signalbuch-Online](#)
 - Webseite Kleinbahnwiki > [Betrieb](#)
 - Webseite Stellwerke > [Signalsysteme](#)
- **Fachbücher:**
 - Hausmann, Anita / Enders, Dirk H.: *Grundlagen des Bahnbetriebs*, 3. Auflage, 2017, Bahn Fachverlag, ISBN 978-3-943214-16-1
 - Krebs, Jürgen: *Blocksignal frei: Band 1 – 1835 bis 1945 Aspekte des Bahnbetriebs im Spiegelbild zwischen Organisation und Technik in mehr als 180 Jahren deutscher Eisenbahn*, 1. Auflage, 2021, Eigenverlag, ISBN 978-3-981937-12-1
 - Krebs, Jürgen: *Blocksignal frei: Band 2 – nach 1945 Aspekte des Bahnbetriebs im Spiegelbild zwischen Organisation und Technik in mehr als 180 Jahren deutscher Eisenbahn*, 1. Auflage, 2024, Eigenverlag, ISBN 978-3-981937-14-5
 - Carstens, Stefan: *MIBA-Report: Signale 2 - Signalbegriffe, Anordnung und Bauformen, Haupt- und Vorsignale, Signalverbindungen*, 2. Auflage, 2007, Verlagsgruppe Bahn, ISBN 978-3-896102-36-2
 - Carstens, Stefan: *MIBA-Report: Signale 3 - Zusatz-, Sperr- und Langsamfahrtsignale, Kennzeichen, Nebensignale, Läute- und Pfeiftafeln*, 2. Auflage, 2009, Verlagsgruppe Bahn, ISBN 978-3-896102-38-6

Danksagung

Ein besonderer Dank geht an die FREMO-Community im Forum für inhaltliche Anregungen – insbesondere an Michael Bunka, Jonathan Fehring, Dirk Jürgensen, Franziska Meis und Claudia Mühl für das fachliche Review.

Einleitung

Dieses FREMO-Signalbuch 301 (SB-DBAG) fasst ausgewählte Signale und Kennzeichen der Deutschen Bahn AG (Richtlinie 301 Stand 2025) zusammen. Der Schwerpunkt liegt auf dem Verhalten aus Sicht des Triebfahrzeugführers (Tf): *Welche Signale treten im Arrangement auf und wie sind sie im Betrieb zu beachten?*

Detaillierte technische Beschreibungen zu Signalstellungen, Anwendungsarten und Geltungsbereichen sind in der offiziellen Richtlinie enthalten. Dieses FREMO-Handbuch ersetzt die Richtlinie nicht, sondern bietet eine praxisorientierte Auswahl für den Modellbahnbetrieb.

Teil 1: Zugfahrten

Abs. 1: Haupt- und Vorsignale (H/V) sowie Kombinationssignale (Ks) auf Strecken

Vor- (Vr) und Hauptsignale (Hp) sind die klassischen Signale auf Eisenbahnstrecken. Sie regeln und sichern Zugfahrten. Ks-Signale vereinen Haupt- und Vorsignalfunktion in einem Signal.

Formsignal



Lichtsignal



Kombinationssignal



Signal Vr 1: Fahrt erwarten

Verhalten des Tf:

- Das nächste Hauptsignal zeigt Hp1 (Fahrt).



Signal Hp 1: Fahrt; Signal Ks 1: Fahrt

Verhalten des Tf:

- Das Hauptsignal zeigt Hp 1 (Fahrt). **Geschwindigkeit beibehalten.**



Signal Vr 2: Langsamfahrt erwarten

Verhalten des Tf:

- Das nächste Hauptsignal zeigt Hp 2 (Langsamfahrt), ggf. mit Signal Zs 3v Kennziffer 1 bis 6, **Geschwindigkeit rechtzeitig reduzieren.**
- Zeigt **Signal Ks 1 blinkend**, ist zusätzlich ein **Geschwindigkeitsanzeiger** (Signal Zs 3v) zu beachten.



Signal Hp 2: Langsamfahrt

Verhalten des Tf:

- Das Hauptsignal zeigt Hp 2 (Langsamfahrt), gegebenenfalls in Verbindung mit dem Zusatzsignal Zs 3 (Kennziffer 1–6 = 10–60 km/h).
- Die **Geschwindigkeit ist so zu verringern**, dass der Zug sicher durch die abzweigenden Weichen fahren kann.



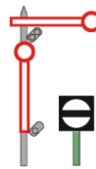
Signal Vr 0: Halt erwarten; Signal Ks 2: Halt erwarten

Verhalten des Tf:

- Das nächste Hauptsignal zeigt Hp 0 (Halt). **Geschwindigkeit rechtzeitig vermindern, Bremsweg beachten.**

Abs. 16: Signal Hp 0 (Halt) und Schutzsignale Sh 0 / Sh 1

Wenn Haupt- und Schutzsignale (Sh) am gleichen Standort stehen, ergänzen oder verändern die Sh-Signale die Wirkung des Hauptsignals.



Signal Hp 0 (Halt),
Signal Sh 0
(Fahrverbot)



Signal Hp 0 (Halt),
Signal Sh 1
(Fahrverbot
aufgehoben)

Halt für alle Fahrten –
kein Passieren
erlaubt.

Rangierfahrten dürfen
auf Anweisung am
Halt zeigenden
Hauptsignal
vorbeifahren.

Verhalten des Tf:

- Zeigt das Hauptsignal Hp 0 (Halt) in Kombination mit Signal Sh 1, darf der Tf auf Anweisung des Rangierleiters oder Fdl im Rangierbetrieb vorbeifahren.
- Bei Kombination mit Signal Sh 0 muss der Tf anhalten.
- Zugfahrten dürfen nie ein Halt zeigendes Hauptsignal passieren** – auch nicht bei Anzeige von Signal Sh 1.

Abs. 17: Vorsignale vs. Vorsignalwiederholer

Befinden sich mehrere Signale am gleichen Standort, gelten folgende Regeln:

- Zeigt ein Vorsignal keine Vorsignaltafel (Signal Ne 2), handelt es sich um ein Vorsignalwiederholer.
- Der Vorsignalwiederholer wiederholt die Anzeige des vorherigen Vorsignals, wenn zwischen diesem und dem Hauptsignal kein ausreichender Bremsweg vorhanden ist.



Vorsignal Vr 2



Vorsignal-
Wiederholer Vr 2

Verhalten des Tf:

- Der Tf beachtet die Anzeige des Vorsignalwiederholers genauso wie die des ursprünglichen Vorsignals.
- Eine **Geschwindigkeitsreduzierung oder Bremsung** ist bei Bedarf fortzusetzen, bis das folgende Hauptsignal sichtbar oder erreichbar ist.

Grafikquellen:

- Eisenbahn-Bundesamt (EBA) – Zusammenstellung der Bestimmungen der Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959), einschließlich genehmigter Signale mit vorübergehender Gültigkeit sowie Anweisungen zur Durchführung der ESO. Gültig für das Netz der Eisenbahnen des Bundes (EdB). Aufgestellt durch das Eisenbahn-Bundesamt, Sachgebiet 333, Stand: 13.12.2020.
- Gustav Richard – Grafiken unter Creative Commons Attribution License (Wiederverwendung erlaubt).
- Tf-Ausbildung.de – mit freundlicher Genehmigung von Sven Thaler.
- Eigengrafiken – Ergänzende Illustrationen und schematische Darstellungen erstellt für das FREMO-Signalbuch 301.

Abs. 13: Kennzeichnung der Hebelgewichte an mechanisch ortsgestellten Weichen

Die farbliche Kennzeichnung der Hebelgewichte zeigt an, ob sich eine mechanisch ortsgestellte Weiche in Grundstellung befindet.



Weiche in Grundstellung

Verhalten des Tf:

- Weiche liegt in Grundstellung (im Gleisplan durch ein „+“ gekennzeichnet).



Weiche ist nicht in Grundstellung

Verhalten des Tf:

- Weiche zurück in Grundstellung stellen.



Keine Grundstellung erforderlich

Verhalten des Tf:

- Weiche muss nicht in Grundstellung zurückgestellt werden.



Umstellung nur mit Zustimmung des Weichenwärters

Verhalten des Tf:

- Weiche darf nur mit Zustimmung des Weichenwärters umgestellt werden. Nach Gebrauch ist sie wieder in Grundstellung zu stellen.

Teil 7: Sonstiges

Abs. 14: Fahrleitungssignale (EL)

Fahrleitungssignale (EL) sind Signale, die den Zustand oder die Besonderheiten der elektrischen Fahrleitung anzeigen. Sie werden vor allem auf elektrifizierten Strecken verwendet, um den Zugverkehr und das Personal über den Betriebszustand der Oberleitung zu informieren.

Formsignal



Signal EL 6: Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern

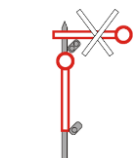
Verhalten des Tf:

- Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer **müssen anhalten – Weiterfahrt ist verboten!**
- Eine Weiterfahrt mit gehobenem Stromabnehmer kann Schäden an der Fahrleitung oder am Stromabnehmer verursachen.

Teil 8: Verhaltensweisen mit kombinierten Signalen

Abs. 15: Ungültige Signale

Ein ungültiges Signal ist vorübergehend oder dauerhaft außer Betrieb und hat keine betriebliche Bedeutung. Es gilt als ungültig, wenn es z. B. mit einem weißen Kreuz (X) mit schwarzem Rand abgedeckt, verhüllt, umgedreht, deutlich entfernt oder außer Funktion gesetzt ist.



Formsignal ungültig



Hauptsignal ungültig,
Vorsignal gültig



Hauptsignal ungültig,
Vorsignal ungültig

Verhalten des Tf:

- Ungültige Signale dürfen **ignoriert werden**, aber nur, wenn sie **eindeutig** als ungültig gekennzeichnet sind.
- Bei **Zweifeln oder Unsicherheit** ist immer der Fdl oder Zugleiter (Zl) zu informieren.
- Wenn das Hauptsignal ungültig, aber das Vorsignal gültig ist – gilt das Vorsignal (z. B. „Halt erwarten“).
- Wenn beide ungültig sind – entscheidet der Fdl, ob und wie weitergefahren werden darf (Befehl oder Anweisung).

Formsignal



Signal Hp 0: Halt

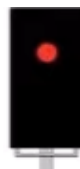
Verhalten des Tf:

- **Der Tf muss den Zug vor dem Signal anhalten!** Nur wenn zusätzliches Signal Sh 1 gezeigt wird, darf in Rangierfahrt vorbeigefahren werden.
- Bei einem Signal Hp 0 (Halt) zeigenden oder gestörten Hauptsignal kann der Befehl A – „Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal“ angewendet werden.
- Wird der Befehl mündlich durch den Fdl erteilt, muss der Tf den genauen Wortlaut des Befehls wiederholen, um Missverständnisse auszuschließen.

Lichtsignal



Kombinationssignal



Abs. 2: Nebensignale (Ne)

Diese Signale ergänzen Haupt- und Vorsignale oder ersetzen sie dort, wo kein vollständiges Signal aufgestellt ist.



Signal Ne 2: Vorsignaltafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf stellt sich darauf ein, dass gleich ein Hauptsignal, Sperr- oder Schutz-Signal folgt.



Signal Ne 3: Vorsignalbaken

Verhalten des Tf:

- Kennzeichnet die Annäherung an ein Vorsignal. Der Tf bereitet sich auf die **mögliche Geschwindigkeitsreduzierung** oder Halt am Hauptsignal vor.



Signal Ne 4: Schachbretttafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf achtet besonders auf die **abweichende Aufstellungsposition** des Hauptsignals (in der Regel steht das Signal rechts vom befahrenen Gleis)
- **Ausnahmen** bestehen bei bestimmten Signalen (z. B. Ra-Signale wie Signal Ra 10 (Rangierhalttafel)), die links des Gleises aufgestellt sein können.

Abs. 3: Zusatzsignale (Zs)

Zusatzsignale (Zs) ergänzen Haupt- oder Ks-Signale. Sie geben zusätzliche betriebliche Anweisungen oder verändern deren Wirkung.



Signal Zs 3v: Geschwindigkeitsvoranzeiger

Verhalten des Tf:

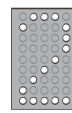
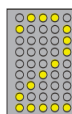
- Das nächste Signal Zs 3 zeigt die angezeigte Geschwindigkeit (Kennziffer x 10 km/h) zu erwarten. **Geschwindigkeit rechtzeitig anpassen.**



Signal Zs 3: Geschwindigkeitsanzeiger

Verhalten des Tf:

- **Ab diesem Signal** darf im anschließenden Weichenbereich nur die angezeigte Geschwindigkeit (Kennziffer x 10 km/h) gefahren werden.



Abs. 4: Langsamfahrtsignale (Lf)

Langsamfahrtsignale (Lf) ordnen eine verminderte Geschwindigkeit an oder kündigen diese an. Sie stehen vor allem an Abschnitten mit Einschränkungen (z. B. Weichen, Brücken, Baustellen, enge Bögen).

Temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Formsignal



Signal Lf 1: Langsamfahrtscheibe

Verhalten des Tf:

- Der Tf muss die Geschwindigkeit auf den angezeigten Wert (Kennziffer × 10 km/h) reduzieren.



Signal Lf 2: Anfangscheibe

Verhalten des Tf:

- Ab hier gilt die im Fahrplan oder durch Signal angekündigte Langsamfahrtscheibe. Geschwindigkeit reduzieren.



Signal Lf 3: Endscheibe

Verhalten des Tf:

- Ab hier darf wieder auf die im Fahrplan zugelassene Geschwindigkeit beschleunigt werden.

Ständige Geschwindigkeitswechsel:



Signal Lf 6: Geschwindigkeits-Ankündesignal

Verhalten des Tf:

- Ab Signal Lf 7 darf der Tf mit der angezeigten Geschwindigkeit (Kennziffer × 10 km/h) fahren.



Signal Lf 7: Geschwindigkeitssignal

Verhalten des Tf:

- Ab hier darf nur die angezeigte Geschwindigkeit (Kennziffer × 10 km/h) gefahren werden.

Abs. 5: Zusatzsignale (Zs)

Zusatzsignale (Zs) ergänzen Haupt- oder Ks-Signale. Sie geben zusätzliche betriebliche Anweisungen oder verändern deren Wirkung.

Formsignal

Lichtsignal



Signal Zs 2v: Richtungsvoranzeiger

Verhalten des Tf:

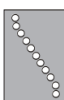
- Das nächste Zusatzsignal zeigt Richtungsanzeiger (Signal Zs 2) für die angezeigte Fahrstraße bzw. das bezeichnete Streckengleis.



Signal Zs 2: Richtungsanzeiger

Verhalten des Tf:

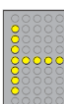
- Das Hauptsignal gilt für die angezeigte Fahrstraße bzw. das bezeichnete Streckengleis.



Signal Zs 6: Gegengleisanzeiger

Verhalten des Tf:

- Der Fahrweg führt ins Gegengleis.



Signal Zs 13: Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger

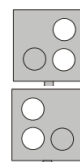
Verhalten des Tf:

- Geschwindigkeit stark reduzieren.

Teil 6: Weichen

Abs. 12: Weichensignale (Wn)

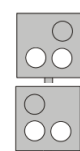
Weichensignale zeigen die Stellung von Weichen an. Sie geben dem Triebfahrzeugführer die Information, welchen Fahrweg er nehmen wird.



Signal Wn 1: Gerader Zweig

Verhalten des Tf:

- Der Tf fährt im geraden Strang weiter.



Signal Wn 2: Gebogener Zweig

Verhalten des Tf:

- Der Tf folgt der Ablenkung.



Signal Wn 2: Gebogener Zweig

Vom Herzstück ausgesehen: bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen

Verhalten des Tf:

- Der Tf folgt der Ablenkung.



Vom Herzstück ausgesehen: bei Außenbogenweichen

Verhalten des Tf:

- Der Tf folgt der Ablenkung.



Signal Wn 3: Doppelte Kreuzungsweiche (DKW) - Gerade von links nach rechts

Verhalten des Tf:

- Fahrt über die DKW geradeaus von links nach rechts.



Signal Wn 4: Doppelte Kreuzungsweiche (DKW) - Gerade von rechts nach links

Verhalten des Tf:

- Fahrt über die DKW geradeaus von rechts nach links.



Signal Wn 5: Doppelte Kreuzungsweiche (DKW) - Bogen von links nach links

Verhalten des Tf:

- Fahrt über die DKW im Bogen von links nach links.



Signal Wn 6: Doppelte Kreuzungsweiche (DKW) - Bogen von rechts nach rechts

Verhalten des Tf:

- Fahrt über die DKW im Bogen von rechts nach rechts.

Hinweise: Folgende Signale werden akustisch oder optisch gegeben. Sie können nur genutzt werden, wenn die Lok mit Sound-Funktion ausgerüstet ist.



Signal Bü 4: Pfeiftafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf muss **etwa 3 Sekunden** pfeifen.



Signal Bü 5: Läutetafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss läuten**.

Abs. 11: Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale sichern Rangierfahrten und Zugbewegungen in Bahnhöfen oder Abstellanlagen. Sie zeigen an, ob ein Gleisabschnitt befahren werden darf oder nicht.



Signal Sh 0: Halt! Fahrverbot

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss sofort anhalten** – keine Weiterfahrt erlaubt.



Signal Sh 1: Fahrverbot aufgehoben

Verhalten des Tf:

- Dieses Signal erlaubt das **Vorbeifahren von Rangierfahrten**, auch in Verbindung mit Signal Hp 0 zeigendem Hauptsignal.



Signal Sh 2: Schutzhalt

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss anhalten**.



Signal Sh 3: Kreissignal

Ausführung: Mit Flagge: Eine weiß-rot-weiße Flagge in kreisförmiger Bewegung.

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss sofort anhalten!**
- Wenn unsicher ist, ob das Signal wahrgenommen wurde, zusätzliches Signal Sh 5 geben.

Hinweise: Nur einsetzbar, wenn die Lok eine Sound-Funktion hat.



Signal Sh 5: Horn- und Pfeifsignal

- Ausführung:** Mit Horn oder Pfeife – mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss sofort anhalten!** Ersatz oder Verstärkung des Kreissignals Sh 3.

Teil 2: Rangierdienst

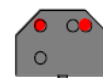
Abs. 6: Signale für Rangierdienst (Ra)

Ra-Signale regeln ausschließlich Rangierfahrten auf Bahnhöfen und Abstellgleisen. Sie gelten nicht für Zugfahrten auf der freien Strecke.

Formsignal



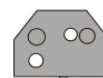
Lichtsignal



Signal Sh 0: Halt! Fahrverbot

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss sofort anhalten** – keine Weiterfahrt erlaubt.



Signal Sh 1: Fahrverbot aufgehoben

Verhalten des Tf:

- Dieses Signal erlaubt das **Vorbeifahren von Rangierfahrten**, auch in Verbindung mit Signal Hp 0 zeigendem Hauptsignal.



Signal Wn 7: Gleissperre abgelegt

Verhalten des Tf:

- Das Gleis darf befahren werden.



Signal Ra 11: Wartezeichen

Verhalten des Tf:

- Der Tf **wartet auf einen Auftrag zur Rangierfahrt**. Ohne Zustimmung von Weichenwärter oder Fdl darf nicht weitergefahren werden. Zustimmung kann durch Hochhalten eines Armes, durch den Befehl A oder durch das Kennlicht am Signal Ra 11 erteilt werden.



Signal Ra 10: Rangierhalttafel

Verhalten des Tf:

- Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden. **Der Tf hält hier an.**



Signal Ra 12: Grenzezeichen

Verhalten des Tf:

- Der Tf darf das Grenzezeichen nicht überfahren.

Hinweise: Folgende Signale werden akustisch oder optisch gegeben. Sie können nur genutzt werden, wenn die Lok mit Sound-Funktion ausgerüstet ist.



Signal Ra 1: Wegfahren

Ausführung:

- **Mit Mundpfeife/Horn:** Ein langer Ton.
- **Mit Arm:** Armbewegung senkrecht von oben nach unten.

Verhalten des Tf:

- Der Tf bewegt die Rangierfahrt vom Signalgeber weg.



Signal Ra 2: Herkommen

Ausführung:

- **Mit Mundpfeife/Horn:** Zwei mäßig lange Töne.
- **Mit Arm:** Langsame Armbewegung waagerecht hin und her.

Verhalten des Tf:

- Der Tf fährt langsam in Richtung auf den Signalgeber zu.



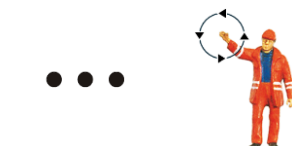
Signal Ra 3: Aufdrücken

Ausführung:

- **Mit Mundpfeife/Horn:** Zwei kurze Töne schnell nacheinander.
- **Mit Arm:** Beide Arme nach vorne heben und Hände annähern.

Verhalten des Tf:

- Der Tf drückt Wagen zum An- oder Abkuppeln auf. Danach ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.



Signal Ra 5: Rangierhalt

Ausführung:

- **Mit Mundpfeife/Horn:** Drei kurze Töne schnell nacheinander.
- **Mit Arm:** Arm kreisförmig bewegen.

Verhalten des Tf:

- Die Rangierfahrt ist **sofort** anzuhalten!

Teil 3: Nebensignale (Ne) auf Strecken bzw. auf Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) Strecken

Abs. 7: Nebensignale (Ne)

Nebensignale werden auf Haupt- und Nebenstrecken und bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Zugleitbetrieb (ZLB) verwendet. Sie regeln Fahrten an Bahnhöfen oder Haltepunkten ohne umfangreiche Hauptsignalisierung.

Formsignal



Signal Ne 1: Trapeztafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf hält vor der Trapeztafel (Ne 1), wenn dies im Buchfahrplan vermerkt ist oder vom Zugleiter angeordnet wurde.
- Nach dem Halt wartet der Tf auf die Zustimmung zur Einfahrt durch den Zugleiter oder FdL – mündlich, schriftlich (Befehl) oder durch ein sichtbares Zeichen (z. B. erhobener Arm oder Signal Zp 11 „Kommen“).



Signal Ne 6: Haltepunkttafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf bereitet einen planmäßigen Halt am Bahnsteig vor und reduziert die Geschwindigkeit.



Signal Ne 5: Haltetafel

Verhalten des Tf:

- Am Signal Ne 5 (Haltetafel) anhalten, ggf. vorziehen, jedoch nicht darüber hinaus.

Teil 4: Zugpersonal

Abs. 8: Signale für Triebzugführer (Zp)

Zp-Signale richten sich direkt an den Triebfahrzeugführer. Sie geben Anweisungen für besondere Situationen im Zugbetrieb.

Hinweise: Im FREMO-Betrieb können diese Signale nur verwendet werden, wenn die Lok mit Sound-Funktion ausgerüstet ist.



Signal Zp 1: Achtungssignal

- **Ausführung:** Mit Horn – ein mäßig langer Ton.

Verhalten des Tf:

- Der Tf gibt das Signal, um Aufmerksamkeit zu erzeugen.
- Horn betätigen, wenn Personen im Gleis sind, ein Bahnübergang unsicher erscheint oder ein Signalauftrag bestätigt werden soll (z. B. Durchfahrauftrag Signal Zp 9).



Signal Zp 5: Notsignal

- **Ausführung:** Mit Horn – mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.

Verhalten des Tf:

- **Sofort anhalten (Regler auf null, Bremstaste verwenden)!**



Signal Zp 11: Kommen

- **Ausführung:** Mit Horn oder Licht – ein langer, ein kurzer, ein langer Ton bzw. entsprechendes Lichtzeichen.

Verhalten des Tf:

- Der Tf wird gerufen oder die Einfahrt ohne Einfahrtsignal im Zugleitbetrieb (ZLB) wird erlaubt. Bei Einfahrtsaufforderung langsam in den Bahnhof einfahren (siehe Signal Ne 1 (Trapeztafel))

Abs. 9: Signale für Zugführer (Zp)

Zp-Signale für Zugführer geben die Erlaubnis zur Abfahrt oder Durchfahrt.



Signal Zp 9: Abfahren / Durchfahrauftrag

Verhalten des Tf:

- **Abfahrauftrag:** Der Tf darf abfahren, sobald das Signal deutlich gegeben und aufgenommen wurde.
- **Durchfahrauftrag:** Der Tf darf den Bahnhof ohne Halt durchfahren.

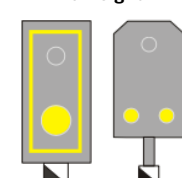
Teil 5: Sicherungen

Abs. 10: Signale für Bahnübergänge (Bü)

Diese Signale sichern Bahnübergänge (BÜ) für den Eisenbahn- und Straßenverkehr. Sie können auch vor Übergängen mit Schranken verwendet werden.

Formsignal

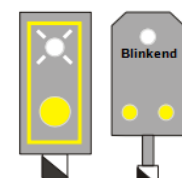
Lichtsignal



Signal Bü 0: Halt vor dem Bahnübergang - Weiterfahrt nach Sicherung

Verhalten des Tf:

- **Der Tf muss vor dem BÜ anhalten.** Weiterfahrt erst, wenn der BÜ durch Sicherungspersonal gesichert ist oder nach Abgabe von Achtungssignalen in Schritttempo).



Signal Bü 1: Bahnübergang freigegeben

Verhalten des Tf:

- Der Tf darf den BÜ **ohne Halt** befahren.