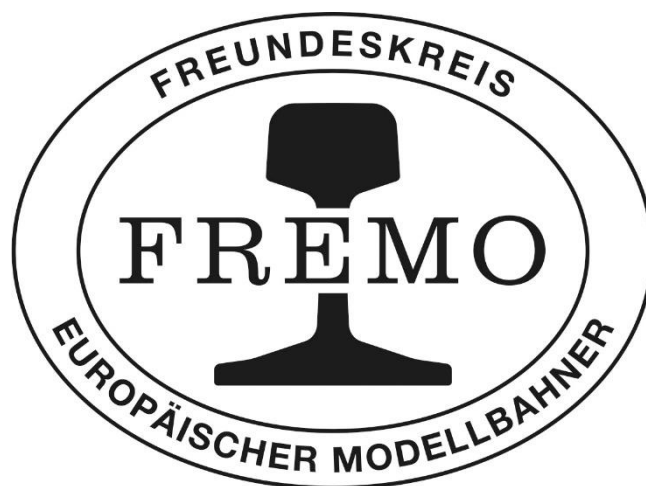




WICHTIG: Das Heft vermittelt allen FREMO-Mitspielern **modulsystemübergreifende und epochenneutrale bewährte Vorgehensweisen („Good Practices“)** zur direkten Anwendung beim Treffen. **Abweichungen und Details** legt die jeweilige **Modulsystemgruppe oder das Treffen-Organisationsteam** fest.

Notizen:



SIGNALBUCH 301

Deutsche Reichsbahn



Literatur zum Vertiefen

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

- **Regelwerke (DB InfraGO):**
 - [Ril 301 Signalbuch](#)
- **Online-Ressourcen:**
 - Webseite TF-Ausbildung > [Signalbuch-Online](#)
 - Webseite Kleinbahnwiki > [Betrieb](#)
 - Webseite Stellwerke > [Signalssysteme](#)
- **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 Pfeiftonen*, 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-Signalebuch 301 (SB Reichsbahn DDR) fasst ausgewählte Signale und Kennzeichen der Deutschen Reichsbahn gemäß DV 301 Signalebuch, Ausgabe 1971 (mit Änderungen nach Berechtigungsnummer 1 ff., 1973) 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-Signalebuch ersetzt die DV 301 nicht, sondern bietet eine praxisorientierte Auswahl für den Modellbahnbetrieb.

Teil 1: Zugfahrten

Abs. 1: Formhaupt- und Formvorsignale (Hf/Vf) und Lichtshaupt- und Lichtvorsignale (Hl) auf Strecken

Formvor- (Vf) und Formhauptsignale (Hf) sind die klassischen Signale auf Eisenbahnstrecken in der DDR. Sie regeln und sichern Zugfahrten.

Formsignal



Signal Vf 1: „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

Verhalten des Tf:

- Das nächste Hauptsignal zeigt Hf1 (Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit).



Signal Hf 1: Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit

Verhalten des Tf:

- Das Hauptsignal zeigt Hf 1 (Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit). **Geschwindigkeit beibehalten.**



Signal Vf 1/2: „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ oder „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h“ erwarten

Verhalten des Tf:

- Das nächste Hauptsignal zeigt Hf 1 (Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit) oder Hf 2 (Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h), **Geschwindigkeit rechtzeitig anpassen.**



Signal Vf 2: „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h“ erwarten

Verhalten des Tf:

- Das nächste Hauptsignal zeigt Hf 2 (Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h), **Geschwindigkeit rechtzeitig reduzieren.**



Signal Hf 2: Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h

Verhalten des Tf:

- Das Hauptsignal zeigt Hf 2 (Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h).
- Die **Geschwindigkeit so verringern**, dass der Zug sicher durch abzweigende Weichen fahren kann.

Abs. 14: 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. 15: 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 angelegtem Stromabnehmer!

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. 16: 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



Wartezichen ungültig



Hauptlichtsignal 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).

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-Signalebuch 301.

Teil 6: Weichen

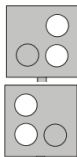
Abs. 13: Weichensignale (Wn)

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

Formsignal



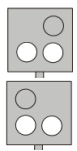
Lichtsignal



Signal Wn 1: Gerader Zweig

Verhalten des Tf:

- Der Tf fährt im geraden Strang weiter.



Signal Wn 2a: Gebogener Zweig

Verhalten des Tf:

- Der Tf folgt der Ablenkung.



Signal Wn 2b: Gebogener Zweig

Vom Herzstück ausgesehen: bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen

Verhalten des Tf:

- Der Tf folgt der Ablenkung.



Signal Wn 2c: Gebogener Zweig

Vom Herzstück ausgesehen: bei Außenbogenweichen

Verhalten des Tf:

- Der Tf folgt der Ablenkung.



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

Verhalten des Tf:

- Fahrt über die DKW geradeaus von links nach rechts.



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

Verhalten des Tf:

- Fahrt über die DKW geradeaus von rechts nach links.



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

Verhalten des Tf:

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



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

Verhalten des Tf:

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

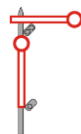
Formsignal



Signal Vf 0: „Halt“ erwarten

Verhalten des Tf:

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



Signal Hf 0: Halt!

Verhalten des Tf:

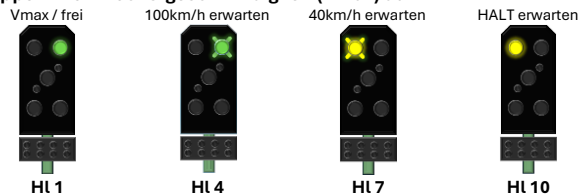
- Der Zug ist vor dem Signal anzuhalten!

Abs. 2: Lichtshaupt- und Lichtvorsignale (Hl) auf Strecken

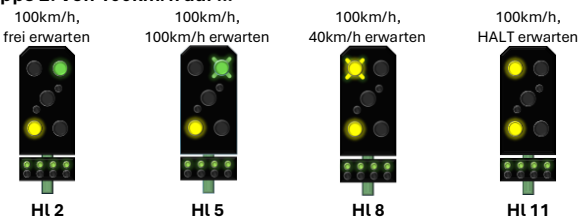
Hl-Signale wurden auf Strecken der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) eingesetzt. Sie kombinieren die Funktionen von Vor- und Hauptsignal.

Hinweis: Die Fahreigenschaften sind je Lokomotive unterschiedlich. Da der FRED-Regler keine km/h-Anzeige besitzt, richtet sich die Fahrgeschwindigkeit nach Erfahrung. Siehe dazu auch den Tipp zur Kalibrierung der Modellgeschwindigkeit von Jörg Lammerschmidt im Fahrpersonal-Heft Teil 1: Triebfahrzeugführer (Tf).

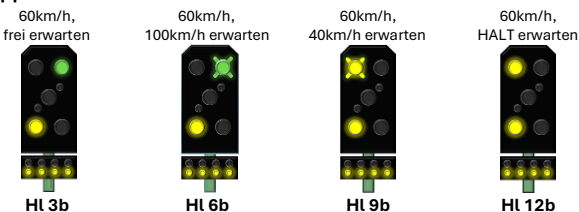
Gruppe 1: Von Höchstgeschwindigkeit (Vmax) auf ...



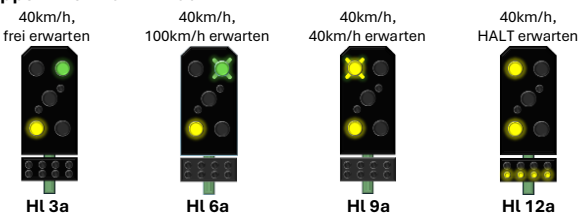
Gruppe 2: Von 100km/h auf ...



Gruppe 3: Von 60 km/h auf ...



Gruppe 4: Von 40 km/h auf ...



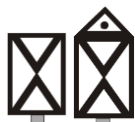
Gruppe 4: Halt



Abs. 3: Sonstige Signale (So)

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

Formsignal



Signal So 3a: Vorsignaltafel (Lichtvorsignal bzw. zweibegriffiges Formvorsignal) bzw. Signal So 3b (Dreibegriffiges Formvorsignal)
Verhalten des Tf:

- Der Tf stellt sich darauf ein, dass gleich ein Vorsignal folgt.



Signal So 4: Vorsignalbaken

Verhalten des Tf:

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



Signal So 2: 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.



Signal Zs 3: Rautentafel

Verhalten des Tf:

- Das haltzeigende Signal Hf 0 oder Hl 13 (Halt) **gilt nicht für Rangierfahrten**.
- Der Tf darf **mit Zustimmung** des Rangierleiters oder nach betrieblicher Anweisung am Signal vorbeifahren, sofern es sich um eine Rangierfahrt handelt.

Abs. 4: Zusatzsignale (Zs)

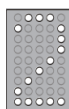
Zusatzsignale (Zs) ergänzen Hauptsignale. Sie geben zusätzliche betriebliche Anweisungen oder verändern deren Wirkung.



Signal Zs 5: Geschwindigkeitsanzeiger

Verhalten des Tf:

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



Signal Zs 4: Richtungsanzeiger

Verhalten des Tf:

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



Signal Zs 7: Linksfahrtauftragssignal

Verhalten des Tf:

- Der Fahrweg führt ins Gegengleis.

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

Formsignal



Signal Pf 1: Pfeiftafel – Achtungssignal (Zp 1) geben!

Verhalten des Tf:

- Der Tf muss ein mäßig langer Ton pfeifen.

Formsignal



Signal Pf 2: Pfeiftafel vor Wegübergang – Zweimal pfeifen!

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss zweimal pfeifen**.

Abs. 12: Gleissperrsignale (Gsp) und Schutzhaltssignale (Sh)

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



Signal Gsp 1: Halt!

Verhalten des Tf:

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



Signal Gsp 1: Fahrverbot aufgehoben

Verhalten des Tf:

- Dieses Signal erlaubt das **Vorbeifahren von Rangierfahrten**, auch in Verbindung mit Signal Hf 0 bzw. Hl 13 zeigendem Hauptsignal.



Signal Gsp 2: Gleissperre ist abgelegt

Verhalten des Tf:

- Das Gleis darf befahren werden.



Signal Sh 1: Kreissignal – Sofort halten! Gefahr!

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.



Signal Sh 2: Wärterhaltssignal, Wasserkransignal

Verhalten des Tf:

- Der Tf **muss anhalten**.



Signal Sh 3: Haltvorscheibe - Haltscheibe erwarten

Verhalten des Tf:

- Der Tf muss die **Geschwindigkeit reduzieren** und bereit anzuhalten.

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



Signal Sh 5: Horn- oder 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 1.

Abs. 10: Signale für Fahrtregelungen (Zp)

Formsignal



Lichtsignal

Signal Zp 10: K-Scheibe – Fahrzeit kürzen!

Verhalten des Tf:

- Der Tf gibt **Signal Zp 1 (Achtungssignal)** zur Bestätigung, wenn er das Signal von Fdl oder örtlichem Personal sieht.
- Nach Passieren des Signals darf der Tf bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit beschleunigen aber **erst, wenn der Zugschluss das Signal passiert hat.**



Signal Zp 11: L-Scheibe - Langsamer fahren!

Verhalten des Tf:

- Der Tf gibt **Signal Zp 1 (Achtungssignal)** zur Bestätigung, wenn er das Signal von Fdl oder örtlichem Personal sieht.
- Nach Passieren des Signals darf der die Geschwindigkeit, auf die im Fahrplan oder durch folgende Signale vorgeschriebene niedrigere Geschwindigkeit verringern. **Geschwindigkeit rechtzeitig vermindern.**

Teil 5: Sicherungen

Abs. 11: Signale für Wegübergänge

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

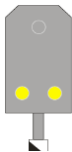


Signal Zs 9: Bahnübergangstafel - Halt vor dem Bahnübergang!

Weiterfahrt nach Sicherung. Überwachungssignal beachten

Verhalten des Tf:

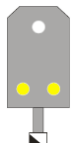
- Der Tf halt vor dem Halt vor dem Bahnübergang. Weiterfahrt erst, wenn der WÜ gesichert ist oder nach Abgabe von Achtungssignalen in Schritttempo.



Signal So 16b: Wegübergang ist nicht gesichert, er ist vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren!

Verhalten des Tf:

- Weiterfahrt erst, wenn der WÜ durch Sicherungspersonal gesichert ist oder nach Abgabe von Achtungssignalen in Schritttempo.



Signal So 16a: Wegübergang ist gesichert und darf mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden.

Verhalten des Tf:

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



Signal So 15: Warntafel - Überwachungssignal beachten

Verhalten des Tf:

- Ein Überwachungssignal So 16a bzw. So 16b ist zu erwarten. Der Tf bereitet sich vor.

Formsignal

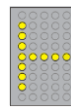


Signal Zs 6: Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger

Verhalten des Tf:

- Geschwindigkeit stark reduzieren.**

Lichtsignal



Abs. 5: Langsamfahrsignale (Lf)

Langsamfahrsignale (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:



Signal Lf 1: Langsamfahrankündigungsscheibe

Verhalten des Tf:

- Der Tf muss die **Geschwindigkeit** auf den angezeigten Wert (Kennziffer 1- 9 × 10 km/h) **reduzieren.**



Signal Lf 1/2: Langsamfahrbeginnscheibe

Verhalten des Tf:

- Ab hier gilt die **angezeigte Geschwindigkeit** (Kennziffer × 10 km/h), bis der Zug den betroffenen Abschnitt vollständig verlassen hat.



Signal Lf 2: Anfangsscheibe

Verhalten des Tf:

- Ab hier gilt die im Fahrplan oder durch Signal angekündigte Langsamfahrstelle. **Geschwindigkeit entsprechend reduzieren.**



Signal Lf 3: Endscheibe

Verhalten des Tf:

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

Ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen:



Signal Lf 4: Geschwindigkeitstafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf **reduziert die Geschwindigkeit auf den angezeigten Wert.**



Signal Lf 5: Eckentafel

Verhalten des Tf:

- Wenn der vordere Zugteil (z. B. Lok oder Triebkopf) die Eckentafel erreicht, Langsamfahrstelle ist beendet.
- Der Tf darf wieder auf die planmäßige Geschwindigkeit beschleunigen.

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.



Signal Ra 11a (orange) / Signal Ra 11b (weiß): Wartezeichen

Verhalten des Tf:

- Signal Ra 11a: Anhalten am Wartezeichen. Nicht vorbeifahren, bis eine Zustimmung zum Rangieren gegeben wird** (z. B. mündlich, durch Rangiersignal, oder schriftlichen Auftrag).
- Signal Ra 11b: Kein Halt erforderlich. Weiterfahrt erlaubt, sofern die Rangierfahrt zugelassen ist.**

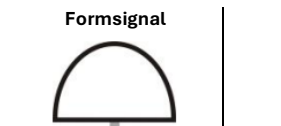


Signal Ra 12: Rangierfahrtsignal - Rangierfahrt erlaubt

Verhalten des Tf:

- Der Tf darf die **Rangierfahrt durchführen**. Dabei gilt weiterhin die Rangiergeschwindigkeit (max. 25 km/h im Allgemeinen).
- Die Fahrt ist sofort zu beenden, wenn das Signal erlischt oder auf Halt wechselt.





Signal Ra 10: Rangierhalttafel

Verhalten des Tf:

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



Signal So 12: Grenzezeichen

Verhalten des Tf:

- Der Tf darf das Grenzeichen 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.
- Mit rot-weißer Winkscheibe / Handleute mit weißem Licht** (nur für Stellwerk- bzw. Weichenwärter): 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 waagrecht hin und her.
- Mit rot-weißer Winkscheibe / Handleute mit weißem Licht** (nur für Stellwerk- bzw. Weichenwärter): Armbewegung senkrecht von oben nach unten.



Verhalten des Tf:

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



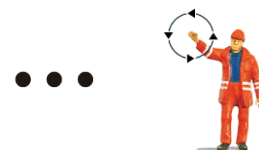
Signal Ra 3: Aufdrücken!

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: Halt!

Ausführung:

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

Verhalten des Tf:

- Die Rangierfahrt ist **sofort anzuhalten!**

Teil 3: Sonstige Signale (So) auf Strecken bzw. auf Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) Strecken

Abs. 7: Sonstige Signale (So)

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

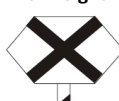


Signal So 5: Trapeztafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf hält vor der Trapeztafel (So 5), 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 6 „Kommen“).

Formsignal



Signal So 5: Kreuztafel

Verhalten des Tf:

- Der Tf erwartet ein Hauptsignal beim fehlenden Vorsignal.



Signal So 9: Haltepunkttafel

Verhalten des Tf:

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



Signal So 8: H-Tafel

Verhalten des Tf:

- Am Signal So 8 (H-Tafel) anhalten, ggf. vorsetzen, jedoch nicht darüber hinausfahren.

Lichtsignal

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 9a/9b).



Signal Zp 5: Notsignal

- Ausführung:** Mit Mundpfeife – zwei mäßig lange Töne.

Verhalten des Tf:

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



Signal Zp 6: Kommen

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

Verhalten des Tf:

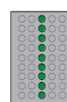
- Der Tf wird gerufen oder die Einfahrt ohne Einfahrtssignal im Zugleitbetrieb (ZLB) wird erlaubt. Bei Einfahrtssignalaufforderung langsam in den Bahnhof einfahren (siehe Signal So 5 (Trapeztafel)).

Abs. 9: Signale für Aufsicht und Zugführer (Zp)

Zp-Signale für Aufsicht oder Zugführer geben die Erlaubnis zur Abfahrt oder Durchfahrt bzw. Wärter am Stellwerk die Fahrtgeschwindigkeit zu regeln.



Signal Zp 9a: Abfahren / Durchfahrauftrag durch Aufsicht



Signal Zp 9b: Abfahren / Durchfahrauftrag durch Zugführer

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.