

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Örtliche Grenzvereinbarung Tantow - Szczecin Główny; Auszug für EVU</b>	<b>302.2202Z01 Seite 1</b>

## 1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Regelung der örtlichen Besonderheiten haben:

DB Netz AG  
Regionalbereich Ost  
Betriebszentrale Berlin  
Regionale Betriebsplanung  
Granitzstraße 55 - 56  
13189 Berlin

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA  
Zakład Linii Kolejowych  
w Szczecinie  
Korzeniowskiego 1  
70-211 Szczecin

## 2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

*siehe folgende Seiten*



Auszug für EVU zu den

**Regeln  
für Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS)**

**Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)**

zwischen der  
DB Netz AG  
und der  
PKP Polskie Linii Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)

**Gültig ab 14.12.2008**

		für die PKP PLK S.A.
	DB Netz AG	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	Regionalbereich Ost	Centrala Spółki
Geschäftsführende Stelle für die DB Netz AG	Regionale Betriebsplanung	Biuro Eksploatacji
	Granitzstraße 55-56	Wydział Ruchu Kolejowego
	13189 Berlin	ul. Targowa 74
		03-734 Warszawa
Telefon intern	9049 -99 – 41655	9048 – 47 32 0 16
Fax intern	9049 -99 – 40927	9048 – 47 32 4 76
Telefon extern	+49 – 30 – 29 74 16 55	+48 – 22 – 47 32 0 16
Fax extern	+49 – 30 – 29 74 09 27	+48 – 22 – 47 32 4 76
E-Mail	<a href="mailto:heribert.uller@deutschebahn.com">heribert.uller@deutschebahn.com</a>	* <a href="mailto:waldemar.bujnowski@plk-sa.pl">waldemar.bujnowski@plk-sa.pl</a> * <a href="mailto:wojciech.supel@plk-sa.pl">wojciech.supel@plk-sa.pl</a>
	DB Netz AG	
	Regionalbereich Südost	
	Produktionsdurchführung Dresden	
	Schweizer Straße 3b	
	01069 Dresden	
Telefon intern	9049 – 87 - 8366	
Fax intern	9049 – 87 - 8280	
Telefon extern	+49 – 351 – 461 - 8366	
Fax extern	+49 – 351 – 461 - 8280	
E-Mail	<a href="mailto:klaus.mai@deutschebahn.com">klaus.mai@deutschebahn.com</a>	

Persönlich zuzuteilen:

Triebfahrzeugführern, Zugführern, Notfallmanagern, Fahrdienstleitern,  
Zugänglich zu machen:

Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,

Mitarbeitern, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Beta aufstellen,

Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in  
der Instandhaltung,

Lehrkräften für den Bahnbetrieb.

Copyright © 2008 by DB Netz AG, Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.
--

## Nachweis der Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
	Druckfehlerberichtigung	14.12.2008		
1	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	09.12.2012		
2	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	08.12.2013		
3				
4				
5				
6				

\*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 4

---

bleibt frei

---

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

-- gültig ab 14.04.2015 --

## **Inhaltsverzeichnis**

### **1. Allgemeine Bestimmungen**

- 1.1 Betriebsführung auf Grenzbetriebsstrecken
- 1.2 Begriffsbestimmungen
- 1.3 Geltungsbereich
- 1.4 Zusätzliche Vereinbarungen
- 1.5 Inkraftsetzung/Außerkraftsetzung

### **2. Züge fahren**

- 2.1 Zugangsbedingungen zum Netz
- 2.2 Netzfahrplan
- 2.3 Gelegenheitsfahrplan
- 2.4 Baufahrplan
- 2.5 Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

### **3. Betriebsvorschriften**

- 3.1 Bestimmungen zum Zugmeldeverfahren und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.
- 3.2 Vordrucke und ergänzende Bestimmungen
  - 3.2.1 Befehl G und Wortlaut-Beiblatt
  - 3.2.2 Meldekarte für dringliche Meldungen
  - 3.2.3 Verständigungsbehelf und Abkürzungsverzeichnis
  - 3.2.4 Verständigungsbehelf „Gefahrgut“
- 3.3 Koordinierung von Baumaßnahmen

### **4. Auszug aus den Signalvorschriften der PKP PLK S.A. Ie-1 (E 1)**

### **5. Auszug aus dem Signalbuch der DB Netz AG (Ril 301)**

## 1 Allgemeine Bestimmungen

Die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“ enthalten Bestimmungen zu den internationalen Bestimmungen für die Betriebsführung auf grenzüberschreitenden Strecken und den Einsatz von Triebfahrzeugen im internationalen Verkehr, zum „Vertrag zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., über das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs“ vom 10.01.2008, zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und der PKP PLK S.A..

Die „**Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)**“, sind in den Abschnitten

1. Allgemeine Bestimmungen,
2. Züge fahren
3. Betriebsvorschriften,
4. Auszug aus den Signalvorschriften Ie - 1 (E - 1) der PKP PLK S.A.,
5. Auszug aus dem Signalbuch (Ril 301) der DB Netz AG

als Richtlinien für die Verhaltensweisen der Mitarbeiter im Bahnbetrieb, vereinbarte gemeinsame Grundsätze und beiderseits verbindliche Sonderregelungen zusammengestellt, die sich aus den unterschiedlichen Betriebs- und Signalvorschriften beider Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben.

Grundsätzlich gelten im grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern die Rechtsvorschriften des Staates und die Richtlinien (Instrukcje) der Betriebsführung und die Sicherheitsbestimmungen für den Eisenbahnbetrieb des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.

Regelungen zu örtlichen Besonderheiten sind im **Teil B Örtliche Grenzvereinbarung** (ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU) enthalten.

Die vollständige RfBS, Teile A und B wird nur intern bei den EIU veröffentlicht. Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte werden Auszüge aus der RfBS, Teile A und B, veröffentlicht, die nur Bestimmungen enthalten, die zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart wurden.

Sofern in diesen Regeln sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

### 1.1 Betriebsführung auf Grenzbetriebsstrecken

Die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“ legen die Grundsätze der Betriebsführung für die Züge auf den Grenzbetriebsstrecken, auf den Grenzbahnhöfen, auf den Systemwechselbahnhöfen und auf den Strecken der erleichterten Durchgangsverkehr fest.

Zu diesem Zweck wird eine Verknüpfung der Betriebsvorschriften zwischen den Vertragspartnern, die für die Betriebsführung auf der Bahninfrastruktur verantwortlich sind, vereinbart, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Kriterium ist dabei eine grenzüberschreitende Zugfahrt zwischen zwei Systemwechsel-

---

bahnhöfen bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre.

## 1.2 Begriffsbestimmungen

### **Systemwechselbahnhof**

„Systemwechselbahnhöfe“ sind die durch die Vertragspartner festgelegten Bahnhöfe für die Realisierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs von bahninternationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung, auf bzw. zwischen denen die Änderungen rechtlicher, betrieblicher oder technischer Systeme erfolgen.

### **Grenzbahnhof**

„Grenzbahnhof“ ist der für den Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze im Staatsvertrag bestimmte Bahnhof.

### **Grenzstrecke**

Die Grenzstrecke ist die Strecke über die gemeinsame Staatsgrenze zwischen den in den Staatsverträgen festgelegten Grenzbahnhöfen.

Die Grenzstrecke besteht aus zwei benachbarten Grenzstreckenabschnitten.

### **Grenzbetriebsstrecke**

Im Sinne dieser Regeln ist dies die Strecke zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgestimmten Systemwechselbahnhöfen, einschließlich derselben, auf dem die grenzüberschreitende Betriebsführung durchgeführt wird.

### **Grenzstreckenabschnitt**

Grenzstreckenabschnitt ist die Strecke zwischen der gemeinsamen Staatsgrenze und dem in den Staatsverträgen festgelegten Grenzbahnhof des jeweiligen Staates.

### **Erleichterter Durchgangsverkehr**

Erleichterter Durchgangsverkehr ist die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und Postsendungen durch ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Vertragsstaat über das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates (Transit).

### **Infrastrukturanlagen**

Infrastrukturanlagen sind notwendige Anlagen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes. Das sind insbesondere Bahnkörper, Oberbau, Brücken und Durchlässe, Fahrleitungsanlagen und Speiseleitungen, Signalanlagen, Steuer- und Stelleitungen, Telekommunikationsanlagen, Kennzeichen sowie andere zum Eisenbahnbetrieb notwendige technische Einrichtungen.

<b>Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)</b>	sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.
<b>Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)</b>	sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.
<b>Zugangsberechtigte (ZB)</b>	sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und in Deutschland Sonstige, die Trassen erwerben dürfen.

### 1.3 Geltungsbereich

Die „**Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS/PRG), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV/OPG)**“ gelten für die Grenzbetriebsstrecken sowie für Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.

Die Regeln sind für alle Mitarbeiter beider Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für alle Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und dem PKP PLK S.A. beteiligt sind, verbindlich.

(...)

## 1.4 Zusätzliche Vereinbarungen

Die Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. bzw. die Betriebszentrale der DB Netz AG, in deren Zuständigkeitsbereich sich der Ereignisort befindet, unterrichten sich unverzüglich über außergewöhnliche Ereignisse (Bahnbetriebsunfälle und Störungen), die auf die Durchführung des Betriebes der anderen Bahn Auswirkungen haben können und legen erforderlichenfalls gemeinsame Maßnahmen zur Beseitigung der Folgen fest.

Sind an außergewöhnlichen Ereignissen Mitarbeiter oder Fahrzeuge des jeweils anderen Staates beteiligt, unterrichtet die zuständige betriebsleitende Stelle unverzüglich die betriebsleitende Stelle des Nachbar-EIU.

Der Vertragspartner, auf dessen Gebiet es zu einem außergewöhnlichen Ereignis gekommen ist, übernimmt die Aufgaben zur Hilfeleistung, Ereignisuntersuchung und Beseitigung der Ereignisfolgen entsprechend der Regeln des EIU. Dieser Vertragspartner hat auch die Gesamtleitung am Ereignisort. Neben der Priorität des Rettens und Bergens sind alle Maßnahmen zielorientiert auf die rasche Wiederaufnahme des Betriebes zu richten.

Spuren, Merkmale und Beweismittel dürfen bis zur gemeinsamen Untersuchung nur soweit entfernt werden, wie dies zur Hilfeleistung und zur Verhütung weiteren Schadens erforderlich ist.

Bei Ereignissen, bei denen eine Sofortmeldung an die zuständigen Behörden abzugeben ist, darf eine Veränderung der Beweismittel erst vorgenommen werden, nach dem die zuständige Behörde auf eine eigene Untersuchung verzichtet hat. Dies gilt nicht für die Rettung von Personen oder zur Vermeidung weiterer Schäden an Gegenständen.

Wenn Mitarbeiter, Fahrzeuge beziehungsweise Anlagen des anderen Infrastrukturbetreibers betroffen sind, sind die Ermittlungen vor Ort gemeinsam durchzuführen, es sei denn, die zuständigen Behörden führen die Untersuchungen selbst.

Wenn Mitarbeiter, Fahrzeuge, Anlagen oder Geräte eines Unternehmens betroffen sind, das die Trasse erworben hat, lädt das die Untersuchung führende EIU einen Vertreter dieses Unternehmens zur Klärung des Ereignisses ein.

Zur Untersuchung von außergewöhnlichen Ereignissen fordert  
bei Ereignissen auf dem Territorium Deutschlands

die zuständige Betriebszentrale der DB Netz AG, von der zuständigen Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A.,

bei Ereignissen auf dem Territorium Polens

die zuständige Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. von der zuständigen Betriebszentrale der DB Netz ,

die für die Untersuchung des Ereignisses zuständigen Mitarbeiter an.

Das territorial zuständige EIU fertigt vom Ereignis ein Protokoll entsprechend seiner Vorschriften an.

## 1.5 Inkraftsetzung

Die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“ zwischen der DB Netz AG und der PKP Polskie Linii Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) treten am 14.12.2008 in Kraft und ersetzen die „Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für die Eisenbahngrenzübergänge zwischen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Unternehmen „Polnische Staatsbahnen AG“ (PKP S.A.) Teil I Vereinbarte Bestimmungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften“ vom 18. August 2002.

Frankfurt am Main / Warszawa, den 12.11.2008

Für die DB Netz AG

Für die PKP PLK S.A.

---

gez. Dr. Brandau

---

gez. Jerzy Michniowski

---

gez. Dr. Recknagel

---

gez. Waldemar Bujnowski

## **Inkraftsetzung der Bekanntgabe Nr. 1**

Die Bekanntgabe Nr. 1 der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBA), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG“ tritt am 09.12.2012 in Kraft.

Warszawa/Frankfurt n/M., den 27.07.2012.

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

---

gez. Jerzy Michniowski

---

gez.Dr. Bormet

---

gez.Waldemar Bujnowski

---

gez.Dr. Recknagel

## **Inkraftsetzung der Bekanntgabe Nr. 2**

Die Bekanntgabe Nr. 2 der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBA), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG“ tritt am 00.00.2013 in Kraft.

Warszawa/Frankfurt am Main, den 03.07.2013.

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

---

gez. Jerzy Michniowski

---

gez. Dr. Bormet

---

gez. Waldemar Bujnowski

---

gez. Stumm

## 2 Züge fahren

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für Grenzbetriebsstrecken erfolgt durch die DB Netz AG

- Tantow - Szczecin Gumieńce (Güterverkehr)
- Tantow - Szczecin Główny (Personenverkehr)
- Löcknitz - Szczecin Gumieńce (Güterverkehr)
- Löcknitz - Szczecin Główny (Personenverkehr)
- Küstrin/Kietz - Kostrzyn

### PKP PLK S.A.

- Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin (Personenverkehr)
- Oderbrücke - Rzepin (Güterverkehr)
- Guben - Gubin
- Forst (Lausitz) - Tuplice
- Horka Gbf - Węglińiec
- Görlitz - Zgorzelec

Für die Strecke der erleichterten Durchgangsverkehre Hirschfelde - Krzewina Zgorzelcka - Hagenwerder erfolgt die Fahrplanerstellung durch die DB Netz AG.

(...)

Die Zugnummern (auch für Arbeitszüge und Sperrfahrten), die auf der Grenzbetriebsstrecke verwendet werden, müssen den bahninternationalen Abkommen gemäß UIC-Merkblatt 419-1 (Personenverkehr) und 419-2 (Güterverkehr) entsprechen. Die Zugnummern sind dem zugeteilten Kontingent zu entnehmen.

Jeder Zug, der die Grenzbetriebsstrecke befährt, muss einen gültigen Fahrplan besitzen, der Ergebnis der gemeinsamen Fahrplanabstimmung ist. In den Fahrplänen sind die nationale und bahninternationale Zugnummer sowie die Bezeichnung (Identifikationsdaten) des übergebenden und übernehmenden EVU anzugeben.

Bei der Beantragung von Trassen sind durch die EVU bzw. Zugangsberechtigten (ZB) die Zulassungs- und Einsatzbedingungen der Fahrzeuge und die Zugbildungsregelungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu beachten.

Die Fahrplan bildende Seite übergibt den EVU die Fahrplanunterlagen für Grenzbetriebsstrecke. Ausnahmen werden in den ÖGV/MPG geregelt.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke nicht mehr befahren und sind neu zu vereinbaren.

**Trassenanmeldung PKP PLK S.A.:**

für Netzfahrplan:

- Reiseverkehr

PKP PLK S.A., Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie  
Tel: +48 22 47 32 876 Fax: +48 22 47 32 017  
E-Mail: [miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl](mailto:miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl)

- Güterverkehr

PKP PLK S.A., Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie  
Tel: +48 22 47 32 418 Fax: +48 22 47 32 017  
E-Mail: [wnioski.tow@plk-sa.pl](mailto:wnioski.tow@plk-sa.pl);

- **für Gelegenheitsverkehr (24 Stunden)**

PKP PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym **Poznań**  
Al. Niepodległości 8  
61-875 Poznań  
Fax: +48 61 633 -12 - 42  
Email: [biezace24.poznan@plk-sa.pl](mailto:biezace24.poznan@plk-sa.pl)

- für die folgenden Grenzbetriebsstrecken:

- Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin (Personenverkehr)
- Oderbrücke- Rzepin (Güterverkehr)
- Guben - Gubin
- Forst (Lausitz) - Tuplice

PKP PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym **Szczecin**  
ul. Korzeniowskiego 1,  
70-211 Szczecin  
Fax: +48 91 – 471 - 1825  
Email: [biezace24.szczecin@plk-sa.pl](mailto:biezace24.szczecin@plk-sa.pl)

für folgende Grenzbetriebsstrecken:

- Szczecin Gumieńce (Güterverkehr) - Tantow
- Szczecin Główny (Personenverkehr) - Tantow
- Szczecin Gumieńce (Güterverkehr) - Löcknitz
- Szczecin Główny (Personenverkehr) - Löcknitz
- Kostrzyn - Küstrin/Kietz

PKP PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym **Wrocław**  
ul. Joannitów 13  
54-130 Wrocław

Fax: +48 71 7178 – 1321

Email: [biezace24.wroclaw@plk-sa.pl](mailto:biezace24.wroclaw@plk-sa.pl);

Grenzbetriebsstrecken:

- Węgliniec - Horka Gbf
- Zgorzelec - Görlitz

Für die Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre

Ręczyn – Krzewina Zgorzelecka – Trzciniec Zgorzelecki

**Trassenanmeldung DB Netz AG,**

DB Netz AG

Regionalbereich **Ost**, Fahrplan

Granitzstraße 55-56

13189 Berlin

E-mail: [ta-ost@deutschebahn.com](mailto:ta-ost@deutschebahn.com)

für folgende Grenzbetriebsstrecken:

- Tantow - Szczecin Gumieńce (Güterverkehr)
- Tantow - Szczecin Główny (Personenverkehr)
- Löcknitz - Szczecin Gumieńce (Güterverkehr)
- Löcknitz - Szczecin Główny (Personenverkehr)
- Küstrin/Kietz - Kostrzyn
- Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin (Personenverkehr)
- Oderbrücke - Rzepin (Güterverkehr)
- Guben - Gubin
- Forst (Lausitz) - Tuplice

DB Netz AG

Regionalbereich **Südost**, Fahrplan

Brandenburger Straße 1

04103 Leipzig

Email: [ta-suedost@deutschebahn.com](mailto:ta-suedost@deutschebahn.com)

- für folgende Grenzbetriebsstrecken:

- Horka Gbf - Węgliniec
- Görlitz - Zgorzelec

- für Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre

Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Hirschfelde

Die EVU/ZB erwerben die Trassen für ihre Züge bis zur Staatsgrenze gemäß der geltenden Regel des Staates in dem sie zugelassen sind und über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, unabhängig davon ob, beziehungsweise wo ein Triebfahrzeugwechsel stattfindet. Den Triebfahrzeugeinsatz für die Zugförderung auf der Grenzbetriebsstrecke regeln die EVU/ZB in eigener Zuständigkeit. Dies gilt auch, wenn ein Partner - EVU in ihrem Auftrag die Zugförderung übernimmt.

## 2.1 Zugangsbedingungen zum Netz

### Allgemeine Bestimmungen

Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen möchte, muss gemäß Richtlinie 2004/49/EG im Besitz der hierfür erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen sein.

### Erfassung der Leistungen

Die Nutzung von Serviceeinrichtungen der DB Netz AG, wie zum Beispiel Abstellgleise, Wasserversorgung, Elektranen usw., ist kostenpflichtig. Grundlage für die Entgeltabrechnung der DB Netz AG ist die „Entgeltliste für Serviceeinrichtungen“ gemäß „Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen (NBS)“.

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der PKP PLK S.A. außerhalb der grundsätzlichen Leistungen ist gemäß der in der „Preisliste der Zusatzleistungen“ aufgeführten Gebühren kostenpflichtig.

### Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge müssen eine Zulassung (Sicherheitszeugnis) der Eisenbahnaufsichtsbehörden in Deutschland (EBA - Eisenbahn-Bundesamt) und in Polen (UTK - Urząd Transportu Kolejowego) besitzen. Dies wird mit der Beantragung einer Trasse bestätigt. Dabei können Triebfahrzeugbaureihen, die vor der Gründung der Bahngesellschaft DB AG in Deutschland bzw. in Polen mit Inkraftsetzung des Eisenbahngesetzes im Jahr 1997 bereits auf den Grenzbetriebsstrecken zum Einsatz gekommen sind, benötigen keine erneute Zulassung durch das EBA bzw. UTK.

Vor Einsatz des Triebfahrzeuges hat der Fahrzeughalter an Hand der Streckenparameter die technischen Einsatzbedingungen zu prüfen, ob dieses Triebfahrzeug für den Einsatz auf der Grenzbetriebsstrecke geeignet ist.

Sollen Triebfahrzeuge grenzüberschreitend (arbeitend oder nicht arbeitend) eingesetzt werden, die nicht den genannten Streckenparametern der gesamten Grenzbetriebsstrecke entsprechen, jedoch vom jeweiligen Netzbetreiber eine Einsatzgenehmigung als Ausnahmeregelung erhalten haben, dann wird dies mit der Beantragung einer Trasse bestätigt. Bei Trassenanmeldungen in Deutschland ist im **Bemerkungsfeld Kunde an Netz** folgendes zu vermerken:

Zum Beispiel:

Tfz BR xxx auf C3 – zwischen *Forst (Lausitz) und Tuplice* abweichend von den ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU zulässig. Der Wagenzug entspricht der Streckenklasse gemäß ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU.

Liegt keine Einsatzgenehmigung des einzusetzenden Triebfahrzeuges mit abweichenden Parametern zu den für den Einsatz vorgesehenen Streckenparametern vor, dann ist der Einsatz/die Beförderung als außergewöhnlicher Transport zu beantragen.

Ist eine Grenzbetriebsstrecke und die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre auf der Infrastruktur der DB Netz AG mit digitalem Zugfunk (GSM-R (D)) ausgerüstet, so muss der Triebfahrzeugführer des führenden Fahrzeuges zur Aufnahme bzw. Abgabe eines Nothaltauftrages über GSM-R (D) ständig erreichbar sein.

Die GSM-R - Geräte sollen fest eingebaut sein. Mobile Geräte müssen gesondert zugelassen sein.

Triebfahrzeuge, die die Grenzbetriebsstrecke oder die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre der Infrastruktur der PKP PLK S.A befahren, sind mit polnischem analogen Zugfunk einschließlich der Funktion „Radiostopp“ auszurüsten.

Der Umschaltpunkt in das GSM-R (D) bzw. in den polnischen Zugfunk Netz wird in den ÖGV/MPG bzw. in den ÖVED/MPTU genannt.

Dies gilt auch für die Umschaltpunkte für die Zugbeeinflussungssysteme SHP und PZB 90.

### **Übrige Fahrzeuge**

Die im Eisenbahngrenzverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen für den bahninternationalen Verkehr zugelassen sein.

### **Zugbildung, Bremsen und Sichern von Fahrzeugen,**

Im Bereich der DB Netz AG sind die Bestimmungen für die Zugbildung, für das Bremsen von Zug- und Rangierfahrten sowie für das Sichern von Zügen, Zugteilen bzw. Fahrzeugen nicht mehr Bestandteil des betrieblichen Regelwerks. Sie werden in diesem Bereich von den EVU selbst erlassen.

Das EVU, das auf deutschem Gebiet eine Trasse erworben hat, regelt die oben genannten Bestimmungen, auch wenn ein anderes EVU in dessen Auftrag die Zugförderung übernimmt.

### **Züge mit gefährlichen Gütern**

Die TSI des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“, Punkt 4.2.3.4.3. **Gefahrguttransport**, hat zum Inhalt, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Gefahrgüter anzuzeigen hat, wenn das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) diese Informationen benötigt. Die Regelwerke der PKP PLK S.A. sehen vor, dass für Züge, die Gefahrgut befördern, dies Teil der Zugmeldungen durch die Fahrdienstleiter ist. In den Regelwerken für das deutsche Streckennetz gelten andere Regelungen, so dass eine Vormeldung durch den deutschen Fahrdienstleiter an den Grenzen zu Polen nicht erfolgen kann.

Um dem Regelwerk der PKP PLK gerecht zu werden, übermitteln die EVU mit dem entsprechend mit dem **Vordruck Abschnitt 3.2.4 „Verständigungsbehelf Gefahrgut“** die Züge, die Gefahrgut in Richtung befördern, an die für den jeweiligen Grenzübergang zuständige Dispositionsstelle der PKP PLK.

### **Sprache**

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU sowie sonstigen Unternehmen und dem Fahrdienstleiter (deutsche Betriebsstelle) erfolgt in der Regel in deutscher Sprache.

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU sowie den sonstigen Unternehmen und dem Fahrdienstleiter (polnische Betriebsstelle) erfolgt in der Regel in polnischer Sprache.

Hierfür wird eine noch zu vereinbarende Übergangsfrist eingeräumt, in der wie bisher gilt, dass die Mitarbeiter der EVU sowie sonstiger Unternehmen, die an der Durchführung des Bahnbetriebes teilnehmen, die Sprache des anderen EIU soweit beherrschen, dass sie die Hinweise und Anweisungen, die mit der Realisierung dieser Vereinbarung verbunden sind, verstehen können. Sprachbehelfe und zweisprachige betriebliche Unterlagen können in diesem Übergangszeitraum weiterhin verwendet werden.

### **Arbeits- und Gesundheitsschutz**

Es gelten die Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsbestimmungen des jeweiligen Staates beziehungsweise Regelungen, die in bilateralen Vereinbarungen festgelegt wurden.

Ein die Trasse erwerbende EVU sorgt für die Einhaltung des Arbeitsschutzes und für die Unfallverhütung.

### **Sonstige Bestimmungen**

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen neben den unternehmensspezifischen Unterlagen, Fahrplanunterlagen, der La – Ausgabe Bereich Ost bzw. Südost und Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) der entsprechenden Zakład Linii Kolejowych vorhanden sein.

## 2.2 Netzfahrplan

(...)

Die Trassenanmeldungen der EVU/ZB in Deutschland sind bis spätestens zum zweiten Montag im April des Jahres, in welchem die Gültigkeit des jeweils aufzustellenden Netzfahrplans beginnt, einzureichen.

Die Trassenanmeldungen der EVU in Polen sind bis spätestens zum 31. März des Jahres, in welchem die Gültigkeit des jeweils aufzustellenden Netzfahrplans beginnt, einzureichen  
Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

## 2.3 Gelegenheitsverkehr

Die ZB/EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr bei den bekannten Stellen der DB Netz AG bzw. der PKP PLK S.A.

(...)

Analog ist zu verfahren wenn Züge umgeleitet werden müssen.

Eine Kopie der Fahrpläne für die abgestimmten Trassen ist auch an folgende Adressen zu übergeben:

### **DB Netz AG, Regionalbereich Ost**

[Bln.Xx-BZBDN1@deutschebahn.com](mailto:Bln.Xx-BZBDN1@deutschebahn.com)

\*

### **DB Netz AG, Regionalbereich Südost**

[Lpz.Xx-BZBDO@deutschebahn.com](mailto:Lpz.Xx-BZBDO@deutschebahn.com)

### **PKP PLK S:A:**

für Personenverkehr [miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl](mailto:miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl) (Fax +48 22 473-20-17)

für Güterverkehr [wnioski.tow@plk-sa.pl](mailto:wnioski.tow@plk-sa.pl) (Fax +48 22 473-20-17)

## 2.4 Baufahrplan

(...)

## 2.5 Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage des UIC-Merkblattes 502-1 (V) und die davon abgeleiteten nationalen Gesetze und Richtlinien.

2. Ein in Deutschland zugelassenes ZB/EVU kann eine Beförderungsanmeldung für eine außergewöhnliche Sendung in Richtung Polen beim zuständigen Bereich Fahrplan (Kundenmanagement) der DB Netz AG bis spätestens 6 Wochen vor dem Termin des Transportes stellen.

Ein in Polen zugelassenes EVU kann eine Beförderungsanmeldung für eine außergewöhnliche Sendung in Richtung Deutschland beim der PKP PLK S.A., Centrum Zarządzenia Ruchem Kolejowym, bis spätestens 6 Wochen vor dem Termin des Transportes stellen.

Nach Ermittlung der betrieblichen Beförderungsbedingungen des jeweiligen EIU für das eigene Netz erhält der Antragsteller das Beförderungsangebot vom EIU unter Angabe der betrieblichen Beförderungsbedingungen.

Hat der Antragsteller das Beförderungsangebot akzeptiert, wendet er sich an das EIU mit dem Antrag auf Trassenzuweisung. Die Beförderungsbedingungen sind dem Antrag auf Trassenzuweisung beizufügen.

3. Unter den Beförderungsnummern (PNZ/Bza) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese, die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren.

Die Verständigung über das Mitführen einer außergewöhnlichen Sendung erfolgt unter Angabe der Beförderungsnummer der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. für jeden Zug besonders.

Beim Einstellen in Regelzügen ist zusätzlich der Vordruck Anlage 1 oder 2 zu Abschnitt 3 der ÖGV/MPG zu verwenden.

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit den gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (z.B. Züge des kombinierten Verkehrs) vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die Beförderungsnummern der DB Netz AG und der PKP PLK S.A., sind in die Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern.

Für diese Züge werden die Zugmeldungen nicht mit dem Zusatz „Lü“ ergänzt, es sei denn, sie führen zusätzlich noch andere als in den Fahrplänen und den Zugbildungsplänen vereinbarte außergewöhnliche Sendungen mit.

5. Der Transport darf nur mit den im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr festgelegten Zügen und an den vereinbarten Tagen erfolgen. Hat ein Transport, der für die Einzelbeförderung vorgesehen war, den vereinbarten Zug nicht erreicht, ist die Beförderung neu zu vereinbaren.

6. Wenn eine Übernahme/Übergabe von außergewöhnlichen Sendungen in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. durch eine Kommission unter der Leitung des über-

nehmenden EVU erfolgen soll, so sind die dafür erforderlichen Aufenthaltszeiten und der Übernahme-/Übergabebahnhof bei der Trassenanmeldung zu beantragen.

Das Protokoll der Übernahme ist unmittelbar danach durch das übernehmende EVU an die zuständige Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung mit der „Adresse vier“ zu senden.

In den ÖGV/MPG können hierzu Regelungen vereinbart werden.

7. Soll die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen in Zügen des Gelegenheitsverkehrs (Indywidualny Rozkład Jazdy) erfolgen, ist Abschnitt 2.3 zu beachten.

### 3 Betriebsvorschriften

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
1.			
2.			
3.		bleibt frei	
4.	Zu 408.0201 Abschn. 5	<b>Ergänzung der Bezeichnung durchgehender Hauptgleise:</b> Für die Grenzbetriebsstrecken sind die ergänzenden Bezeichnungen der Streckengleise zwischen beiden EIU abzustimmen und einheitlich zu gestalten. In der ÖGV/MPG sind die ergänzenden Bezeichnungen der Gleise einer zweigleisigen Grenzbetriebsstrecke genannt.	Zu § 5 Abs. 4
5.		bleibt offen	
6.	Zu 408.0202 Abschn. 3	<b>Aufträge und Meldungen wiederholen:</b> Bestätigen Sie die ordnungsgemäße Aufnahme von Meldungen oder Aufträgen, die über eine einseitige Sprechverbindung an Sie abgegeben wurden (z.B. über Lautsprecher), je nach Inhalt durch <ul style="list-style-type: none"> <li>– ein besonderes Bestätigungszeichen (Heben des Armes oder einer Handleuchte, An- und Abschalten bzw. Ab- und Anschalten eines Spitzensignals, Achtungspfeiff) oder</li> <li>– Ausführen des Auftrages (z.B. bei Bremsproben).</li> </ul>	Zu § 6 Abs. 7 und 8 sowie Ir-9 zu § 10, Abs. 18 und 19
7.			
8.	Zu 408.0212 Abschn. 1	<b>Fahrordnung auf zweigleisigen Strecken:</b> Auf zweigleisigen Grenzbetriebsstrecken ist auf der freien Strecke in der Regel rechts zu fahren (gewöhnliche Fahrtrichtung). Das Gleis der gewöhnlichen Fahrtrichtung wird als Regelgleis bezeichnet.	Zu § 22 Abs. 1
9.			
10.	Zu 408.0221	<b>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern:</b> Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) melden den Disponenten der Außenstellen der Be-	Zu § 14 Abs. 6

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 24

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		triebsleitungen der PKP PLK S.A. vor Grenzübertritt in Richtung Polen mittels E-Mail bzw. Fax (siehe Vordruck 3.2.4) Züge vor, die gefährliche Güter entsprechend den Richtlinien des RID befördern. Die Außenstellen der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. übermitteln dem eigenen Fahrdienstleiter diese Information über das Verkehren eines Zuges mit Gefahrgut.	
11.			
12.			
13.			
14.	Zu 408.0301 Abschn. 1	<b>Besetzen der Züge mit Triebfahrzeugführern:</b> Arbeitende Triebfahrzeuge sind auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre in der Regel nur mit einem Triebfahrzeugführer besetzt. Werden arbeitende Triebfahrzeuge vom Steuerwagen gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.	Zu § 15
15.	Zu 408.0301 Abschnitt 1	<b>Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugführer besetzen (polnische Infrastruktur)</b> Die Besetzung eines Triebfahrzeuges mit dem Triebfahrzeugführer allein ist zugelassen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• auf Strecken, auf denen die Höchstgeschwindigkeit der Züge 130 km/h nicht übersteigt und die Triebfahrzeuge mit Überwachungseinrichtung des Triebfahrzeugführers (<i>entspricht unserer Sifa</i>) und Zugfunkanlagen ausgerüstet sind. Dies auch dann, wenn die Überwachungseinrichtungen des Triebfahrzeugführers kein Zusammenwirken mit den Streckeneinrichtungen erfordern, bzw. auf Strecken, die nicht mit diesen Einrichtungen ausgerüstet sind.</li> <li>• bei allen übrigen Zügen auf Strecken, deren Triebfahrzeuge mit Überwachungseinrichtung des Triebfahrzeugführers, Zugsteuerkontrollrichtungen (<i>entspricht unserer PZB, polnische SHP</i>) und mit Zugfunkanlagen ausgerüstet sind, die zu mindest das Bremsen des Zuges bei Annäherung an ein Halt zeigendes oder Geschwindigkeitsminderung anzeigendes Signal, überwachen.</li> </ul>	Zu §15 Abs. 3

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
16.	Zu 408.0301	<p><b>Mitfahrt im Führerraum des Triebfahrzeuges</b>                      Zur Mitfahrt im Führerstand der Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke sind Mitarbeiter berechtigt,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die im Bereich des anderen EIU Ermittlungen durchzuführen haben, Unfallschäden oder andere Unregelmäßigkeiten beseitigen müssen oder</li> <li>- die mit der Instandhaltung und Kontrolle der Bahnanlagen oder Beseitigung von Störungen beauftragt wurden, sofern sie nicht über andere Fahrmöglichkeiten verfügen</li> <li>- die außergewöhnliche Sendungen begleiten.</li> </ul>	Zu § 67
17.	Zu 408.0301 Abschn. 3 *	<p><b>Besetzen von Zügen</b>                      Reisezüge sind in der Regel mit einem Triebfahrzeugführer und einem Zugführer zu besetzen, sofern nicht andere Vereinbarungen getroffen wurden.</p>	Zu § 15 Abs. 4
18.	Zu 408.0301 Abschn. 4  * * * * *	<p><b>Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers:</b>                      Auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre müssen Sie als Triebfahrzeugführer streckenkundig sein.                      Sind Sie ausnahmsweise nicht streckenkundig, ist Ihnen ein streckenkundiger Mitarbeiter beizugeben.                      Kann auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der polnischen Infrastruktur kein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben werden, dann ist Befehl G, Grund Nr. 9 und Wortlautbeiblatt Nr. 12 zu erteilen.</p>	Zu § 16 Abs.1 und 2
19.	Zu 408.0301 Abschn. 6	<p><b>Ortskenntnis der Zugbegleiter:</b>                      Wenn Sie als Zugbegleiter auf Bahnhöfen des benachbarten EIU rangieren sollen, müssen Sie ortskundig sein.                      Sind Sie nicht ortskundig, ist Ihnen ein Rangierbegleiter (Rangierleiter) eines im gleichen Staat wie das EIU zugelassenen EVU beizugeben.</p>	Zu § 16 Abs. 4 und 5
20.	*	bleibt frei	

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 26

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
21.	*	bleibt frei	
22.	Zu 408.0331 Abschn. 3* Abs. 4* *	<p><b>Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</b></p> <p>Steht das Triebfahrzeug ausnahmsweise über das Signal hinaus und können Sie als Triebfahrzeugführer dieses Signal, das als Zustimmung zur Abfahrt gilt, nicht erkennen, informieren Sie den Fahrdienstleiter.</p> <p>Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer mit, dass das Hauptsignal auf „Fahrt“ gestellt wurde.</p> <p>Als Triebfahrzeugführer müssen Sie die Stellung des Hauptsignals selbst feststellen. Bei Gruppensignalen müssen Sie zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt nicht verbietet.</p> <p>Als Triebfahrzeugführer können Sie, wenn vorhanden, den Zugführer beauftragen die Stellung des Hauptsignals festzustellen. Dieser muss das Ergebnis dem Triebfahrzeugführer melden.</p> <p>Ist die „Fahrtstellung“ nicht feststellbar, müssen Sie als Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl G, Grund Nr.2 erteilen.</p>	Zu § 60 Abs. 3
23.	Zu 408.0332 Abschn. 2 und 3	<p><b>Abfahrtsbereitschaft:</b></p> <p>Auf den Betriebsstellen der DB Netz AG ist ein Zug erst dann abfahrtsbereit, wenn die Außentüren nach dem Aus- und Einsteigen geschlossen worden sind.</p>	Zu § 61 Abs. 1
24.	Zu 408.0333 Abschn. 2 und 5	<p><b>Auftrag bzw. Genehmigung zur Abfahrt:</b></p> <p>Die Erteilung des Abfahrtauftrages erfolgt auf den Betriebsstellen der DB Netz AG nach den Richtlinien der DB Netz AG.</p> <p>Das Erteilen der Genehmigung erfolgt auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. nach den Richtlinien der PKP PLK S.A..</p>	Zu § 60 Abs. 2 und § 61 Abs. 2
25.	Zu 408.0341 Abschn. 3 Abs. 1	<p><b>Zulässige Geschwindigkeit:</b></p> <p>Ist in der La eine höhere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit, wenn</p>	Zu §§ 59 und 62

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		<p>- in der Spalte 8 der La (Gründe und sonstige Angaben) „Geschwindigkeitserhöhung“ eingetragen und</p> <p>- soweit in der Spalte 5 der La (Uhrzeit, betroffene Züge) Bremschwindigkeit angegeben sind – die im Zug vorhandenen Bremschwindigkeit mindestens so hoch wie die in der Spalte 5 der La angegebenen Bremschwindigkeit.</p> <p>Die im Fahrplan angegebene größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges dürfen Sie jedoch nicht überschreiten.</p> <p>Der Geltungsbereich der La bzw. des Dodatek 2 für die Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre wird Ihnen in der ÖGV/MPG und ÖVED/MPTU genannt.</p>	
26.	Zu 408.0341 Abschn. 6	<p><b>Fahrt auf Signal Sr 3 (der PKP PLK S.A.) ohne Vorankündigung:</b></p> <p>Auf eine Fahrt Sr 3 der PKP PLK S.A. müssen Sie sich als Triebfahrzeugführer auch ohne Vorankündigung einrichten, wenn auf den Strecken der PKP PLK S.A. im Gleisabschnitt vor dem Hauptsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h zugelassen ist.</p>	Zu § 37 Abs. 3
27.	Zu 408.0351 Abschn. 4	<p><b>Sichern von Zügen oder Zugteilen:</b></p> <p>Zum Sichern von stehenden Zügen oder Zugteilen erhalten Sie in der ÖGV/MPG und in der ÖVED/MPTU Angaben zu den Neigungsverhältnissen.</p>	Zu § 63 Abs. 30
28.	Zu 408.0411 Abschn. 1 und zu 408.0412 Abschn. 1 *	<p><b>Schriftliche Befehle, besondere Form:</b></p> <p>Für Züge auf Grenzbetriebsstrecken oder auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre verwenden Sie als Fahrdienstleiter den besonderen zweisprachigen Befehlsvordruck G, gemäß Pkt. 3.2.1.</p> <p>Als Fahrdienstleiter dürfen Sie auf einem Vordruck mehrere Befehle erteilen, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; ansonsten müssen Sie mehrere Vordrucke verwenden um die Reihenfolge der Befehle einzuhalten.</p>	§ 57

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 28

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		Diese Vordrucke müssen Sie fortlaufend nummerieren (z.B. Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und nur auf dem letzten Vordruck unterschreiben. Für besondere Aufträge verwenden Sie Befehl G Nr. 9 und in der Regel das Wortlaut-Beiblatt.	
29.	Zu 408.0411 Abschn. 2 und zu 408.0412 Abschn. 2	<b>Übermitteln schriftlicher Befehle:</b> Als Fahrdienstleiter dürfen Sie dem Zugpersonal schriftliche Befehle in der Regel nicht fernmündlich übermitteln (z.B. Funk, Fernsprecher). Sie müssen die ausgefertigten schriftlichen Befehle dem Zugpersonal überbringen. In der ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU können besondere Regelungen vereinbart sein.	Zu § 57 Abs. 22
30.	Zu 408.0411 Abschn. 2	<b>Schriftliche Befehle durch andere Mitarbeiter aushändigen:</b> Als Fahrdienstleiter einer der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle dürfen Sie den Fahrdienstleiter der anderen, der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle mit der Ausfertigung und Aushändigung schriftlicher Befehle beauftragen. Der Auftrag kann fernmündlich erteilt werden. Die Aushändigung der schriftlichen Befehle ist für jeden Zug fernmündlich zu bestätigen. Wenn die Notwendigkeit der Erteilung schriftlicher Befehle entfällt, ist dies dem benachbarten Fahrdienstleiter mitzuteilen.	Zu § 57 Abs. 19
31.	Zu 408.0412 Abschn. 2 Abs. 3	<b>Den Empfang schriftlicher Befehle bescheinigen:</b> Als Zugführer haben Sie den Empfang schriftlicher Befehle durch Unterschrift auf der im Block verbleibenden Durchschrift des letzten verwendeten Vordrucks zu bescheinigen.	Zu § 57 Abs. 10
32.	Zu 408.0415 *	<b>Vordruck Fahrplanmitteilungen</b> Die Anwendung der Fahrplanmitteilung ist für die grenzüberschreitenden Zugfahrten nicht zulässig. Für entsprechende Aufträge sind der Befehl G Nr. 8 und 9 mit Wortlautbeiblatt anzuwenden.	Zu § 57 Abs. 3

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
33.			
34.			
35.	Zu 408.0423	<b>Unterrichtung der Züge bei Signal W 7:</b> Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. das Signal W 7 – „Das Achtungssignal geben“ – aufgestellt ist, müssen Sie Züge über die Bauarbeiten durch Befehl G Nr. 9 und Wortlaut-Beiblatt Nr. 24 unterrichten.	Zu § 57 Abs. 3 und zu Ie-1 (E1) § 16
36.			
37.			
38.	Zu 408.0442	<b>Besondere Regeln für das Nachschieben:</b> Das Schiebetriebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln und immer an die Druckluftbremse anzuschließen.	Zu § 65 Abs. 6
39.	Zu 408.0442 Abschn. 1 Abs. 5 Buchst. b)	<b>Schriftliche Befehle beim Nachschieben:</b> Muss einem nachgeschobenen Zug durch einen schriftlichen Befehl ein Auftrag erteilt werden, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeuges bzw. eines Triebfahrzeuges am Schluss des Zuges Bedeutung hat (z.B. Halt wegen gestörter Bahnübergangssicherung, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenktem Stromabnehmer), so ist dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges bzw. dem Triebfahrzeugführer des am Schluss eingestellten Triebfahrzeuges eine Befehlsdurchschrift auszuhändigen.	Zu § 65 Abs. 8 und zu § 57 Abs. 3 bis 5
40.	Zu 408.0442 Abschn. 1 Abs. 3	<b>Zugvorbereitung, Anbringen der Schlussignale für mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug</b> Als Triebfahrzeugführer eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges müssen Sie dafür sorgen, dass vor Beginn des Nachschiebens das Schlussignal vom letzten Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug entfernt und nach Beendigung des Nachschiebens wieder angebracht ist.	Ie-1 (E 1) § 14
41.	Zu 408.0442 Abschn. 1 Abs. 5 und 6	<b>Verständigung beim Nachschieben:</b> Die Verständigung zwischen dem Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges und dem Trieb-	Zu § 65 Abs. 10

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 30

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		fahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges bzw. dem Triebfahrzeugführer des am Schluss eingestellten Triebfahrzeuges hat gemäß dem Regelwerk des EVU zu erfolgen, dem sie angehören. Sind in Ausnahmefällen Triebfahrzeugführer verschiedener EVU beteiligt, sind die Signale anzuwenden, die für das EVU gelten, dem der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges angehört. (Ie-1 (E1) oder Ril 301) Eine Verständigung über Funk ist in diesem Fall nicht zugelassen.	
42.	Zu 408.0442 Abschn. 1 Abs. 7	<b>Geschwindigkeit beim Nachschieben:</b> Die zulässige Geschwindigkeit für nachgeschobene Züge beträgt 60 km/h.	Zu § 62 Abs. 6, Tabelle, Position 40
43.	Zu 408.0445  * *	<b>Geschobene Züge:</b> Geschobene Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken und den Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre außer Arbeitszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu § 66 Abs. 1
44.		–	
45.			
46.			
47.	*	bleibt frei	
48.	Zu 408.0456 Abschn. 4 Abs. 3 a)	<b>Zulässige Geschwindigkeit</b> 1. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 1, Zs 8 oder Befehl zugelassen hat, beträgt die Geschwindigkeit 40 km/h. Bei Signalen ohne anschließenden Weichenbereich gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug mit der Spitze am Signal vorbei gefahren ist. Bei Signalen mit anschließendem Weichenbereich gilt diese Geschwindigkeit vom Signal ab, bis der Zug den anschließenden Weichenbereich durchfahren hat, sofern nicht innerhalb des Weichenbereiches eine niedrigere Geschwindigkeit angezeigt wird. Ist kein Weichenbereich vorhanden, liegt der Anfang des etwa anschließenden Weichenbereichs an der Stelle,	Zu § 62 Abs. 6

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
	*	<p>von der ab der Befehl gilt.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, müssen Sie auf Sicht fahren, höchstens aber 20 km/h fahren.</li> <li>3. Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten, die der Fahrdienstleiter mit Befehl, Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zugelassen hat, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.</li> <li>4. Wenn Sie im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG an einem „Halt“ zeigenden oder gestörten Hauptsignal, das die Stellung „Halt erwarten“ anzeigen kann, vorbeifahren, müssen Sie bis zum Erkennen des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit 40 km/h fahren.</li> <li>5. Wenn Sie im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. an einem „Halt“ zeigenden, gestörten oder unbeleuchteten Hauptsignal vorbeifahren dürfen und hier nicht anhalten müssen, dann dürfen Sie bis zum nächsten Hauptsignal, Sperrsignal oder Haltetafel D 1 mit einer Geschwindigkeit bis zu 40 km/h fahren. Die Geschwindigkeit von 40 km/h gilt im Bereich der Betriebsstelle bei der Ausfahrt in Richtung einer Strecke ohne selbsttätigen Streckenblock.</li> </ol>	
49.	Zu 408.0458 Abschn. 1	<p><b>Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages:</b></p> <p>Soll ein durch Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erteilter Abfahr- oder Durchfahrauftrag widerrufen werden, ist nach dem Regelwerk der DB Netz AG der Triebfahrzeugführer mündlich oder fernmündlich, jedoch nicht mittels Lautsprecher zu unterrichten, dass das bereits erloschene Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht mehr gilt.</p> <p>Nach den Betriebsvorschriften der PKP PLK S.A. <b>gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme</b> des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist.</p> <p>Ist eine durch schriftlichen Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt widerrufen worden, so ist der ausgehändigte Befehl vom Be-</p>	Zu § 46

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 32

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		fehlsausfertiger durch Streichen ungültig zu machen und mit Datum, Uhrzeit und Unterschrift zu versehen. In dem beim Ausfertigenden verbleibenden Exemplar ist ein entsprechender Vermerk anzubringen.	
50.		–	
51.		bleibt offen	
52.			
53.			
54.			
55.	*	bleibt frei	
56.			
57.	Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.0464 Abschnitt 1	<b>Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis:</b> Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, wird Ihnen als Triebfahrzeugführer auf dem Grenzstreckenabschnitt der – DB Netz AG durch Hauptsignal mit Signal Zs 6, haltzeitendes oder gestörtes Hauptsignal mit Signal Zs 8 oder Befehl G Nr. 4 – der PKP PLK S.A. durch Hauptsignal mit Signal W 24, Signal Zs mit Signal W 24 oder Befehl G Nr. 4 erteilt. Einzelheiten sind in der Bauanweisung (Beta/Regulamin tymczasowy) zu regeln.	Zu § 52 Abs. 7 und zu § 57 Abs. 5 Pkt. 23
58.	Zu 408.0464 Abschn. 2	<b>Auf dem Gegengleis fahren - nicht gültige Signale</b> Links neben dem Gegengleis können sich ortsfeste Signale befinden, die beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gelten. Nicht gültige ortsfeste Signale werden Ihnen in der ÖGV/MPG genannt.	Ie-1 (E1) zu § 16 Hinweis W 3
59.			
60.			

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
61.			
62.			
63.	Zu 408.0481 Abschn. 10	<b>Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten</b> Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gelten die Fahrstellung der Hauptsignale oder die Signale Sh 1, Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nur für den Triebfahrzeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt.	Zu § 53 Abs. 7
64.	Zu 408.0481 Abschn. 11 und zu 408.0482 Abschn. 5	<b>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</b> Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten, auf Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre beträgt - für Sperrfahrten 30 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 20 km/h.	Zu § 62 Abs. 6
65.			
66.			
67.			
68.			
69.			
70.	Zu 408.0505	<b>Zugpersonal arbeitsunfähig:</b> Wenn Sie als Triebfahrzeugbegleiter feststellen, dass der Triebfahrzeugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist, müssen Sie den Zug anhalten und Hilfe anfordern. Wenn der Zugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist und kein Zugbegleiter die Aufgaben des Zugführers übernehmen darf, müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnehmen.	Zu § 63 Abs. 25a
71.	Zu 408.0511 Abschn.2 Abs. 1 und 2	<b>Nach Halten am Bahnsteig anfahren</b> Kommt ein Reisezug unvorhergesehen am Bahnsteig zum Halten, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer eines Zuges mit wirksamer Überwachungseinrichtung im Führerraum den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn keine	Zu § 61 Abs. 1

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		<p>Außentüren geöffnet wurden.</p> <p>Wurden Türen geöffnet, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer den Zug erst nach Auftrag des Zugführers bewegen. Dieser hat zuvor festzustellen, dass die Türen geschlossen sind.</p> <p>Nach dieser Feststellung geben Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- als Zugschaffner die Fertigmeldung mündlich oder mit einer orangen Scheibe/Rp 12 an den Zugführer, wenn der Triebfahrzeugführer die Funktion des Zugführers inne hat, an den Triebfahrzeugführer</li> <li>- als Zugführer dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag mit Signal Zp 9/Rp 14</li> <li>- als Triebfahrzeugführer, bevor Sie den Zug bewegen, Signal Zp 1/Rp 1</li> </ul> <p><b>Nach Halten am nicht gewöhnlichen Halteplatz anfahren</b></p> <p>Kommt ein Reisezug am Bahnsteig bei planmäßigem Halt nicht am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten, dürfen Sie als Triebfahrzeugführer eines Zuges mit wirksamer Überwachungseinrichtung im Führerraum den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn keine Außentüren geöffnet wurden.</p> <p>Wurden Türen geöffnet gelten die Regeln, wie für nach dem Halten am Bahnsteig anfahren.</p> <p>Als Zugführer dürfen Sie dem Triebfahrzeugführer keinen Abfahrauftrag mit Signal Zp 9 / Rp14 geben. Sie müssen den Triebfahrzeugführer mündlich oder durch Hochhalten eines Armes beauftragen, weiterzufahren.</p>	
72.	Zu 408.0531 Abschn. 1 Abs. 1	<p><b>Unzulässige Vorbeifahrt an einem Signal:</b></p> <p>Sind Sie als Triebfahrzeugführer unzulässig an einem Halt zeigenden Signal vorbeigefahren, müssen Sie sofort anhalten und den zuständigen Fahrdienstleiter verständigen.</p> <p>Dies gilt auch bei einer Zwangsbremmung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder weißes Licht (Kennlicht) oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 oder Ra 12 (Ril 301) zeigt.</p> <p>Wenn Sie an einer Stelle vorbeigefahren sind, an</p>	Zu § 63 Abs. 11

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		<p>der nach Befehl zu halten war, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen.                      Für die Weiterfahrt erhält der Triebfahrzeugführer den Befehl G Nr. 9 und das Wortlaut-Beiblatt Grund Nr. 18.</p>	
73.	Zu 408.0531 Abschn. 1	<p><b>Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal:</b>                      Sind Sie als Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinaus gefahren, müssen Sie sofort das „Alarmsignal“ (A 1) geben.</p>	Zu § 63 Abs. 12
74.			
75.			
76.	Zu 408.0541 Abschn. 1	<p><b>Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung:</b>                      Ist das Spitzensignal eines Zuges vollständig erloschen, muss der Zug durch den Fahrdienstleiter sofort gestellt werden, um das Spitzensignal durch den Triebfahrzeugführer wieder in Ordnung zu bringen zu lassen. Kann das Spitzensignal nicht in Ordnung gebracht werden, ist ein Ersatztriebfahrzeug durch den Triebfahrzeugführer anzufordern.                      Ein Zug mit einem unvollständigen Spitzensignal darf nur bis zum nächsten Bahnhof weiterfahren. Dort ist das Spitzensignal in Ordnung zu bringen oder ein Ersatztriebfahrzeug anzufordern.</p>	Zu § 76 Abs. 1
77.			
78.	Zu 408.0552 Abschn. 1 Abs. 2 a) und b)	<p><b>Offene Türen</b>                      Sind Ihnen als Triebfahrzeugführer offene Außentüren im Reisezug gemeldet worden oder haben Sie offene Außentüren festgestellt, müssen Sie den Zug in der Regel sofort durch Vollbremsung anhalten.                      Nach dem Anhalten müssen Sie, soweit der Zug begleitet wird, die Zugbegleiter verständigen. Als Zugbegleiter müssen Sie Weisungen des Trieb-</p>	Zu § 61 Abs. 6

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 36

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		<p>fahrzeugführers beachten.</p> <p>Wenn Sie als Triebfahrzeugführer in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen feststellen oder wenn Ihnen nach außen aufschlagene Türen gemeldet worden sind, müssen Sie den Zug sofort anhalten.</p>	
79.	Zu 408.0561 Abschn. 1	<p><b>Auf Sicht fahren:</b></p> <p>Wenn Sie als Triebfahrzeugführer den Auftrag zum Fahren auf Sicht erhalten, dürfen Sie je nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass Sie den Zug vor einem Fahrhindernis oder Halt-signal sicher anhalten können.</p> <p><b>Sie dürfen höchstens mit 20 km/h fahren.</b></p> <p>Wenn Sie bis zu einem Hauptsignal auf Sicht fahren müssen, und ist ab dem Hauptsignal die Fahrt zugelassen, müssen Sie - unabhängig von der ab dem Signal zugelassenen Geschwindigkeit - noch mindestens 400 m über das Signal hinaus auf Sicht fahren.</p>	Zu § 31
80.	Zu 408.0561 Abschn. 2 Abs. 2	<p><b>Verminderter Reibwert</b></p> <p>Stellen Sie als Triebfahrzeugführer wegen schlüpfriger Schienen einen verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene fest, müssen Sie die Geschwindigkeit so vermindern, dass Sie einen längeren Bremsweg ausgleichen können.</p> <p>Bei Ankunft auf der nächsten Betriebsstelle melden Sie die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter mit einer „Meldekarte für dringliche Meldungen“ Punkt 3.2.2, Position 7 ist der Wortlaut nach Pkt. 3.1 „Bestimmungen für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.“, Ziffer 50, eintragen.</p> <p>Wurde Ihnen als Fahrdienstleiter diese Unregelmäßigkeit gemeldet, müssen Sie alle Züge, die die Grenzstrecke befahren, mit Befehl G Nr. 9 und Wortlaut-Beiblatt Grund Nr. 13 verständigen.</p> <p>Sie müssen außerdem den Fahrdienstleiter der benachbarten Betriebsstelle verständigen.</p> <p>Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt</p>	Zu § 57 Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	
81.	Zu 408.0571 Abschn. 5	<p><b>Zugtrennung:</b>                      Nach einer Zugtrennung müssen Sie als Zugführer im abgetrennten Zugteil Feststellbremsen anziehen.                      In der ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU sind die Sicherungsmaßnahmen festgelegt.</p>	Zu § 70 Abs. 2
82.	Zu 408.0571 Abschn. 6 bis 8	<p><b>Nach Halt mit einem Zug oder Zugteil weiterfahren:</b>                      Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, müssen Sie als Zugführer im Stehen bleibenden Zugteil Feststellbremsen nach den Regeln in der ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU anziehen.                      Der stehen bleibende Zugteil muss mit einem Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter besetzt werden, wenn sich in ihm Reisende befinden.                      Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie nur mit Zustimmung der rückgelegenen Zugmeldestelle weiterfahren.                      Wird nur mit einem Zugteil weitergefahren, darf an diesem kein Schlussignal angebracht werden.                      Die Weiterfahrt von stehen gebliebenen Zugteilen regeln die zuständigen Fahrdienstleiter.                      Die beteiligten Fahrdienstleiter prüfen anhand der Wagenliste die vollständige Räumung des Streckengleises.                      Der erste Zug nach Räumung des Streckengleises ist mit Befehl G Nr. 8, Grund Nr. 1 zum Fahren auf Sicht zu beauftragen.</p>	Zu § 69 Abs. 6, 8 bis 11, und zu § 63 Abs. 13
83.	Zu 408.0572 Abschn. 1	<p><b>Bedingungen für das Zurücksetzen eines Zuges von der freien Strecke:</b>                      Von der freien Strecke darf ein Zug nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters der rückgelegenen Zugmeldestelle zurückgesetzt werden.                      Das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils muss mit einem Mitarbeiter</p>	Zu § 69 Abs. 1 bis 5

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 38

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		besetzt sein und die Verständigung zwischen diesem und dem Triebfahrzeugführer muss möglich sein.	
84.	Zu 408.0572 Abschn. 4 bis 6  * * * * * *	<p><b>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:</b></p> <p>Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilen Sie als Fahrdienstleiter mit Befehl G Nr. 9 und Wortlaut-Beiblatt Grund Nr. 26</p> <p>Fahrdienstleiter muss die Stelle angeben, bis zu der zurückgesetzt werden darf. Das Zurücksetzen darf nur bis zur Grenze der zurückgelegenen Betriebsstelle erfolgen. Die Einfahrt erfolgt durch den Fahrtbegriff, Ersatzsignal oder Befehl G, Grund Nr. 2.</p> <p>Werden beim Zurücksetzen Bahnübergänge befahren, müssen Sie zusätzlich Befehl G Nr. 7 erteilen.</p> <p>Als Triebfahrzeugführer müssen Sie beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass Sie den Zug jederzeit anhalten können. 10 km/h dürfen Sie dabei nicht überschreiten.</p> <p>Nach Beendigung des Zurücksetzens müssen Sie als Zugführer dem Fahrdienstleiter die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges bestätigen. Wurde nur mit einem Zugteil zurückgesetzt, müssen Sie als Zugführer dem Fahrdienstleiter die Anzahl der zurückgesetzten Fahrzeuge melden.</p> <p>Wenn Sie als Fahrdienstleiter nach dem Zurücksetzen nicht die vollständige Räumung des Streckengleises feststellen können, ist der erste Zug mit Befehl G Nr. 8, Grund Nr. 1 zum Fahren auf Sicht zu beauftragen.</p>	Zu § 69 Abs. 1 bis 5
85.	Zu 408.0581 Abschn. 3*	<p><b>Nothaltauftrag:</b></p> <p>Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag mit dem Wortlaut des Pkt. 3.1 „Bestimmungen für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.“, Ziffer 51 zu erteilen.</p>	Zu § 63 Abs. 4 und zu § 68

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		Der Nothaltauftrag ist mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln und soweit möglich <ul style="list-style-type: none"> <li>– auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre der DB Netz AG mit GSM-R-Zugfunk, wenn dieser nicht vorhanden ist, mit dem Signal Sh 3 (Kreissignal) und wenn dies nicht ausreicht Sh 5 (Horn- und Pfeifsignal), Alle Stellen, die dieses Signal aufnehmen, haben mit allen Mitteln die Gefahr abzuwenden.</li> <li>– auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre der PKP PLK S.A. mit dem Signal A 1 (Alarmsignal) einzuleiten. Alle Stellen, die dieses Signal aufnehmen, haben mit allen Mitteln die Gefahr abzuwenden, z.B. Benutzen „RADIOSTOP“ mit den Signalen D2, D3, A1a.</li> </ul>	
86.	Zu 408.0581 Abschn. 4	<b>Weitere Maßnahmen:</b> Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen. Ist im Falle der Gefahr nach den Richtlinien der DB Netz AG das Notsignal (Signal Zp 5) bzw. der PKP PLK S.A. das „Alarmsignal“ (A 1) zu geben, gilt folgende Regelung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Auf den Grenzstreckenabschnitten und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre der PKP PLK S.A. ist von allen EVU das Alarmsignal (A 1) zu geben.</li> <li>– Auf den Grenzstreckenabschnitten und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre der DB Netz AG ist von allen EVU das Sh 3 (Kreissignal) und wenn dies nicht ausreicht Sh 5 (Horn- und Pfeifsignal) zu geben.</li> </ul>	Zu § 63 Abs. 4 und zu § 68
87.			



Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
	* *	<p><b>PZB-Zwangsbremung</b></p> <p>Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremung zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen und gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist.</p> <p>Wenn dies zutrifft oder wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt, gelten die Regeln im Modul 408.0531. Wenn die Zwangsbremung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.</p> <p>Wenn der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht verständigen kann und eine PZB-Zwangsbremung den Zug auf der freien Strecke – ausgenommen an einem Haupt- oder Sperrsignal – angehalten hat, darf der Triebfahrzeugführer auf Sicht weiterfahren, bis er den Fahrdienstleiter verständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal.</p>	
101	Zu 408.0671 Abschn. 1	<p><b>Offene Schranken:</b></p> <p>Erkennen Sie als Triebfahrzeugführer, dass Schranken nicht geschlossen sind und der Bahnübergang nicht ersatzweise gesichert ist, müssen Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf den Streckenabschnitt mit Betriebsführung der DB Netz AG sofort und wiederholt Signal Zp 1 (Achtungssignal) geben, die Geschwindigkeit ermäßigen und bei drohendem Zusammenprall sofort eine Schnellbremsung durchführen. Kommen Sie noch vor dem Bahnübergang zum Halten, ist weiter nach den Festlegungen zu 408.0671 Abschn. 2 / Ir-1 (R 1) § 83 Abs. 18 zu verfahren.</li> <li>auf den Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre das Signal Rp 1 geben und, wenn möglich, den Bahnübergang mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h befahren.</li> </ul>	Zu § 83 Abs. 22

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
102	Zu 408.0671 Abschn. 2  * * *	<p><b>Maßnahmen beim Ausfall der technischen Bahnübergangssicherung:</b></p> <p>Wurden Sie als Triebfahrzeugführer durch einen schriftlichen Befehl verständigt oder wurde Ihnen durch Warntafel bzw. Überwachungssignale angezeigt, dass bei einem technisch gesicherten Bahnübergang die technische Sicherung ausgefallen oder gestört ist, müssen Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– den Zug auf den Streckenabschnitt mit Betriebsführung der DB Netz AG vor dem Bahnübergang anhalten. Die Wegebenutzer sind vor der Weiterfahrt durch Signal Zp 1 (Achtungssignal) zu warnen. Danach dürfen Sie den Bahnübergang mit Schrittgeschwindigkeit befahren.</li> <li>– auf den Streckenabschnitt mit Betriebsführung und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre der PKP PLK S.A. rechtzeitig das Signal Rp 1 geben und dürfen dann den Bahnübergang mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h befahren.</li> </ul> <p>Kann auf den Streckenabschnitt mit Betriebsführung der DB Netz AG die technische Sicherung des Bahnübergangs durch Bedienen der HET (Hilfseinschalttaste) hergestellt werden, werden Ihnen dazu in der ÖGV/MPG Regeln gegeben.</p>	Zu § 57 Abs. 3 Pkt. 2i
103			
104	Zu 408.0681 Abschn. 1	<p><b>Bremsen bei Gefahr:</b></p> <p>Wenn Sie als Zugpersonal erkennen, dass eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, müssen Sie sofort eine Schnellbremsung oder Notbremsung durchführen. Bei ungenügender Bremswirkung müssen Sie mit allen Mitteln versuchen, erreichbare Handbremsen anzuziehen. Das Gleiche gilt, wenn der Triebfahrzeugführer Signal Zp 5 bzw. A 1 gibt.</p>	Zu § 63 Abs. 4
105	Zu 408.0681 Abschn. 5 Abs. 2	<p><b>Maßnahmen bei schadhafter Druckluftbremse:</b></p> <p>Können Sie als Triebfahrzeugführer die Druckluftbremse eines Zuges nicht mehr ordnungsgemäß bedienen, müssen Sie den Zug anhalten und ge-</p>	Zu § 17 Abs. 3

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		gen unbeabsichtigte Bewegung sichern. Zur Sicherung können Sie den noch wirkenden Teil der Druckluftbremse des Zuges verwenden. Hält der Zug länger als 60 Minuten oder wirkt die Druckluftbremse nicht, müssen Sie als Zugführer den Zug durch Anziehen von Hand- oder Feststellbremsen sichern.	
106	Zu 408.0691 Abschn. 1  *  * * *	<b>Pfeifeinrichtung gestört:</b> Wenn Sie als Triebfahrzeugführer eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellen, so müssen Sie die Geschwindigkeit des Zuges - auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung DB Netz die auf 80 km/h und - auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. an Stellen, wo das Signal Rp 1 zu geben ist, auf 30 km/h herabsetzen. Vor einem nicht technisch gesicherten Bahnübergang ist anzuhalten und sinngemäß nach den Festlegungen zu 408.0671 Abschn. 2 zu verfahren.	Ie-1 (E1) zu § 12 Abs. 3 und 4
107	Zu 408.0691 Abschn. 2	<b>Sicherheitsfahrerschaltung gestört:</b> Wenn Sie als Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges eine Störung der Sicherheitsfahrerschaltung feststellen, dürfen Sie den Zug auf den Streckenabschnitt mit Betriebsführung der DB Netz AG mit höchstens 50 km/h weiterfahren, bis ein Triebfahrzeugbegleiter/berechtigter Mitarbeiter gestellt wird.	Zu § 15 Abs. 5
108	Zu 408.0691 Abschn. 3	<b>Bedienung vom hinteren Führerraum aus:</b> Können Sie das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise nicht vom vorderen Führerraum aus bedienen, dürfen Sie den Zug auf den Streckenabschnitt mit Betriebsführung der DB Netz AG mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, wenn Sie das Fahrzeug vom hinteren Führerraum aus bedienen können und sich im vorderen Führerraum ein berechtigter Mitarbeiter befindet, der den Zug anhalten kann.	Zu § 66 Abs. 3 und zu § 62 Abs. 6 Pkt.15

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
109	Zu 408.0691 Abschn. 6	<p><b>Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung</b></p> <p>Ist das Spitzensignal eines Zuges vollständig erloschen muss der Triebfahrzeugführer den Zug sofort anhalten und das Anhalten dem Fahrdienstleiter melden.</p> <p>Das Spitzensignal ist wieder in Ordnung zu bringen. Kann das Spitzensignal nicht in Ordnung gebracht werden, ist ein Ersatztriebfahrzeug über den Fahrdienstleiter zu fordern.</p> <p>Ein Zug mit einem unvollständigen Spitzensignal darf nur bis zum nächsten Bahnhof weiterfahren. Dort ist das Spitzensignal in Ordnung zu bringen oder ein Ersatztriebfahrzeug über den Fahrdienstleiter zu fordern.</p>	Zu § 76 Abs. 1
110	Zu 408.0701	<p><b>Regeln für das Bilden der Züge</b></p> <p>Die EVU, die eine grenzüberschreitende Zugfahrt durchführen, legen in eigener Zuständigkeit unter Beachtung der Regelwerke beider Seiten die Bestimmungen zur Zugbildung, zu Bremsen im Zug, zur Bremsstellung und zu Mindestbrems Hundertstel und zu gegebenenfalls weiteren Parametern fest.</p>	Zu § 14, Abs. 8 und 9 Ir-9 zu § 21
111	Zu 408.0801	<p><b>Rangieren</b></p> <p>Auf Betriebsstellen der DB Netz AG darf der Triebfahrzeugführer eines in Polen zugelassenen EVU mit seinem Triebfahrzeug allein oder zwei gekuppelten Triebfahrzeugen nur rangieren, wenn er nach den Regeln der Ril 408.08 ausgebildet und ortskundig ist sowie eine ständige Kommunikationsverbindung zum Weichenwärter hat. Er muss zur Verständigung im Rangierdienst sprachlich befähigt sein.</p> <p>Werden die vorgenannten Bedingungen durch den Triebfahrzeugführer nicht erfüllt, ist ihm ein Rangierbegleiter beizugeben, der die ihm vom Triebfahrzeugführer übertragenen Aufträge übernimmt.</p> <p>Weitere Aufgaben können in der ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU festgelegt sein.</p> <p>Auf den Betriebsstellen der PKP PLK S.A. darf ein Triebfahrzeugführer eines in Deutschland zuge-</p>	Zu § 11 Abs. 3

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
	* * *	lassenen EVU, der nicht ortskundig ist mit seinem Triebfahrzeug allein oder zwei gekuppelten Triebfahrzeugen nur rangieren, wenn Ihm ein Triebfahrzeugführer oder Lotse beizugeben, der für die Durchführung der Rangierfahrt verantwortlich ist. Zusätzliche Regeln werden in der ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU gegeben.	
112	Zu 408.0811 Abschn. 1	<p><b>Vom Wagenzug wegfahren:</b>                      Als Triebfahrzeugführer dürfen Sie nach beendeter Zugfahrt abkuppeln und ohne Verständigung des Weichenwärters nicht weiter als bis zum nächsten Halt gebietenden Signal oder zu einer im Fahrweg liegenden Weiche oder Gleiskreuzung bzw. dem Grenzzeichen einer Weiche oder Gleiskreuzung rangieren.                      Vor dem Abkuppeln des Triebfahrzeuges sind die Wagen zu sichern. Für die Betriebsstellen der PKP PLK S.A. können Ihnen örtliche Bestimmungen in den ÖGV/MPG gegeben werden.</p>	Zu § 63; Abs. 30 und zu Ir-9 § 10, Abs. 13
113	Zu 408.0822 Abschn. 2 Abs. 1  * * * * * * * *	<p><b>Rangieren, Vorbeifahrt an Signalen</b>                      Ortsfeste Signale gelten für Rangierfahrten nur, wenn Sie sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.                      Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, müssen Sie, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung fahren.                      Kann das Signal Ra 12/Ms 2 oder M 2 nicht gezeigt werden, müssen Sie als Bediener des Stellwerks, die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Signal Hp 0/S 1 oder Ra 11/Ms 1 oder M 1 mündlich zu erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.                      Auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. ist dem Triebfahrzeugführer zusätzlich die Information zu geben, dass das Rangiersignal nicht gezeigt werden kann und erst dann das Signal Rm 1 oder Rm 2 zur Vorbeifahrt zu erteilen.</p>	Ir-9 zu § 10 Abs. 15 bis 16
114	Zu 408.0841 Abschn. 2	<p><b>Festlegen von Fahrzeugen:</b>                      Abgestellte Fahrzeuge müssen sie so festlegen,</p>	Zu § 63 Abs. 30

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 46

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		<p>dass sie nicht über ein Grenzzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal/Rangiertafel (M 1 bzw. Ms 1) oder Wartezeichen (Ra 11a bzw. Ra 11b), eine Gleissperre oder einen Übergang entlaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet wird.</p> <p>Für das Festlegen von Fahrzeugen auf Betriebsstellen der DB Netz AG werden Ihnen Angaben in der ÖGV/MPG gemacht.</p> <p>Regeln für das Festlegen von Fahrzeugen werden Ihnen als Zugpersonal auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. in der ÖGV/MPG gegeben.</p>	zu Ir-9 § 13
115			
116	Zu 408.0851 Abschn. 4 Abs. 2	<p><b>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:</b></p> <p>Als Triebfahrzeugführer oder als Rangierbegleiter / Rangierleiter müssen Sie dem zuständigen Weichenwärter die Rückkehr aller Fahrzeuge der Rangierfahrt, wenn Sie über das Signal Ra 10 bzw. W 5 oder die Einfahrweiche (Kreuzung) hinaus rangiert haben, mit dem Wortlaut des Pkt. 3.1 „Bestimmungen für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.“, Ziffer 49 melden.</p> <p>Ergänzende Regeln können Ihnen in der ÖGV/MPG gegeben werden.</p>	Zu § 12 Abs. 4
117			
118			
119			
120			
121			
122			
123			
124			
125			

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

---

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG</b>	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunterneh- mens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	<b>Hinweis auf die Vor- schrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.</b>
126			

### **3.1 Bestimmungen für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.**

#### **3.1. Postanowienia o zapowiadaniu pociągów i przekazywaniu innych meldunków w ruchu kolejowym między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi PKP PLK S.A. i DB Netz AG**

### 3.1.1 Allgemeine Bestimmungen/ Postanowienia ogólne

(...)

Zugmeldungen sowie die weiteren genannten Meldungen und Aufträge sind auf ein- und zweigleisigen Strecken in nachfolgender Form abzugeben:

Telefogramy zapowiadawcze, jak również pozostałe meldunki i polecenia są wydawane dla szlaków jedno – i dwutorowych w następującej formie:

38a	Sperrung des Gleises um Personen gegen Gefahren von bewegten Schienenfahrzeugen zu schützen. (Zusatzinformation zu lfd. Nr. 33 und 35)	„Personen im Gleis!“
*	Zamknięcie toru w celu ochrony osób przed niebezpieczeństwem ze strony poruszającego się pojazdu kolejowego. (informacja dodatkowa do Lp. 33 i 35)	„Ludzie na torze!“

### Rangieren / Manewry

Lfd. Nr.	Zweck der Meldung/ Cel telefonogramu	Wortlaut/Brzmienie
47	Meldung über das Beenden des Rangierens über Ra 10 / W 5.  Zgłoszenie zakończenia jazdy manewrowej poza wskaźnik Ra 10 / W 5.	„Rangieren über die Rangierhalttafel (Ra 10 / W 5) bzw. Einfahrweiche beendet. Das Streckengleis ist geräumt.“  „Manewry poza wskaźnik (W 5 / Ra 10) lub ostatnią zwrotnicę zakończone i tor szlakowy jest wolny.“

### Fehlendes Schlussignal / Brak sygnału końcowego

Lfd. Nr.	Zweck der Meldung/ Cel telefonogramu	Wortlaut/Brzmienie
48	Meldung über ein fehlendes Schlussignal.  Zgłoszenie o brakującym sygnale końcowym.	„Zug (Nr.) ... ohne Schlussignal.“  „Pociąg (nr) ... bez sygnału końcowego.“

Lfd. Nr.	Zweck der Meldung/ Cel telefonogramu	Wortlaut/Brzmienie
49	Meldung über die Vollständigkeit des Zuges Zgłoszenie o przybyciu pociągu w całości	„Zug (Nr.) ... vollständig hier“ „Pociąg (nr) ... przybył w całości“

**Verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene / Zmniejszone tarcie między kołem a szyną**

Lfd. Nr.	Zweck der Meldung/ Cel telefonogramu	Wortlaut/Brzmienie
50	Meldung über verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene. Zgłoszenie o zmniejszonym tarcu między kołem, a szyną	„Schlüpfrige Schiene, längere Bremswege.“ „Śliskie szyny, dłuższe drogi hamowania.“

**Nothaltauftrag / Zatrzymanie awaryjne**

Lfd. Nr.	Zweck der Meldung/ Cel telefonogramu	Wortlaut/Brzmienie
51* *	Nothaltauftrag Polecenie zatrzymania awaryjnego.	„Betriebsgefahr, Züge anhalten.“ „Wszystkie pociągi – stój“

**Zusätzliche Regeln/Sytuacje dodatkowe**

- \* In der ÖGV/MPG oder den ÖVED/MTPU werden Ihnen konkrete Regeln zur Durchführung des Zugmeldeverfahrens mit der technischen Meldeanlage entsprechend der jeweils eingesetzten Anlage gegeben.
- \* W ÖGV/MPG lub ÖVED/MTPU podane są szczegółowe uregulowania odnośnie przeprowadzania zapowiadania pociągów za pomocą technicznych urządzeń zapowiadania, odpowiednio do każdego stosowanego urządzenia.

## **3.2. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen**

### **3.2.1 Befehl G und Wortlaut-Beiblatt**



Befehl G – Rückseite

Stany urzędów kolejowych Mängel an Bahnanlagen		
30	Zły stan nawierzchni Mängel im Oberbau	*)
31	Zły stan podłoża	*)
32	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
33	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
34	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
35	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
36	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
37	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
38	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
39	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
40	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
41	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
42	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
43	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
44	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
45	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
46	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
47	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
48	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
49	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
50	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
51	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
52	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
53	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
54	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)
55	Mangel am Gleisneubau Zły stan budowli inżynierskich	*)

\*) = Według wskazań personelu technicznego  
\*) = nach Angabe des technischen Fachkraft

Nr Nr.	Przyczyna Grund	Wskazania Vorgabe
	Zalęcze torów, nastęstwo podjazdów Gleisbelagung, Zugfolge	
1	Przeszkoda na torze Gleis kann besetzt sein	na widoczność auf Sicht
2	Pojazd na torze	na widoczność auf Sicht
3	Furazdżo na torze Fahrzeuge im Gleis	na widoczność auf Sicht
4	Mehre je Sportfahrten unterwegs Wjazd na torze Einbahnlinie im Gleis	na widoczność auf Sicht
5	Wjazd na torze Einbahnlinie im Gleis	20 km/h
6	Zgubiony przedmiot Puffer im Gleis	na widoczność auf Sicht
7	Droga odwrócona Droga odwrócona	30 km/h
8	Przeważający wiatr Przeważający wiatr	na widoczność auf Sicht
9	Przeważający wiatr Przeważający wiatr	na widoczność auf Sicht
10	Drogi przejazdowy Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	20 km/h
11	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	30 km/h
12	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	na widoczność auf Sicht
13	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	20 km/h
14	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
15	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
16	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
17	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	na widoczność auf Sicht
18	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	na widoczność auf Sicht
19	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
20	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
21	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
22	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
23	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	na widoczność auf Sicht
24	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	na widoczność auf Sicht
25	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)
26	Przeważający wiatr Schrankenarter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden	*)

Wortlaut-Beiblatt zum Befehl G – Vorderseite

9	Jazda pomiędzy pczap..... I pzap..... przez miejsce zwężone według wskazań konwojującego przebieg z przekrozoną skrajnią fahrt zwischen Zmet..... und Zmet..... an Engstellen auf Weisung des technischen Berechtigten
<b>Mineriy</b> <b>Rang le fahrt en</b>	
10	Zwiazlam na jazde manrowa poza wskaznik Ra 10W5 (granica przebiezania)zwrotnice wjazdow* w kierunku ..... Rangierabteilung darf über Rangierhaltetal (Signal Ra 10W5)Einfahrweichen* in Richtung ..... hinaus rangieren
<b>Inne zdarzenia na szlaku</b> <b>Andere Vorkommnisse auf der Strecke</b>	
11	La obazar ..... nr odbika ..... numer bieżazy ..... waznelewatne* La Bereich ..... Streckennummer ..... lfd. Nr. .... gültig/nicht gültig
12	Jazda bez pilota Fahrt ohne Loten
13	Śliskie szyny, dziwee drogi hamowania Schlüpfige Schiene, längere Bremswege
14	Zwiazgata na szlaku Personen bzw. Vieh auf der Strecke Zamknięcie toru, przerwaw łączności Gleiserrungen, gestörte Verständigung
15	Tor nr ..... zamknięty. Wprowadzono ruch jedno torowy dwukierunkowy po torze nr ..... Gleis N° ..... gesperrt. Zugbetrieb wird in beiden Fahrtrichtungen auf Gleis ..... durchgeführt
16	Jechad po torze zamkniętym do km ..... - I wradod do ..... - jechad dalej do ..... Sperrfahrt fahrt bis km ..... - und kehrt zurück nach ..... - fahrt weiter nach ..... pedalod maksimuma ..... km/h Wymagany % masy ham. .... Höchstgeschwindigkeit ..... km/h Mindestdrehmoment ..... <b>UT in km ..... badlenen.</b> <b>obezugc pupit UT w km .....</b>
<b>Jazda po ciagu</b> <b>Zug fahrt</b>	
18	Nastapio przejechanie semafora ..... Daleza jazda pod ciagu tylko po otrzymaniu rozkazu Fahrt nach Vorbeifahrt am Signal ..... ohne Hauptsignal weiter
<b>RIBS Vordruck 2.2.1 Wortlaut zum Befehl G gültig ab 14.12.2008</b>	

<b>Zalacznik jazykowy do Rozkazu G dla pociagu</b> <b>Wortlaut Beiblatt zum Befehl G für Zug Nr.</b>	
<b>Na prawidlowosci na sygnalizatorach / Unregelmäßigkeiten an Signalen</b>	
1	Wykazana tarza cetrzag awcza odnoscia sa do semafora wjazdowego/wyjazdowego/odstepowego* ..... na stacji podciagu V orignal zum Einheitsignal/Ausheitsignal/Blocksignal* ..... des Bahnhofes/der Blockstelle/der Abzweigstelle* ..... Wyznaczony semafor wjazdowy/wyjazdowy/odstepowy* ..... na stacji posturunku odstepowym/posturunku odstepowym* ..... Einheitsignal/Ausheitsignal/Zwischen signal/Block signal* ..... des Bahnhofes/der Blockstelle/der Abzweigstelle* ..... efoschen
2	Za tymczasie sie przed semaforem wjazdowym/wyjazdowym/odstepowym* ..... na stacji/ podciagu* ..... pomimo sygnalu zewalajajcego na tym semaforze V or Einheitsignal/Ausheitsignal/Decungsignal/Blocksignal* ..... des Bahnhofes/der Blockstelle/der Abzweigstelle* ..... trotz Fahrsignallung des Signals halten
3	Semafor wjazdowy/wyjazdowy/odstepowy* ..... na stacji posturunku odstepowym/ posturunku odstepowym* ..... zastapiony tarza za tymczasem Sh 201 Einheitsignal/Ausheitsignal/Blocksignal* ..... des Bahnhofes/der Blockstelle/der Abzweigstelle* ..... durch Schutzabzeichen Sh 2 (Wartarbeiten) ersetzt
4	Sygnal zastapczy (Zs 1/Sz) Sz dla jazdy po torze lewym (Zs 8) na semaforze wjazdowym/wyjazdowym/odstepowym* ..... na stacji podciagu nie obawiajaje
5	Erstsignal (Zs 1/Sz)/Gegengleisfahrt-Ersatzsignal (Zs 8) am Einheitsignal/Ausheitsignal/ Deckungsignal/Blocksignal* ..... des Bahnhofes/der Blockstelle/der Abzweigstelle* ..... gilt nicht
6	Uzlozbona tarza cetrzag awcza odnoscia sa do semafora wjazdowego/wyjazdowego/ odstepowego/odstepowego* ..... na stacji posturunku odstepowym/posturunku odstepowym* ..... semafor wskazuje sygnal „Stoj“ V orignal zum Einheitsignal/Ausheitsignal/Zwischen signal/Blocksignal* ..... des Bahnhofes/der Blockstelle/der Abzweigstelle* ..... gestört; Halt erwarten
<b>Przekrozona skrajnia bedunkowa</b> <b>Züge mit außer gewöhnlichen Sendungen</b>	
7	Pociagu prowadzi wagony z przekrozoną skrajnią Zug befördert Wagen mit Lademaßüberschreitung
8	W pociagu wagony z ładunkiem wyjątkowo ciężkim Im Zug befinden sich Schwernwagen

Wortlaut-Beiblatt zum Befehl G – Rückseite

<b>19</b>	Wskazania semaforów samoczynnej blokady linowej na torze nr ..... między pzap ..... a pzap ..... są nieważne. Die automatische Blockiersignale auf dem Gleis Nr ..... zwischen Zms1 ..... und Zms2 ..... sind ungültig.
<b>20</b>	Jazda z opóźnionym parobratem - na stacji ..... od km ..... do km ..... - pomiędzy pzap ..... i pzap ..... od km ..... do km ..... Wskazniki dla trakcji elektrycznej – nie* – wystawione Führt mit geerrktem Stromabnehmer - im Bahnhof ..... von km ..... bis km ..... - zwischen Zms1 ..... und Zms2 ..... von km ..... bis km ..... EI-Signale – nicht* – aufgestellt
<b>21</b>	Podąg prowadzi wagony z towarem nibezpiecznym Zug befördert Wagen mit gefährlichen Gütern
<b>22</b>	Podąg wejdzie na sygnał „Widna droga ze zmniejszoną prędkością” Hp 2/Sr 3 Zug fährt auf Signal Hp 2/Sr 3
<b>23</b>	Zatrzymać podąg nie mający rozkładowego postępu na stacji* ..... na szlaku między pzap ..... a pzap ..... w km .....* Halt auf planmäßig auf dem Bahnhof ..... auf freier Strecke zwischen Zms1 ..... und Zms2 ..... in km .....*
<b>24</b>	Roboty torowe. Wskaznik W 7 ustawiony w km ..... Gleisbauarbeiten. Signal W 7 in km ..... aufgestellt
<b>25</b>	Wjazd na kor nr ..... Drog a wjazd u ograniczon a sygnałem Sh 2/D1/W17 rozjazdu nr ..... Sie fahren ein nach Gleis (Nr.) ..... Der Einfahrtweg ist begrenzt durch Signal Sh 2/D 1/W 17 Weiche (Nr.) .....
<b>26</b>	Co fanie podągu do stacji ..... /zatrzymać podąg przed S w/na wysokości S w/ przy torze prawnym. Samoczynne semafory odpasowe są nieważne. Setzen Stufen Zug zurück bis B Bahnhof ..... Halten Sie am Esig ..... /in Höhe des Esig ..... des Hauptsignale. Die Hauptsignale am Fahrtweg gelten nicht

\*) niepaszabne słowo  
 \*) .....  
 Należy zakwalifikować przed numerem wyznacznik i rubryki.  
 Sie müssen Gattungen in Feld vor der Nummer eintragen.

Numer zaimplementowanej rubryki należy podać w rozkazie S w/ w polu „Przyczyną nr.....”

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 56

### 3.2.2 Meldekarte für dringliche Meldungen

**Meldekarte für dringliche Meldungen/Karta zgłoszenia pilnych meldunków**

Zug (Nr.) pociąg (nr)		Datum data		Uhr godz.		Min min.	
--------------------------	--	---------------	--	--------------	--	-------------	--

Triebfahrzeugführer / Zugführer maszynista / kierownik pociągu	
---	--

Bahnhof*/Abzweigstelle*/Blockstelle*/Bahnübergang stacja*/posterunek odgałęźny*/posterunek odstępowy*/przejazd kolejowy*	
---	--

zwischen pomiędzy		und i	
----------------------	--	----------	--

Gleis (Nr.) tor (nr)		von od		nach do	
-------------------------	--	-----------	--	------------	--

km		- Signal
km		- sygnał na semaforze*/na wskaźniku

Nr. des Triebfahrzeugs nr pojazdu trakcyjnego		Heimatstelle lokomotywnia macierzysta
--	--	--

<b>1</b>	<b>Signal / Streckeneinrichtung der Zugbeeinflussung</b>			
	<b>Semafor / Wskaźnik / Urządzenia odcinkowe oddziaływania na pociąg</b>			
<input type="checkbox"/>	Signal erloschen semafor / wskaźnik ciemny	<input type="checkbox"/>	Signal nicht beleuchtet semafor / wskaźnik nieświełtony	
<input type="checkbox"/>	zweifelhaftes Signalbild sygnał wątpliwy	<input type="checkbox"/>	Signal vorzeitig auf Halt przedwczesny sygnał „Stoj”	
<input type="checkbox"/>	Signal fehlt / verdeckt durch brak sygnalizatora / zakryty przez	<input type="checkbox"/>	Abweichung von der La odstępstwo od La	
<input type="checkbox"/>	Streckeneinrichtung der Zugbeeinflussung ist unwirksam urządzenia odcinkowe oddziaływanie na pociąg nie działają			
<input type="checkbox"/>	Zwangsbremmung bei hamowanie przymusowe przy			km/h km/h

<b>2</b>	<b>Bahnübergang</b>			
	<b>Przejazd kolejowy</b>			
<input type="checkbox"/>	Anlage beschädigt Urządzenie uszkodzone	<input type="checkbox"/>	Überwachungssignal zeigt Signal So 16a sygnał kontrolny pokazuje Sygnał So 16a	
<input type="checkbox"/>	Schranke nicht geschlossen Rogatki nie zamknięte	<input type="checkbox"/>	Überwachungssignal zeigt Signal So 16b sygnał kontrolny pokazuje Sygnał So 16b	
<input type="checkbox"/>	andere Art der Beschädigung inny rodzaj uszkodzenia	<input type="checkbox"/>	Schranke vorzeitig geöffnet rogatki przedwcześnie otwarte	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Schranke nicht rechtzeitig geschlossen rogatki nie zamknięte odpowiednio wcześnie	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Blinklicht- / Lichtzeichenanlage gestört sygnał migający / sygnał świetlny / nie działa	

Verkehrsteilnehmer durch Zug gefährdet uczestnicy ruchu zagrożeni przez pociąg	Nein nie	<input type="checkbox"/>	ja tak	<input type="checkbox"/>
---	-------------	--------------------------	-----------	--------------------------

<input type="checkbox"/>	Fußgänger piesi	<input type="checkbox"/>	Radfahrer rowerzyści	<input type="checkbox"/>	Straßenfahrzeuge (Kennzeichen) pojazdy drogowe (n-ry rejestr.)
--------------------------	--------------------	--------------------------	-------------------------	--------------------------	---

Zug gefährdet durch Verkehrsteilnehmer (trotz ordnungsmäßiger Bahnübergangssicherung)  
 Pociąg zagrożony przez uczestników ruchu (mimo prawidłowego zabezpieczenia przejazdu)

<input type="checkbox"/>	Fußgänger piesi	<input type="checkbox"/>	Radfahrer rowerzyści	<input type="checkbox"/>	Straßenfahrzeuge (Kennzeichen) pojazdy drogowe (n-ry rejestr.)
--------------------------	--------------------	--------------------------	-------------------------	--------------------------	---

<b>3</b>	<b>Oberbau und Oberleitung</b>				
	<b>Nawierzchnia i sieć trakcyjna</b>				
	<input type="checkbox"/>	Schienenbruch pęknięcie szyny	<input type="checkbox"/>	schlechte Gleislage zły stan toru	
	<input type="checkbox"/>	schadhafte Oberleitung uszkodzona sieć trakcyjna	<input type="checkbox"/>		

<b>4</b>	<b>Hindernisse im Gleis</b>					
	<b>Przeszkoda na torze</b>					
	<input type="checkbox"/>	Gleis durch Arbeitsstelle zu spät geräumt Tor opuszczony za późno przez grupę roboczą	<input type="checkbox"/>	Schnellbremsung nagłe hamowanie		
	<input type="checkbox"/>	Zug mit Steinen beworfen Pociąg obrzucony kamieniami				
		Kinder im Gleis Dzieci na torze				
		Vieh im Gleis Zwierzęta na torze				
		sonstige Hindernisse im Gleis / an der Oberleitung: pozostałe przeszkody na torze / w sieci trakcyjnej:				Art:
		rodzaj:				

<b>5</b>	<b>Einrichtung im Triebfahrzeug</b>				
	<b>Urządzenia na pojeździe trakcyjnym</b>				
	<input type="checkbox"/>	gestörte Überwachungseinrichtung usterki urządzeń sterowania	<input type="checkbox"/>	Sicherheitsfahrerschaltung czuwak pasywny	
	<input type="checkbox"/>	Zugbeeinflussungsanlage urządzenia oddziaływania na pociąg	<input type="checkbox"/>	Zwangsbremmung hamowanie przymusowe	
		Zugfunk im Fahrzeug gestört Urządzenia radiolączności pociągowej na pojeździe trakcyjnym uszkodzone			

<b>6</b>	<b>Unregelmäßigkeiten an einem anderen Zug</b>				
	<b>Nieprawidłowości przy innym pociągu</b>				
	Art				
	rodzaj				

<b>7</b>	<b>Sonstige dringliche Meldungen</b> (gegebenenfalls auch weitere Angaben zu den Nr. 1 bis 6)				
	<b>Pozostałe pilne meldunki</b> (w razie potrzeby także dodatkowe dane do nr 1 – 6)				

Gemeldet durch		an	
Zgłoszone przez		do	
		um	Uhr
		o	godzinie

### 3.2.3 Verständigungsbehelf und Abkürzungsverzeichnis

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
abfahren	odjechać
Abfahrt, die	odjazd
abgesichert, gesichert	zabezpieczony
Ablassen eines Zuges, das	wyprawianie pociągu
abmelden (des Zuges)	zapowiadać (pociąg)
abrechnen	rozliczać / rozliczyć
Abrechnung, die	rozliczenie
Abriegeln der Gefahrstelle, das	odgrodenie strefy niebezpiecznej
Abschnitt, der	odcinek
Absetzen (von einer Meldung)	skreślić (z meldunku)
Abstand, der	odstęp, odległość
Absturzgefahr, die	niebezpieczeństwo upadku
abweichend von	w odchyleniu od
Abweichung, die	odchylenie
Abzweigstelle, die	posterunek odgałęźny
Achse, die (Radsatz, der)	oś (zestaw kołowy)
Achtung	uwaga
Achtungspfeiff, der	gwizd
Achtungssignal, das	sygnał „baczność” (Rp1)
Achtungssignal geben	podać sygnał „baczność“
anbieten	żądać ( <i>pozwolenie</i> )
angekommen	przyjechał ( <i>pociąg</i> )
ankommen	przyjechać
Ankündigen, das	zapowiedź, ogłoszenie
Ankunft, die	przyjazd
annehmen	dawać ( <i>pozwolenie</i> )
Anordnung	zarządzenie
Anruf, der	wezwanie ( <i>telefon</i> )
anrufen	zawołać, telefonować, zadzwonić

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Ansage, die	ogłoszenie
ansagen	ogłaszać
Anschluss, der	połączenie, połączenia
Anschlussstelle, die	posterunek bocznicy
Anschlussweiche	rozjazd z odgałęzieniem na bocznicy (rozjazd na przyłączeniu)
Antrieb	napęd
Antwort, die	odpowiedź
Anzahl, die	ilość
arbeiten	pracować
Arbeitsstelle, die	miejsce pracy
Arbeits- und Störungsbuch	dziennik oględzin rozjazdów
Arbeitsorganisation	organizacja procesu pracy
Arbeits- und Gesundheitsschutz	BHP = bezpieczeństwo i higiena pracy
auf dem Gegengleis fahren	jazda po torze lewym
auf die Weichenstellung achten	zwrócić uwagę na położenie rozjazdów
aufdrücken.... Ra3	docisnąć! Rm6
Aufgabenbereich	zakres czynności
aufgehoben	zniesiony
aufgestellt	ustawiony
aufheben	znosić
Aufhebung	kasacja (odwołanie)
Auftrag, der	nakaz
Ausfahr(t), die	wyjazd
Ausfahrtsignal, das	semafor wyjazdowy
Ausfahrweiche (letzte Weiche)	rozjazd wyjazdowy
Ausfall, der	odwołanie
Ausgabe (EDV)	wydanie (elektroniczne)
Ausgekreuzt	unieważniony krzyżem
ausgenommen	z wyjątkiem
ausgeschaltete Bremse	wyłączony hamulec

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 60

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Aushändigung	doręczenie
aushängigen	wręczyć, doręczyć
Ausschalten	wyłączyć
außer Betrieb gesetzt	wyłączone z ruchu
außer Betrieb nehmen	wyłączyć z ruchu
außergewöhnliche Sendung	przesyłka nadzwyczajna
außerhalb des Profils	poza skrajnią
außerplanmäßig	nieplanowo
ausstellen (Dokument)	wystawić, sporządzić (dokument)
Aussteigen	wysiadać
Ausweichanschlussstelle, die	mijanka
Auszug	wyciąg
Bahnhof, der	stacja
Bahnhofsgebäude	budynek dworca
Bahnhofsteil, der	część stacji w układzie technologicznym
Bahnsteig, der	peron
Bahnstrecke, die	linia kolejowa
Bahntechnik	technika kolejowa
Bahnübergang, der	przejazd kolejowy
Bahnübergang, nicht technisch gesicherter	niestrzeżony przejazd kolejowy
Bauarbeiten	roboty drogowe
Bauarbeiten im Nachbargleis	roboty drogowe na sąsiednim torze
Baustelle, die	miejsce robót
Bedeutung, die	znaczenie
Bedingung, die	warunek
Befähigung	uprawnienia
Befehl, der	rozkaz
Befehlsstab, der	tarczka ręczna
Befehlsstellwerk, das	nastawnia dysponująca
befugt, befähigt sein	być upoważnionym
Benachrichtigung, die	zawiadomienie

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
benachrichtigt	zawiadomiony
Berichtigung	poprawka
Beschwerde, die	zażalenie, skarga
besetzt	zajęty
bestätigen	potwierdzać
Beteiligte (beteiligte Stellen)	uczestnik (zainteresowane komórki)
Betriebsleitung (polnische Seite), die	ekspozytura zarządzania ruchem kolejowym
Betriebszentrale (deutsche Seite), die	centrum sterowania ruchem
betriebliche Anweisung, die	instrukcja wewnętrzna
bis auf weiteres	na razie / do odwołania
bis zum Signal fahren	jechać do sygnalizatora
bis zum Stellwerk fahren	jechać do nastawni
Bitte, die	prośba
blinkend	migający
Blinklichtanlage mit Halbschranken, die	sygnalizacja świetlna z półrogatkami
Blocksignal, das	semafor odstępowy
Blockstelle, die	posterunek odstępowy
Blockstörung, die	zakłócenie blokady
Blockwärter, der	dyżurny ruchu posterunku odstępowego
Bogen, der	łuk
Brand, Feuerwehr notwendig	pożar, potrzebna straż pożarna
Brandschutz	ochrona przeciwpożarowa
Bremse anlegen!	Zahamować!
Bremse lösen!	Odhamować!
Bremse, die	hamulec
Bremsen in Ordnung	hamulce w porządku
Bremshundertstel (vorhandene) (Brh), die	rzeczywisty procent masy hamującej
Bremsklotz, der (-klötze, die)	klocek hamulcowy (klocki hamulcowe)
Bremsprobe, die	próba hamulców
Bremsprobe ausgeführt ?	Czy wykonano próbę hamulców ?

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 62

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Bremsschlauch, der	wąż hamulcowy
Bremszettel, der	karta próby hamulca
Brücke, die	most
Brückenabdeckung, die	nawierzchnia mostu
Brückengeländer, das	balustrada mostu
Buchfahrplan, der	wewnętrzny rozkład jazdy
Dank, der	podziękowanie
danke	dziękuję
Deckungsscheibe, die	tarcza zatrzymania (D1)
Diesellok, die	lokomotywa spalinowa
Differenz, die	różnica
Disponent, der	dyspozytor
Dolmetscher(in), der/die	tłumacz(ka)
Drehgestell, das	wózek wagonowy
Durchfahrt (des Zuges), die	przejazd (pociągu)
dürfen	móc, mieć pozwolenie
Einfahrtsignal, das	semafor wjazdowy
Einfahrt, die	wjazd
Einfahrweiche, die	rozjazd wjazdowy
Eingang, der	wejście
eingefahren	wjechał
ingleisig	jednotorowy
ingleisige Strecke, die	linia jednotorowa (szlak jednotorowy)
ingleisiger Betrieb	ruch jednotorowy
einschalten	włączyć
einsteigen	wsiadać
einverstanden	zgadzam się, zgoda
elektrisch	elektryczny
elektrische Triebfahrzeug, das	lokomotywa elektryczna
Empfang bescheinigen, den	pokwitować przyjęcie
Ende, das	koniec, końca

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Ende der Langsamfahrstelle	koniec ograniczenia prędkosci
Engstelle	ograniczona skrajnia budowli
entgegennehmen (Nachricht)	przyjmować (wiadomość)
entgleisen	wykoleić się
Entkuppeln eines Wagens	rozłączenie wagonu
Entschuldigung	przepraszam
erlauben	zezwałać
Erlaubnis, die	zezwolenie
erlöschen	wygasić
erloschenes Signal	semafor wygaszony
Ersatzsignal, das	sygnał zastępczy
Erste Hilfe	pierwsza pomoc
Fahrberechtigung, Fahrerlaubnis, die	zezwolenie na jazdę (w dokumencie)
Fahrdienstleiter, der	dyżurny ruchu
Fahrdraht, der	przewód jezdni sieci
Fahrdrahtweiche	skrzyżowanie drutów jezdnych
fahren	jechać
fahren auf Sicht	jazda na widoczność
Fahrplan, der	rozkład jazdy
Fahrplananordnung, die	zarządzenie do rozkładu jazdy (układanie rozkładu jazdy)
Fahrplan für Zugmeldestellen	regulamin techniczny
Fahrplanmitteilung, die	informacja o rozkładzie jazdy
Fahrt (Hp 1)	wolna droga (Sr2)
Fahrt, die	jazda
Fahrt, die Fahrt unterbrechen	jazda, przerwać jazdę
Fahrweg, der	droga przebiegu
Fahrzeit einhalten	zachować czas jazdy
Fahrzeit kürzen	skrócić czas jazdy
Fahrzeug (Eisenbahn), das	Pojazd kolejowy
Fahrzeuge, die	pojazdy

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 64

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Fahrzeugbegrenzungslinie, die	skrajnia taboru
fernmündlich	telefonicznie
Fernsprecher (Telefon, das), der	telefon
Fernverkehr, der	ruch dalekobieżny
Fertigmeldung, die	zgłoszenie gotowości
frei	wolny
Frühhalt, der	skrótowa droga hamowania
Führerraum, der	kabina maszynisty
Funkkanal	kanał radiołączności
Funkverbindung, die	łączność radiowa
Gefahr, die	niebezpieczeństwo
Gefahrgut	towar niebezpieczny
Gegengleis, das	tor przeciwny (lewy)
Gegenrichtung, die	kierunek przeciwny
Gesamtbremsgewicht, das	rzecznista masa hamująca
geschobener Zug, der	pociąg pchany
Geschwindigkeit, die	prędkość
Geschwindigkeit erhöhen	zwiększyć prędkość
Geschwindigkeit ermäßigen	zmniejszyć prędkość
gesichert	zabezpieczony
gesperrt	zamknięty
gestört	uszkodzony, nieczynny
gezeichnet	podpisany
Gleis, das	tor
Gleisabschluss, der	koziół oporowy
Gleis ist besetzt	tor jest zajęty
Gleis ist frei, das	tor wolny
Gleis, das (im Bahnhof) Haupt~ Neben~ durchgehendes Hauptgleis	tor (w stacji), tor główny zasadniczy, główny dodatkowy
Gleislage, die	równość toru
Gleissperre, die	wykolejnica

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Gleissperrsignal, das	tarcza zaporowa
Grenzbetriebsstrecke, die	odcinek eksploataowanie w ruchu graniczny
Grenzstrecke, die	odcinek graniczny
grenzüberschreitend	z przekroczeniem granicy
Grenzzeichen, das	ukres
guten Abend	dobry wieczór
guten Morgen	dzień dobry ( <i>do 10:00 przed południem</i> )
guten Tag	dzień dobry
Güterzug, der	pociąg towarowy
halt	stój
halt erwarten	oczekiwać sygnału „Stój“
Halt zeigendes Signal, das	sygnał „Stój“
halten (der Zug hält)	zatrzymać się (pociąg zatrzymuje się)
Haltepunkt, der	przystanek osobowy
Haltestelle, die	przystanek z posterunkiem zapowiadawczym
Hauptsignal, das	semafor
Hauptsignal in Haltstellung überfahren, das	przejechać semafor w pozycji „stój“
Hauptsignal in Haltstellung, das	semafor w pozycji „stój“
heben	podnosić
Heißläufer, der	zagrzana oś (łożysko zagrzane)
Heizkupplung, die	sprzęg ogrzewania
Heizung, die	ogrzewanie
Hemmschuh	plóz hamulcowy
Herkommen! Ra 2	Do mnie! Rm1
Hin- und Rückfahrt, die	jazda tam i z powrotem
Hinfahrt, die	jazda tam
Hochspannungskabel, das	przewód wysokiego napięcia (linia wysokiego napięcia)
hörbar	słuchowe
H-Tafel, die	wskaźnik W4
im Auftrag	z polecenia

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 66

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
induktive Zugbeeinflussung	samoczynne hamowanie pociągu
Regellichtraum	skrajna budowli
Kilometerstein, der	znak kilometrowy
Kilometertafel, die	tablica kilometrowa
kreuzen	krzyżować
Kreuzung, die	skrzyżowanie
Lademaßüberschreitung	przekroczona skrajnia
Lademaß	skrajnia ładunkowa
langsamer fahren	wydużać czas jazdy
Langsamfahrbeginn ... km/h	początek ograniczenia prędkości ... km/h
Langsamfahrsignal, das	sygnał zwolnić bieg D6
Langsamfahrstelle, vorübergehende, die	tymczasowe miejsce ograniczenia prędkości
Langsamfahrt, die (Hp 2)	wolna droga ze zmniejszoną prędkością (Sr3)
Laterne, die	latarnia
Lautsprecher, der	megafon
Leerzug, der; leerer Wagen, der	próżny pociąg, próżny wagon
Mindestbremshundertstel (Mbr), die	wymagany procent masy hamującej
Minute(n), die	minuta (-y)
Minutenspalte, die	kolumna minut
mit dem Arm (sichtbar)	ręką (widocznie)
mündlich	ustnie
Nachbargleis, das	tor sąsiedni
Nahverkehr, der	ruch podmiejski
Nebenbahn, die	linie drugorzędne i miejscowego znaczenia
Neigung, die	pochylenie
Notbedienung, die	obsługa awaryjna
Notbremse, die	hamulec bezpieczeństwa / hamulec awaryjny
Notfallmanager, der	menedżer sytuacji awaryjnych
Notsignal, das	sygnał awaryjny A1 Alarm -...

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Oberbau, der	nawierzchnia
Oberleitung, die	sieć trakcyjna
ortsgestellte Weiche, die	rozjazd nastawiany na miejscu
örtliche Aufsicht, die	dyżurny ruchu peronowy
örtliche Richtlinie für das Zugpersonal	uzupełniające przepisy dot. infrastruktury
Pfeifeinrichtung, die	urządzenie ostrzegawcze lokomotywy
pfeifen	gwizdać
Pfeil, der	strzałka
Plan, der; planmäßig	plan, planowy
planmäßig	planowo
Posten	posterunek
Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)	punktowe samoczynne urządzenia oddziaływanie na pociąg
quittieren	pokwitować
Radsatz, der (Achse, die)	zestaw kołowy (oś)
Rangierabteilung, die	skład manewrowy
Rangierauftrag, der	polecenie manewrowania
Rangierbahnhof, der	stacja rozrządowa (manewrowa)
Rangierbegleiter, der (nur D)	kierownik manewrów (tylko w D)
Rangierer, der (nur PL)	manewrowy (tylko w PL)
Rangierfahrt mit E-Triebfahrzeug, die	jazda manewrowa z elektrowozem
Rangierfahrt, die	jazda manewrowa
Rangierleiter (nur PL)	ustawiacz (tylko w PL)
Rangiersignal, das	sygnał manewrowy
Regellichtraum, der	skrajna budowli
Regelung, die; Vorschrift, die	uregulowanie, przepis
Regelzug (nur D)	pociąg stały (tylko w D)
Reisezug, der	pociąg pasażerski
richtig	prawidłowo
Richtung, die	kierunek
Richtungsanzeiger, der	wskaźnik kierunku jazdy

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 68

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Rückfahrt, die	jazda powrotna
Schaden am Wagen	usterka przy wagonie
Schaden am Zug	uszkodzenie pociągu
Schaden am Zug, Hilfszug erforderlich	uszkodzenie pociągu, potrzebny pociąg ratunkowy
schadhaft	uszkodzony
Schiebelokomotive	lokomotywa popychająca
Schiene, die	szyna
Schienenbruch	pęknięcie szyny
Schlusslokomotive	lokomotywa końcowa
Schlussignal, das	sygnał końca pociągu
Schnellbremsung, die	nagle hamowanie
Schotter, der	tluczeń
Schranke, die	rogatki
Schranke geschlossen	zamknięte roгатki
Schranke nicht geschlossen	nie zamknięte roгатki
Schrankenposten, der	posterunek dróznika przejazdowego
Schrankenwärter, der	dróznik przejazdowy
Schrittgeschwindigkeit fahren	jechać z prędkością piechura
Schutzhaltsignal, das	sygnał drogowy do osłony zatrzymanego pociągu
Schwelle, die	podkład
Schwungfahren mit gesenktem Stromabnehmer	jazda z opuszczonym odbierakiem prądu
Selbstblocksignal, das	samoczynny sygnał odstępowy
selbsttätige Blockstelle, die, selbsttätiges Blocksignal, das	posterunek odstępowy samoczynny ,samoczynny semafor odstępowy
selbsttätig wirkende Druckluftbremse, die	hamulec zespolony
Sicherheitsfahrschaltung, die	urządzenie czuwakowe "czuwak"
Sicherheitsmaßnahmen, die	środki bezpieczeństwa
Sichtverbindung, die	kontakt wzrokowy
Signalbild, das	sygnał

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Signale (alle)	sygnalizacja
Signalstörung, die	zakłócenie
sind Zugschlussignale angebracht ?	Czy założono sygnały końca pociągu ?
sofort halten !	natychmiast zatrzymać!
Sonderzug (Zug des Gelegenheitsverkehrs), der	pociąg wg indywidualnego rozkładu jazdy pociągów (IRJ)
später	później
Sperrsignal, das	sygnał zamknięcia
Sperrung, die	zamknięcie
Spitzensignal, das	sygnał czoła pociągu
Stelle, die (an Ort und Stelle)	miejsce (na miejscu)
stellen, anhalten	zatrzymać
Stellung (Signal-), die	ustawienie semafora
Stellwerk, das Befehls~ Weichenwärter~	nastawnia, - dysponująca, -wykonawcza,
Stellwerksbezirk	okręg nastawczy
Steuerventil, das	zawór rozrządczy
Störung, die	zakłócenie
Strecke (freie Strecke), die	szlak (wolny szlak)
Stromabnehmer, der	odbierak prądu
Stumpfgleis, das	tor zakończony kozłem oporowym
Systemwechselbahnhof, der	stacja zmiany systemu
Tafel, die	tarcza
Telegramm, das	telegram
Transportleitung, die	dyspozytura
Triebfahrzeug (arbeitendes), das	pojazd trakcyjny czynny
Triebfahrzeugbegleiter, der	pomocnik maszynisty
Triebfahrzeug, das	lokomotywa
Triebfahrzeugfahrt	lokomotywa luzem
Triebfahrzeugwechsel, der	zmiana lokomotyw
Triebfahrzeugleerfahrt, die	jazda pojazdu trakcyjnego luzem
Triebfahrzeugführer, der	maszynista

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 70

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Triebfahrzeugpersonal, das	drużyna pojazdu trakcyjnego
Triebfahrzeugschaden	lokomotywa uszkodzona
Triebfahrzeugschaden, bitte Ersatztriebfahrzeug	lokomotywa uszkodzona, proszę zastępczą
Triebwagen (LNT), der	autobus szynowy (szynobus)
Türen schließen	zamykać drzwi
über die Weiche fahren	jechać przez rozjazd
übergeben	przekazywać
überholt durch	wyprzedzany przez
Überholung, die	wyprzedzać
Überleitung (Transition Bremse, Strom, Funk)	przejście ( <i>na inny system ruchu, hamowania, łączności, zasilania</i> )
übernommen	przyjęty
überschritten	przekroczony
Überwachungssignal, das	tarcza ostrzegawcza przejazdowa
Uhrzeit in Vordrucken	kolumna godzin
Umfahrgleis, das	tor objazdowy
Umleitung, die	objazd
umschalten	przełączać
Umweg, der	objazd, droga okrężna
unbefristet	bezterminowy
unbesetzt	bez obsady
unbestimmt	nieokreślony
Unfall, beide Gleise unbefahrbar	wypadek, oba tory nieprzejezdne
Unfall, Todesopfer, Verletzte	wypadek, ofiary śmiertelne, ranni
Unregelmäßigkeit, die; Betriebsstörung	nieprawidłowość, zakłócenie w ruchu
unverändert	niezmieniony
verbieten	zabraniać
Verbot, das	zakaz
verboten	zabronione
vereinfachte Bremsprobe, die	uproszczona próba hamulców
verkehrt (verkehren)	kursuje (kursować)

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
verletzt	zraniony
verriegeln	zarygłować
Verspätung, die	opóźnienie odchylenie od rozkładu jazdy
verstanden/nicht verstanden	zrozumiałem/nie zrozumiałem
volle Bremsprobe, die	szczegółowa próba hamulcowa
vollständig	Pełny
Vordruck, der	druk
vor Plan	przed planem
voraussichtlich	przewidywany (czas, przyjazd itp.)
Vorsicht !	Uwaga !
vorsichtig fahren	jechać ostrożnie
Vorsignal mit Zusatzflügel, das (dreibegriffiges Formvorsignal)	tarcza ostrzegawcza kształtowa ruchoma trzystawna
Vorsignal, das	tarcza ostrzegawcza
vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkung, die	tymczasowe ograniczenie prędkości
vorwärts	naprzód
vorziehen!	Wyciągnąć do przodu!
Wagen, der	wagon
Wagen aussetzen	wyłączyć wagon
Wagenliste, die	wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu
Wagenmeister, der	rewident
Wegfahren!	Odjechać!
Weiche, die	rozjazd, zwrotnica
Weichenstellung, die; auf die Stellung der Weiche achten	ustawienie rozjazdu; uważać na położenie rozjazdu
Weichenwärter, der	Zwrotniczy/nastawniczy
weigern	odmówić ( <i>przejęcia pociągu, wagonu</i> )
Weiterfahrt, die	kontynuowanie jazdy
wiederholen	powtarzać / powtórzyć
Wiederholer, der	sygnał powtarzający

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 72

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
Wiederholung, die	powtórzenie
zeitig	wcześnie, na czas
Zentralstellwerk	nastawnia centralna
Zug ist liegengeblieben, der	pociąg utknął w drodze
Zug, der	pociąg
Zug, der nächste Zug nach	pociąg, następny pociąg do
Zug, der, von, nach	pociąg z, do
Zugtrennung, Hilfe erforderlich	rozerwanie pociągu, potrzebna pomoc
Züge zurückhalten, die	zatrzymać pociągi
zugelassen	dopuszczony
zugestimmt	dał zgodę
Zugfolgestelle, die	posterunek następczy
Zugführer, der	kierownik pociągu
Zugfunk, der	radiołącność pociągowa
Zuggattung, die	rodzaj pociągu
Zughalt erwarten (auch Warnstellung)	sygnał ostrzegawczy
Zuglänge, die	długość pociągu
Zugmeldebuch	dziennik ruchu
Zugmeldestelle, die	posterunek zapowiadawczy
Zugpersonal, das	drużyna pociągowa
Zugschluss, der	koniec pociągu
Zugspitze, die	czoło pociągu
zulassen	dopuszczać
zulässige Geschwindigkeit, die	dopuszczalna prędkość
zurückfahren	(po)wracać / (po)wrócić, jechać z powrotem
zurücksetzen!	cofnąć!
Zusammenprall, der	zderzenie
zuständig	kompetentny (odpowiedzialny za)
Zustimmung zur Abfahrt, die	zgoda na odjazd
Zwischensignal, das	semafor drogowskazowy

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

---

1	2
deutsch/niemiecki	polnisch/polski
null	zero
eins	jeden
zwei	dwa
drei	trzy
vier	cztery
fünf	pięć
sechs	sześć
sieben	siedem
acht	osiem
neun	dziewięć
zehn	dziesięć
fünfzehn	piętnaście
zwanzig	dwadzieścia
dreißig	trzydzieści
vierzig	czterdzieści
fünfzig	pięćdziesiąt
sechzig	sześćdziesiąt
siebzig	siedemdziesiąt
achtzig	osiemdziesiąt
neunzig	dziewięćdziesiąt
hundert	sto

### Abkürzungsverzeichnis

1	2	3	4
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Czuwak aktywy	CA	Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
dodatek	dod.	Anhang	Anh
dróżnik przejazdowy	drp.	Schrankenwärter	Schrw
dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
granica stacji	gr. St.	Bahnhofsgrenze	Bf-grenze
hamulec	h	Bremse	Br
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
kierownik pociągu	k. poc.	Zugführer	Zf
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Miejscowe Porozumienia Tranzytu Uprzywilejowanego	MPTU	Örtliche Vereinbarungen über den erleichterten Durchgangsverkehr	ÖVED
Ogólne Porozumienie Graniczne	OPG	Allgemeine Grenzvereinbarung	AGV
posterunek dróżnika przejazdowego	pdrp.	Schrankenposten	Schrp
Przejazd kolejowy	pk	Bahnübergang	BÜ
skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur aS im internationalen Verkehr	PNZ
pociąg	poc.	Zug	Z
posterunek odgałęźny	podg.	Abzweigstelle	Abzw
posterunek odstępowy	podś.	Blockstelle	Bk
posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst

1	2	3	4
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	SHP	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową	PRG	Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze	RfBS
przejazd kolejowy	pk	Bahnübergang	BÜ
rozjazd	R	Weiche	W
semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
semafor odstępowy	Sods.	Blocksignal	Bksig
semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
stacja	st.	Bahnhof	Bf
sterowanie ruchem kolejowym	srk	Zuglenkung	ZL
sygnalizator sygnału zastępczego	SSz	Ersatzsignal (einzeln stehend)	Erssig
sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	Ersig
wagon	wag.	Wagen	Wg
wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
europijski system sterowania pociągiem	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (European Train Control System)	ETCS
Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej	GSM-R	digitales Zugfunksystem (Global System for Mobile Communications - Rail)	GSM-R

### 3.2.4 Verständigungsbehelf „Gefahrgut Komunikaty porozumiewawcze „towary niebezpieczne“

Für Züge auf der / dla pociągów na

Grenzbetriebsstrecke / odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym		
Tantow – Szczecin Gumieńce*) Löcknitz - Szczecin Gumieńce*) Küstrin-Kietz – Kostrzyn*)	Frankfurt(O) – Rzepin*) Guben – Gubin*) Forst (L) – Tuplice*)	Horka – Węgliniec*) Görlitz – Zgorzelec*)
Empfänger / odbiorca:		
PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Zarządzania Ruchem w Szczecinie	PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Zarządzania Ruchem w Poznaniu	PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Zarządzania Ruchem we Wrocławiu
fax: +48 – 91 – 471 3375 <a href="mailto:irde.szczecin@plk-sa.pl">irde.szczecin@plk-sa.pl</a>	fax: +48 – 61 – 63 32 401 <a href="mailto:irde.poznan@plk-sa.pl">irde.poznan@plk-sa.pl</a>	fax: +48 71 717 – 5449 <a href="mailto:irde.wroclaw@plk-sa.pl">irde.wroclaw@plk-sa.pl</a>

\*) Nichtzutreffendes streichen  
\*) niepotrzebne skreślić

**Meldung vom EVU (Name):** \_\_\_\_\_

**Meldunek od KPP (nazwa):** \_\_\_\_\_

**Zug-Nr.** \_\_\_\_\_ **am** \_\_\_\_\_ **2012 „mit Gefahrgut“**  
**Pociąg nr** ..... **w dn.** \_\_\_\_\_ **2012 „z towarem niebezpiecznym“**

**Datum / Unterschrift:** \_\_\_\_\_

**Data / podpis:** \_\_\_\_\_

### **3.3 Koordinierung von Baumaßnahmen**

Bleibt offen

#### **4. Auszug aus den Signalvorschriften der PKP PLK S.A. Ie-1 (E 1)**

Ie-1 gültig ab 21.06.2007

bleibt leer

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 80

Inhaltsverzeichnis des Auszuges aus den Signalvorschriften der PKP S.A. Ie-1 (E-1)

§§	Signal	Seite
	Inhaltsverzeichnis	120
1	Vorbemerkungen	126
	Abschnitt I	127
2	Allgemeine Bestimmungen	
	Abschnitt II	129
3	Signalbilder an Hauptsignalen	
	Sr 1 Halt	130
	Sr 2 Fahrt frei	
	Sr 3 Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung	131
	S 1 Halt	132
	S 2 Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
	S 3 Fahrt mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit, jedoch nicht mehr als 160 km/h - nach vorn sind zwei Blockabschnitte frei – oder am folgenden Hauptsignal ist die Geschwindigkeit von 100 km/h nicht zu überschreiten	
	S 4 Das folgende Hauptsignal zeigt Fahrt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h an	133
	S 5 Das folgende Hauptsignal zeigt „Halt“	
	S 10 Fahrt mit höchstens 40 km/h, dann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
	S 10a Fahrt mit höchstens 60 km/h, dann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
	S 11 Fahrt mit höchstens 40 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 100 km/h	134
	S 11a Fahrt mit höchstens 60 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 100km/h	
	S 12 Fahrt mit höchstens 40 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 40 bzw. 60 km/h	135
	S 12a Fahrt mit höchstens 60 km/h, am folgenden Hauptsignal mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h	
	S 13 Fahrt mit höchstens 40 km/h, das folgende Hauptsignal zeigt „Halt“	

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

§§	Signal	Seite	
	S 13a	Fahrt mit höchstens 60 km/h, das folgende Hauptsignal zeigt "Halt"	
	Sz	Ersatzsignal Sz: An einem das Signalbild Sr 1 bzw. S 1 „Halt“ bzw. ein zweifelhaftes Signalbild zeigenden Hauptsignal bzw. an einem erloschenen Hauptsignal oder an einer Signaleinrichtung des Ersatzsignals, die nur ein weißes oder milchfarbenes Licht zeigt, darf ohne Befehl vorbeigefahren werden	136
4		Signale der Wiederholungssignale	
	Sp 1	Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 oder S 1 „Halt“	137
	Sp 2	Das Hauptsignal zeigt Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
	Sp 3	Das Hauptsignal zeigt Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h	138
	Sp 4	Das Hauptsignal zeigt Fahrt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h	
5		Signale der Vorsignale vor Hauptsignalen	
	Od 1	Das Hauptsignal zeigt Signal Sr 1 „Halt“	139
	Od 2	Das Hauptsignal zeigt Signal Sr 2 oder Sr 3, die die Fahrt gestatten	
	Ot 1	Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 „Halt“	
	Ot 2	Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 2 „Fahrt frei“	140
	Ot 3	Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 3 „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“	
	On	Im Bremswegabstand befindet sich ein Hauptsignal	141
	Os 1	Das Hauptsignal, auf das sich die Signaltafel bezieht, zeigt das Signal „Halt“	
	Os 2	Das Hauptsignal, auf das sich die Signaltafel bezieht, zeigt „Fahrt frei mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“	
	Os 3	Das Hauptsignal, auf das sich die Signal bezieht, zeigt „Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h“	142
	Os 4	Das Hauptsignal, auf das sich die Signal bezieht, zeigt „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw.	

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 82

§§	Signal	Seite
	60 km/h“	
6	Signale vor Bahnübergängen	
	Osp 1 Die Bahnübergangswarnanlage, für die das Signal gilt, ist nicht funktionstüchtig, Fahrt über den Übergang mit 20 km/h	143
	Osp 2 Die Bahnübergangswarnanlage, für die das Signal gilt, ist funktionstüchtig, Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
7	Rangiersignale (...)	
	M 1 Rangierfahrt verboten	144
	M 2 Rangierfahrt erlaubt	
	Ms 1 Rangierfahrt verboten	145
	Ms 2 Rangierfahrt erlaubt	
	S 1 Halt	
	Ms 2 Rangierfahrt erlaubt	
8	Grundregeln der Signalaufstellung	
9	Gleisperrsignale	146
	Z 1 Halt	
	Z 2 Fahrt gestattet	
	Z 1wk Halt, Gleissperre im Gleis	148
	Z 2wk Gleissperre ist abgelegt	
10	Haltsignale und Signale zur Geschwindigkeitsverringern, die mit nicht ortsfesten Signalen gegeben werden	149
	DO Hinter der Warntafel befindet sich die Haltetafel	
	D 1 „Halt“ durch die Haltetafel gegeben	
	D 6 Geschwindigkeit verringern	151
11	Signale allgemeiner betrieblicher Art, die vom zuständigen Betriebspersonal gegeben werden	153
	D 2 „Halt“ als Handsignal	
	D 3 „Halt“ – akustisch	
	Rm 1 Herkommen	154
	Rm 2 Wegfahren	155
	Rm 3 Geschwindigkeit verringern	
	Rm 4 „Halt“	156
	Rm 5 Abstoßen	

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

§§	Signal	Seite	
12	Rm 6	Aufdrücken	157
		Signale, die mit der akustischen Wareinrichtung eines des Eisenbahnfahrzeuges gegeben werden	
	Rp 1	Achtung	
	Rp 8	Mit dem Nachschieben beginnen	158
13	Rp 9	Nachschieben einstellen, am Zug bleiben	
		Signale zum Ab- und Durchlassen von Zügen	159
	Rp 11	Einsteigen	
	Rp 12	Fertig zur Abfahrt	
	Rp 13	Zug Nr ... zur Abfahrt bereit	
	Rp 14	Abfahrt von Reisezügen	160
	Rd 1	Fahrauftrag ( <i>Abfahren</i> )	
	Rh 1, Rhs 1	Bremse anlegen	161
	Rh 2, Rhs 2	Bremse lösen	
	Rh 3, Rhs 3	Bremse in Ordnung	162
	D 8	Der Schrankenwärter am Bahnübergang anwesend	
14		Signale an Zügen und anderen Eisenbahnfahrzeugen	163
	Pc 1	Spitzensignal eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeuges, das auf einer eingleisigen Strecke, auf der zweigleisigen Strecke in gewöhnlicher Fahrtrichtung oder auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke mit Streckenblock in beiden Richtungen in die beliebige Fahrtrichtung fährt	
	Pc 2	Spitzensignal eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs, das ein Gleis einer zweigleisigen Strecke ohne Streckenblock der Gegenrichtung befährt	
	Pc 4	Kennzeichnung der Spitze eines geschobenen Zuges	164
	Pc 5	Kennzeichnung des Zugschlusses eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs	
	Pc 6	Kennzeichnung der Zugspitze eines Triebfahrzeugs mit Einmannbesetzung, das aus unbekanntem Grund auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke zum Halten	165

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 84

§§	Signal	Seite
	gekommen ist	
	Tb 1 Kennzeichnung von Rangiertriebfahrzeugen vorn und hinten	166
	Tb 4 Kennzeichnung der Spitze eines Hilfsfahrzeugs	
15	Alarmsignale	167
	A 1 „Alarm“	
	A 1r „Alarm (mit Benutzung des Zugfunks)“	168
	A 2 „Feuer“	
	Abschnitt III	169
16	Sonstige Signale	
	Wz 1 Fahrt geradeaus	
	Wz 2 Fahrt zur Spitze (gebogener Zweig)	170
	Wz 3 Fahrt entgegen der Spitze (gebogener Zweig)	
	Wz 4 Fahrt entgegen der Spitze (aus dem linken oder rechten gebogenen Zweig)	
	Wz 5 Fahrt in gerader Richtung rechts (von links nach rechts)	171
	Wz 6 Fahrt in gerader Richtung links (von rechts nach links)	
	Wz 7 Fahrt auf dem Gleisbogen links (von links nach links)	
	Wz 8 Fahrt auf dem Gleisbogen rechts (von rechts nach rechts)	
	W 1 Signal zur Kennzeichnung von Signalstandorten	172
	W 4 „Haltsignal“	173
	W 5 „Rangierhalttafel“	
	W 6 „Warnsignal“	
	W 6a „Warnsignal“	174
*	W 6b „Warnsignal“	
	W 7 „Warnsignal“	
	W 8 „Signal zur Geschwindigkeitsbeschränkung“	175
	W 9 „Signal des Abschnitts der Geschwindigkeitsbeschränkung“	176
	W11a i W 11 b „Warnsignale“ (Vorsignalbaken)	177
	W 11p Bahnübergangssignal“	178

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

§§	Signal	Seite
	W 12 „Dampfloksignal“	179
	W 14 „Signale der Strecke mit der Geschwindigkeitsbeschränkung“	
	W 15 Signal des abweichenden Standorts	180
	W 16 „Personenhaltepunktsignal“	
	W 17 „Grenzzeichensignal“	181
	W 18 „Sonstiges Signal des automatischen Streckenblocks“	
	W 24 Signal zur Fahrt entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung	182
	W 25 Heizungssignal	
*	W 27a Signal des Geschwindigkeitswechsels	183
	W 28 Signal des Zugfunkkanals	
	W 31 Signal ungültig	184
	W 32 Signal der Zugspitze	
*	W 33 GSM-R - Tafel	185
	We 1 „Bügel ab“ – Ankündesignal	186
	We 2a, We 2b, We 2c „Bügel ab“-Signal	
	We 3a, We 3b „Bügel an“-Signal	187
	We 4a, We 4b, We 4c Einfahrt für elektrische Triebfahrzeuge verboten	188
	We 8a, We 8b, We 8c „Stromlose Fahrt (Ausschaltsignal)“	
	We 9a, We 9b „Fahrt unter Strom (Einschaltsignal)“	189
17*	Signale, die ausschließlich auf bestimmten Bahnstrecken und Bahnhöfen angewandt werden	190
*	W 27 Signal des Geschwindigkeitswechsels	

(...)

## **§ 1 Vorbemerkungen**

Die Vorschriften gelten in allen Organisationseinheiten der PKP Polnische Eisenbahnlinsen AG und bei anderen Eisenbahnunternehmen, die aufgrund der abgeschlossenen Verträge über den freien Infrastrukturzugang zu ihrer Einhaltung verpflichtet werden.

---

## Abschnitt I

### § 2 Allgemeine Bestimmungen

1. Zur Signalisierung auf den Eisenbahnstrecken werden folgende Einrichtungen verwendet:

1) Signale, mit denen Aufträge oder Empfehlungen für die Durchführung von bestimmten Tätigkeiten, die mit Zugbetrieb, Rangieren von Eisenbahnfahrzeugen, der Verkehrssicherheit, der Sicherheit des Eisenbahneigentums und dem Eisenbahnpersonal im Zusammenhang stehen, gegeben werden.

2) Sonstige Signale, mit denen Befehle oder Aufträge sowie von den Signalen nicht angezeigte Informationen bezüglich des Zugbetriebs, des Rangierens, der Betriebssicherheit, der Sicherheit des Eisenbahnvermögens und des Bahnpersonals gegeben werden.

2. Signale, von denen im Abs. 1, Punkt 1 gesprochen wird, können sein:

1) Signale am Gleis

a) Hauptsignale,

b) Vorsignale,

c) Rangiersignale,

d) Wiederholungssignale,

e) Ersatzsignale,

f) Bahnübergangsvorsignale;

2) ortsfeste oder bewegliche Tafeln oder Signalleuchten

3) Signale, die vom zuständigen Betriebspersonal gegeben werden

4) Signale an Eisenbahnfahrzeugen;

5) Warn- und Alarmsignale.

*Es werden sichtbare Signale: Form- und Lichtsignale, Tages- und Nachtzeichen sowie hörbare Signale verwendet.*

*Die Lichtsignale zeigen sowohl am Tage als auch in der Nacht die gleichen Signalbilder.*

*Die Nachtzeichen sind bei eingeschränkter Sicht (Nebel, Niederschläge usw.) auch am Tage zu verwenden.*

3. Die sonstigen Signale, von denen im Abs. 1, Punkt 2, gesprochen wird:

1) Weichensignale;

2) Signale allgemeiner betrieblicher Art;

3) Fahrleitungssignale.

4. Signale und sonstige Signale, die im folgenden Abschnitt behandelt werden, werden zur Betriebsdurchführung mit der Geschwindigkeit bis zu 160 km/h verwendet.

*5. Auf gesonderten Strecken von örtlicher Bedeutung und auf Anschusgleisen wird die Anwendung von Signalen und sonstige Signalen nach dieser Vorschrift bei vorliegender Zustimmung des Vorstandvorsitzenden von PKP PLK S.A. zugelassen.*

6. Signalisierungsbedingungen auf Strecken, die mit Anlagen der Zuglenkung ausgerüstet sind, die im Rahmen von ERTMC/ ETCS gebaut und betrieben werden, werden durch andere Vorschriften geregelt.

7. Ein Signal, das dem Signalbild nicht entspricht, das *in vorliegender Vorschrift* festgelegt wurde, ist ein zweifelhaftes Signal.

8. Ein zweifelhaftes Signalbild am Hauptsignal bzw. ein Fehlen von Lichtern am Lichthauptsignal bedeutet das Signal „Halt“ unter dem Vorbehalt, dass, wenn ein Formhauptsignal bei Dunkelheit das Nachtzeichen Sr 1 „Halt“ zeigt oder das Nachtzeichen des Hauptformsignals unbeleuchtet oder zweifelhaft ist, jedoch dieses Hauptsignal das Tageszeichen- „Fahrt“ zeigt und vor dem Hauptsignal keine Halttafel - Signal D1 aufgestellt wurde, dann gilt das Tageszeichen.

9. Ein zweifelhaftes Signal oder Fehlen von Lichtern an einem anderen als einem Hauptsignal ist so zu verstehen, dass die höchste Betriebssicherheit zu gewährleisten ist.

10. Wenn zwei verschiedene, sich gegenseitig ausschließende Signale gesehen oder gehört werden, soll das Signal angenommen werden, das die höchste Betriebssicherheit gewährleistet.

11. Ungültige, d.h. nicht zur Anwendung kommende oder zeitweise ungültige Lichtsignale werden mit dem sonstigen Signal W 31 (Signal ist ungültig) unter dem Signallicht gekennzeichnet.

12. Ungültige Formsignale sind mit dem sonstigen Signal W 31 (Signal ist ungültig) ,das auf dem Signalflügel, auf der Signaltafel oder an der Signalleuchte angebracht ist, oder durch die senkrechte Stellung der Flügel des Hauptsignals gekennzeichnet oder durch Abnahme des Formsignals.

13. Ungültige Signale werden nicht beleuchtet.

14. Jeder Bahnmitarbeiter muss die Signale „Halt“, „Alarm“, „Feuer“ kennen und muss wissen, wie sie im Falle einer Betriebsgefahr, zum Schutz von Lebens oder bei Gefährdung von Gütern zu geben sind.

*15. Alle Bestimmungen der folgenden Vorschrift, die den Triebfahrzeugführer betreffen, betreffen auch den Führer eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs mit eigenem Antrieb.*

## Abschnitt II

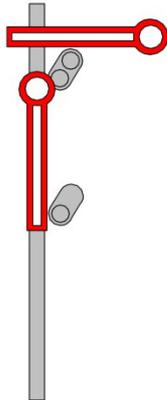
### § 3. Signalbilder an Hauptsignalen

1. Ein Formhauptsignal zeigt die Signalbilder am Tag mit der entsprechenden Flügelstellung, bei Dunkelheit zusätzlich mit entsprechendem Signallicht.
  2. Es gibt zwei Arten von Formhauptsignalen - einflügelige und zweiflügelige. Die Signalflügel sind von vorn weiß mit einem roten Rand, und von hinten weiß mit einem schwarzen Rand. In begründeten Fällen, um eine bessere Sichtbarkeit zu ermöglichen, können die Flügel Farben und die des Randes invers ausgeführt sein.
  3. Ein Formhauptsignal wird von vorn durch ein sichtbares weiß - rotes Mastschild gekennzeichnet, wobei der mittlere Teil des Mastschildes rot ist.
  4. An den Formhauptsignalen zeigen rückwärts besondere Nachtzeichen. Wenn ein Formhauptsignal das Signalbild zeigt:
    - *Signal Sr 1 „Halt“ - das obere Signallicht zeigt rückwärts ein mattweißes Licht, am zweiflügeligen Formhauptsignal zusätzlich das untere Signallicht ein kleines mattweißes Licht,*
    - *Sr 2 „Fahrt frei“ - das obere Signallicht zeigt rückwärts ein großes weißes Licht, am zweiflügeligen Formhauptsignal das untere Signallicht ein kleines mattweißes Licht,*
    - *Sr 3 „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ – die beiden Signalleuchten zeigen rückwärts zwei große weiße Lichter.*
- Die Signalleuchten müssen rückwärts, soweit es erforderlich ist, an allen Formhauptsignalen verwendet werden.*
5. Formhauptsignale zeigen folgende Signalbilder:

**1) Signal Sr 1**  
**„Halt“**

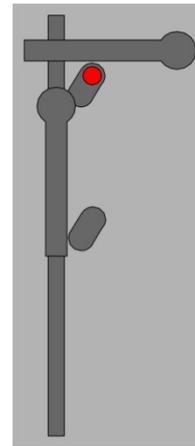
Tageszeichen

Ein Signalfügel steht waagrecht am Mast  
des Hauptsignals und zeigt nach rechts



Nachtzeichen

Ein rotes Licht am Hauptsignal

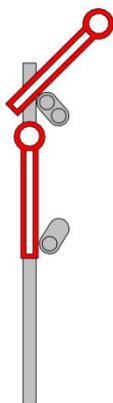


Das Signal Sr 1 ordnet an, den Zug vor dem Signal anzuhalten.

**2) Signal Sr 2**  
**„Fahrt frei“**

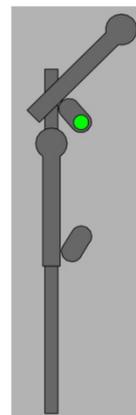
Tageszeichen

Ein Signalfügel zeigt vom Mast  
des Hauptsignals im Winkel von  
45° nach rechts oben



Nachtzeichen

Ein grünes Licht am Hauptsignal



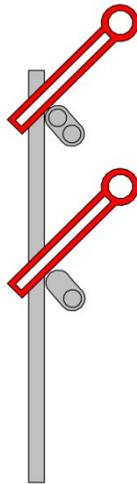
Das Signal Sr 2 gestattet, mit der im Fahrplan angegebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren.

### 3) Signal Sr 3

#### „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“

##### Tageszeichen

Zwei Signalflügel zeigen im Winkel von 45° vom Hauptsignalmast nach rechts oben



##### Nachtzeichen

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter am Hauptsignal: das obere Licht ist grün, das untere Licht ist orange



Das Signal Sr 3 erlaubt die Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h, beginnend am Hauptsignal bis zum Ende des durch das Hauptsignal gedeckten Weichenbereiches. Im Falle eines Einfahr- oder Zwischensignals gilt die Geschwindigkeit mit höchstens 40 km/h auf dem ganzen Fahrweg.

6. Signale an den Lichthauptsignalen werden mit einem oder zwei Lichtern übereinander angezeigt. Das untere Signallicht kann mit einem horizontalen Lichtstreifen ergänzt werden.

7. Ein Lichtstreifen an dem Lichtsignal bildet zusammen mit dem unteren orangefarbenen Signallicht ein Signalbild.

8. Erlaubt ein Signalbild an dem Lichthauptsignal die Fahrt mit ermäßigter Geschwindigkeit, dann gilt die Fahrt mit dieser Geschwindigkeit bis zum Ende des Weichenbereichs, der mit diesem Hauptsignal gedeckt wird, ausgenommen in nicht durchgehenden Hauptgleisen, die mit der am Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeit befahren werden dürfen.

9. Die Signalleuchte des Lichthauptsignals kann an einem Mast oder auf einem Sockel (Zwerghauptsignal) angebracht sein, oder auf einer Signalbrücke neben dem Gleis oder über dem Gleis hängen.

10. Maste der Selbstblocksignale auf den Strecken mit automatischem Streckenblock sind weiß. Falls die Signalleuchte eines solchen Hauptsignals neben dem Gleis oder über dem Gleis hängt, ist, um die Art der Hauptsignal festzustellen, über, unter oder neben der Signalleuchte ein weißes Mastschild angebracht. Das letzte automatische Hauptsignal, das auf der Strecke vor dem Einfahrsignal einer Zugmeldestelle aufgestellt ist, wird mit dem sonstigen Signal W 18 gekennzeichnet.

11. Maste halbautomatischer Hauptsignale, d.h. andere als die im Absatz 2 und 10 genannten, sind mit den rot-weißen Streifen gekennzeichnet, wobei der erste Streifen von oben rot ist. Wenn die Signalleuchte neben dem Gleis oder über dem Gleis hängt,

\*  
\*  
\*  
\*  
\*

\*

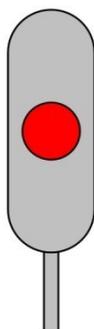
dann um die Art des Hauptsignals versehen, über, unter oder neben der Signalleuchte befindet sich ein Mastschild mit rot-weißen Streifen .

12. Signalleuchten der Zwerghauptsignale sind von vorne und seitlich mit horizontalen weiß – roten Streifen versehen, wobei sich der rote Streifen zwischen den weißen befindet.

13. Lichthauptsignale zeigen folgende Signalbilder:

**1) Signal S 1 „Halt“**

Ein rotes Standlicht am Hauptsignal



Signal S1 ordnet an, den Zug vor dem Signal anzuhalten

**2) Signal S 2 „Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“**

Ein grünes Standlicht am Hauptsignal



Signal S 2 gestattet die Fahrt mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit für den Zug und informiert, dass das nächste Hauptsignal ebenfalls „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ zulässt, wenn dieses in Abhängigkeit von dem Hauptsignal, das Signal S 2 zeigt, steht.

**3) Signal S 3 „Fahrt mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit“, jedoch nicht mehr als 160 km/h - nach vorn sind zwei Blockabschnitte frei – oder am folgenden Hauptsignal ist die Geschwindigkeit von 100 km/h nicht zu überschreiten“**

Ein grünes Blinklicht am Hauptsignal



Signal S 3 erlaubt die Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Signal S 3 wird gezeigt von

a) einem halbautomatischen Hauptsignal oder das letzte Hauptsignal einer Strecke mit selbsttätigem Streckenblock informiert, dass das folgenden Hauptsignal das Signalbild – „Fahrt mit der Geschwindigkeit von 100 km/h nicht überschreiten“ zeigen kann; sollte der \*

- \* Triebfahrzeugführer festgestellt haben, dass das folgende Hauptsignal keine Geschwin-
- \* Geschwindigkeitsermäßigung anzeigt, so hält er sich an die gezeigte Geschwindigkeit,
- \* indem er diese einrichtet, dass er den Zug vor dem nächsten „haltzeigenden“ Hauptsignal
- \* zum Halten bringt.

b) einem Hauptsignal einer Strecke mit automatischen Streckenblock oder das Ausfahr-Ausfahrnsignal in Richtung der Strecke mit dem automatischen Streckenblock informiert darüber, dass die beiden folgenden Blockabstände nach diesem Hauptsignal sind frei; der Triebfahrzeugführer soll die Fahrtgeschwindigkeit so einrichten, dass er den Zug vor dem Signal mit dem Signalbild „Halt“ anhalten kann, *dies betrifft auch das Einfahrnsignal der Abzweigstelle ohne Ausfahrnsignal.*

**4) Signal S 4 „Das folgende Hauptsignal zeigt Fahrt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h an“**

Ein orangefarbenes Blinklicht am Hauptsignal



Signal S4 erlaubt die Fahrt mit der im Fahrplan zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild für die „Fahrt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h“ zeigt.

(...)

**10) Signal S 10 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, dann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“**

Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darüber ein grünes Standlicht

**5) Signal S 5 „Das folgende Hauptsignal zeigt „Halt““**

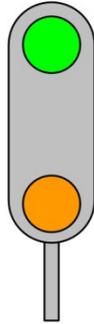
Ein orangefarbenes Standlicht am Hauptsignal



Signal S 5 informiert, das folgende Hauptsignal das Signal „Halt zeigt“; der Triebfahrzeugführer muss die Fahrtgeschwindigkeit so einrichten, dass er den Zug vor dem folgenden Hauptsignal mit dem Signalbild „Halt“ anhalten kann.

**11) Signal S 10a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, dann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“**

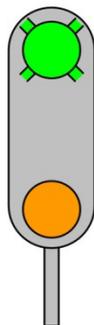
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darunter ein horizontaler orangefarbenes Lichtstreifen, oben ein grünes Standlicht



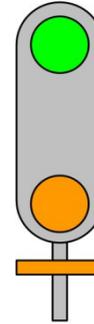
Signal S 10 erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ zulässt, wenn dieses in Abhängigkeit von dem Hauptsignal, das das Signal S 10 zeigt, steht  
*Besteht keine Abhängigkeit zwischen den Hauptsignalen, informiert ein Vorsignal.*

**12) Signal S 11 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 100 km/h“**

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein oranges Licht, darüber ein grünes Blinklicht



Sygnal S 11 erlaubt die Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, das folgende Signal zeigt das Signalbild mit einer Fahrt von höchstens 100 km/h.

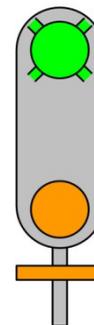


Signal S 10a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ zulässt, wenn dieses in Abhängigkeit von dem Hauptsignal, das das Signal S 10a zeigt, steht

*Besteht keine Abhängigkeit zwischen den Hauptsignalen, informiert ein Vorsignal.*

**13) Signal S 11a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 100km/h“**

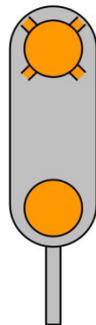
Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein oranges Licht, darunter ein horizontaler oranger Lichtstreifen, oben ein grünes Blinklicht



Signal S 11 a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, das folgende Signal zeigt das Signalbild- zugellassene Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 100 km/h.

**14) Signal S 12 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 40 bzw. 60 km/h“**

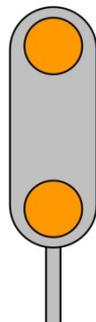
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darüber ein orangefarbenes Blinklicht



Signal S 12 erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „Fahrt mit höchstens 40 oder 60 km/h“ zeigt.

**16) Signal S 13 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, das folgende Hauptsignal zeigt Halt“**

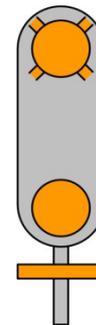
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete orangefarbene Standlichter



Signal S 13 erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „Halt“ zeigt.

**15) Signal S 12a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, am folgenden Hauptsignal mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h“**

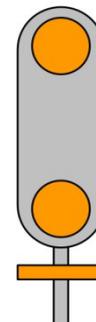
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darunter ein horizontaler orangefarbener Lichtstreifen, oben ein orangefarbenes Blinklicht



Signal S 12 a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 oder 60 km/h“ zeigt..

**17) Signal S 13a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, das folgende Hauptsignal zeigt Halt“**

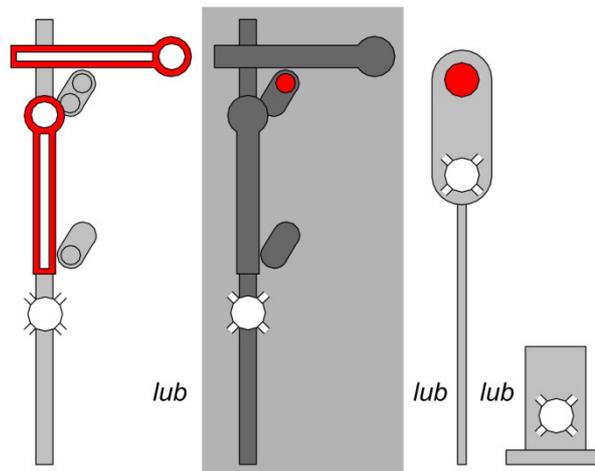
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete orangefarbene Standlichter: darunter ein horizontaler orangefarbener Lichtstreifen,



Signal 13 a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „Halt“ zeigt.

**18) Ersatzsignal Sz: „An einem das Signalbild Sr 1 bzw. S 1 „Halt“ bzw. ein zweifelhaftes Signalbild zeigenden Hauptsignal bzw. an einem erloschenen Hauptsignal oder an einer Signaleinrichtung des Ersatzsignals, die nur ein weißes oder milchfarbenes Licht zeigt, darf ohne Befehl vorbeigefahren werden“**

Ein mattweißes oder milchfarbiges Blinklicht an einem Hauptsignal bzw. an dessen Signalmast bzw. an einem ein zweifelhaftes Signalbild zeigenden oder erloschenen Hauptsignal, oder auf einem alleinstehenden Sockel.



Ersatzsignal Sz gestattet

- a) die Fahrt bis zum nächsten Hauptsignal, Sperrsignal, Standort der Halttafel D1,
- b) die Fahrt ohne Halt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h. Der Triebfahrzeugführer muss jedoch die Fahrtgeschwindigkeit so einrichten, dass er den Zug jeder Zeit vor einem ein Hindernis anhalten kann. Erfolgt die Ausfahrt auf eine Strecke ohne automatischen Streckenblock, gilt die Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h innerhalb der Zugmeldestelle.

Die Ausfahrt des Zuges in eine Strecke mit dem automatischen Streckenblock auf Ersatzsignal, eines dem Zugpersonal ausgehändigten oder mit Hilfe der Fernmeldemittel diktierten schriftlichen Befehl hat mit besonderer Vorsicht zu erfolgen, damit der Triebfahrzeugführer jeder Zeit den Zug anhalten kann, wenn er ein Hindernis erkennt, wobei die Geschwindigkeit 20 km/h nicht überschreiten darf. Die vorsichtige Fahrweise des Zuges gilt bis zur Vorbeifahrt der Zugspitze an einem ein Fahrtbegriff zeigenden Hauptsignal, sofern der Triebfahrzeugführer keinen besonderen Befehl mit der Information erhalten hat, dass die automatischen Blocksignale ungültig sind.

14. Der vor einem Hauptsignal, das Signalbild Sr 1 oder S 1 „Halt“, das unbeleuchtet ist, das ein weißes Licht zeigt bzw. das ein zweifelhaftes Signalbild zeigt, stehende Zug darf mit Ausnahme von einem Hauptsignal des automatischen Streckenblocks weiter fahren, wenn am Hauptsignal ein Fahrtbegriff oder ein Ersatzsignal angezeigt wird, oder wenn er einen schriftlichem Befehl durch das Zugpersonal ausgehändigten oder über Fernmeldetechnik erhalten hat.

15. Ein Zug, der wegen Fehlens eines Form- oder Lichthauptsignals an der Stelle, wo es sich vorher befand oder ein Zug, der vor der nicht ortsfesten Halttafel, Signal D1 „Halt“ hält, dass an Stelle des fehlenden Hauptsignals aufgestellt wurde, darf weiter fahren wenn

ein schriftlichen Befehl dem Zugpersonal ausgehändigt oder über Fernmeldetechnik übermittelt wurde.

16. Der Zug, der vor dem Hauptssignal des automatischen Streckenblocks, dass das Signalbild S1" Halt" zeigt, hält, kann, soweit kein die Fahrt erlaubendes Signal gezeigt wird, mit höchstens 20 km/h weiter fahren, wenn kein Fahrthindernis vorliegt. Die Zuggeschwindigkeit soll so eingerichtet werden, dass der Zug jeder Zeit vor einem Hindernis halten kann. Die vorsichtige Fahrweise des Zuges gilt bis zur Vorbeifahrt der Zugspitze an einem einen Fahrtbegriff zeigenden Hauptsignal.

17. Das Signalbild S1 oder S1 „Halt“ am Hauptsignal gilt sowohl für die Züge als auch für Rangierfahrten und bedeutet, dass am Hauptsignal mit diesem Signalbild nicht vorbei gefahren werden darf.

18. Eine Rangierfahrt darf am Signal S1 oder S1 „Halt“ vorbeifahren, wenn ein berechtigter Mitarbeiter eine Erlaubnis zum Vorbeifahren an diesem Hauptsignal durch das Signal Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ erteilt.

19. Der Fahrtbegriff am Hauptsignal bedeutet ein Rangierverbot auf der Zugstraße, *auch ein Ersatzsignal bedeutet ein Rangierverbot auf der Zugstraße.*

#### 4. Signale der Wiederholungssignale

1. Ein Wiederholungssignal zeigt ein Signal mit den Lichtern der Signalleuchten, die sich an einem grauen Mast befinden oder neben dem Gleis hängen.

2. Es ist verboten, die Wiederholungssignale auf den Strecken mit dem automatischen Streckenblock anzuwenden.

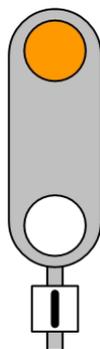
3. Wenn es nötig ist, dürfen mehr als ein Signal, aber nicht mehr als drei Wiederholungssignale verwendet werden.

4. Wiederholungssignale werden mit Tafeln, die schwarze senkrechte Streifen in der Reihenfolge dieser Wiederholungssignale zeigen, ausgestattet, ausgehend von dem Hauptsignal, zu dem sie gehören.

5. An Wiederholungssignalen werden folgende Signalbilder gezeigt:

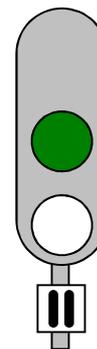
##### 1) Signal Sp 1 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 oder S 1 „Halt““

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein weißes, oben ein orangefarbenes Standlicht



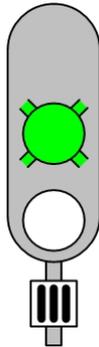
##### 2) Signal Sp 2 „Das Hauptsignal zeigt Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein weißes, oben ein grünes Standlicht



**3) Signal Sp 3 „Das Hauptsignal zeigt  
Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit  
von 100 km/h“**

Zwei senkrecht übereinander angeordnete  
Lichter: unten ein weißes Licht, oben ein  
grünes Blinklicht



**4) Signal Sp 4 „Das Hauptsignal zeigt  
Fahrt mit einer Geschwindigkeits-  
beschränkung auf 40 bzw. 60 km/h ”**

Zwei senkrecht übereinander angeordnete  
Lichter: unten ein weißes Licht, oben ein  
orangefarbenes Blinklicht



**§ 5. Signale der Vorsignale vor Hauptsignalen**

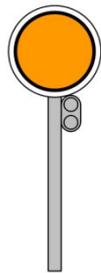
1. Es gibt folgende Arten von Vorsignalen vor Formhauptsignalen;
  - 1) zweibegriffiges Vorsignal, mit dem zwei Signalbegriffe angezeigt werden können;
  - 2) dreibegriffiges Vorsignal, mit dem drei Signalbegriffe angezeigt werden können;
  - 3) unbewegliches Vorsignal.
2. Ein zweibegriffiges Vorsignal zeigt Signalbegriffe mit einer orangefarbener Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißen Rand, die sich in einem Winkel von 90° der horizontalen Achse dreht bzw. mit einer Signalleuchte mit einem orangefarbenen oder grünen Glas.
3. Ein dreibegriffiges Vorsignal zeigt Signalbegriffe mit einer orangefarbenen Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißen Rand, die sich in einem Winkel von 90° zur horizontalen Achse dreht bzw. mit einer der Signalleuchte mit einem orangefarbenen oder grünen Glas bzw. mit einem weißen Pfeil mit einem roten Rand, der am Mast unter der Scheibe angebracht ist.
4. Als Signalbild des unbeweglichen Vorsignals wird eine orangefarbene Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand und einer Leuchte mit einem orangefarbenen Glas am Signal angezeigt.
5. Formvorsignale werden vor den Formhauptsignalen verwendet.
6. Auf Strecken, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf, können in Einzelfällen vor Lichthauptsignalen unbewegliche Vorsignale verwendet werden.
7. Zur Kontrolle, ob ein Signalbild des Formvorsignals leuchtet, werden Lichter rückwärts verwendet, wenn das Vorsignal folgende Signale anzeigt:
  - Od 1 Signalleuchte zeigt rückwärts ein großes mattweißes Licht
  - Od 2 Signalleuchte zeigt rückwärts ein großes weißes Licht
  - Ot 1, Ot 2, Ot 3 Signalleuchte zeigt rückwärts ein kleines mattweißes Licht.Die Signalleuchte des unbeweglichen Vorsignals zeigt rückwärts ein weißes Licht.

8. Das zweibegriffige Formvorsignal zeigt folgende Signale:

**1) Signal Od 1 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 Halt“**

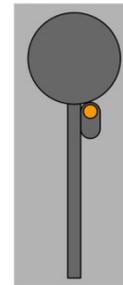
Tageszeichen

Eine runde orangefarbene Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißem Rand



Nachtzeichen

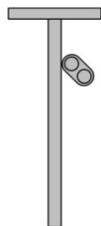
Ein orangefarbenes Licht unterhalb der Scheibe



**2) Signal Od 2 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 2 oder Sr 3, die die Fahrt gestatten“**

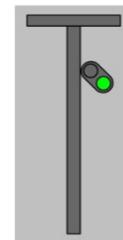
Tageszeichen

Die Scheibe befindet sich in horizontaler Stellung



Nachtzeichen

Ein grünes Licht unterhalb der Scheibe

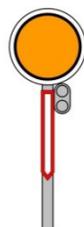


9. Das dreibegriffiges Formvorsignal zeigt folgende Signale:

**1) Signal Ot 1 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 Halt“**

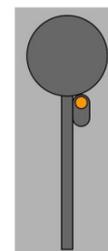
Tageszeichen

Eine runde orangefarbene Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißem Rand, darunter ein weißer rot umrandeter Pfeil, nach unten zeigend



Nachtzeichen

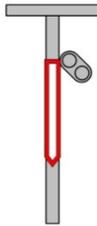
Ein orangefarbenes Licht unterhalb der Scheibe



**2) Signal Ot 2 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 2 Fahrt frei“**

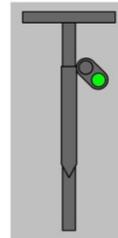
Tageszeichen

Die Scheibe befindet sich in horizontaler Stellung, darunter ein weißer rot umrandeter Pfeil, nach unten zeigend



Nachtzeichen

Ein grünes Licht unterhalb der Scheibe



**3) Signal Ot 3 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 3 Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“**

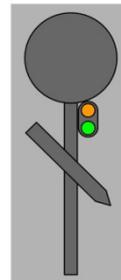
Tageszeichen

Eine orangefarbene Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand, darunter ein weißer rot umrandeter Pfeil, der unter einem Winkel von 45° nach rechts vom Signalmast unten gerichtet ist



Nachtzeichen

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter unterhalb der Scheibe, unten ein grünes, oben ein orangefarbenes Licht

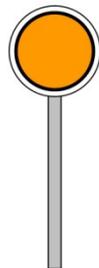


10. Ein unbewegliches Vorsignal zeigt nur ein Signalbegriff.

**Signal Os „Im Bremswegabstand befindet sich ein Hauptsignal“**

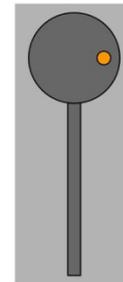
**Tageszeichen**

Orangefarbene unbewegliche Scheibe mit einem schwarzem Ring und weißem Rand



**Nachtzeichen**

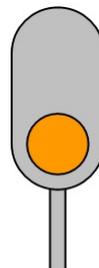
Ein orangefarbenes Licht auf der Scheibe



11. An einem unbeweglichen Vorsignal, dessen Scheibe reflektiert, wird kein Nachtzeichen gezeigt.
12. Das unbewegliche Vorsignal ordnet eine Geschwindigkeitsverringerung an, dass der Zug vor einem Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann, wenn das Hauptsignal das Signalbild „Halt“ zeigt.
13. Das Vorsignal eines Lichthauptsignals zeigt Signale mit Signalleuchten, die an einem grauen Mast angebracht sind oder neben dem Gleis hängen.
14. Die Vorsignale der Lichthauptsignale, können sowohl vor den Lichthauptsignalen als auch vor den Formhauptsignalen aufgestellt werden.
15. Das Vorsignal eines Lichthauptsignals zeigt folgende Signalbilder:

**1) Signal Os 1 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt das Signal Halt“**

Ein orangefarbenes Licht auf dem Signalschirm



**2) Signal Os 2 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt Fahrt frei mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“**

Ein grünes Licht auf dem Signalschirm



**3) Signal Os 3 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h“**

Ein grünes Blinklicht auf dem Signalschirm



**4) Signal Os 4 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h“**

Ein orangefarbenes Blinklicht auf dem Signalschirm



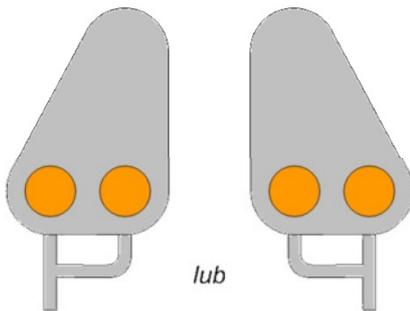
### § 6 Signale vor Bahnübergängen

1. Das Signal vor Bahnübergängen zeigt ein Signal mit zwei Signalleuchten, die am Mast angebracht sind oder neben dem Gleis hängen. *Der Signalbegriff des Signals vor Bahnübergängen betrifft das Gleis, neben dem dieses Signal aufgestellt wurde.*
2. Das Signal vor Bahnübergängen informiert das Triebfahrzeugpersonal über den ordnungsgemäßen Zustand der Warnanlagen, die die Straßenbenutzer am Bahnübergang warnen, der sich im Bremswegabstand hinter dem Signal befindet.
3. Das Signal vor Bahnübergängen ist mit einer Tafel gekennzeichnet, auf der eine Zahl Kilometer und Hektometer des Bahnübergangs angibt, auf den sich das Signal bezieht. Der Signalmast ist mit horizontalen weiß - schwarzen Streifen versehen.
4. Wenn sich dem Bahnübergang, auf welches sich das Signal bezieht, kein Zug nähert, bleibt das Signal vor Bahnübergängen unbeleuchtet. Nach dem Einschalten der Warnanlagen am Bahnübergang zeigt das Signal vor Bahnübergängen, dass die Straßenbenutzer am Bahnübergang vor dem sich nähernden Zug gewarnt oder nicht gewarnt wurden.
5. Wenn das Signal vor Bahnübergängen das Signal Osp 1 zeigt oder wenn bis zum Vorbeifahren der Zugspitze dieses dunkel bleibt, muss die Zuggeschwindigkeit so verringert werden, dass der Zug vor dem Bahnübergang angehalten werden kann, wenn am Bahnübergang ein verkehrsbedrohliches Hindernis vorhanden ist. Die Fahrt mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h gilt nur, bis die Zugspitze den Bahnübergang verlassen hat.

6. Das Signal vor Bahnübergängen zeigt folgende Signale:

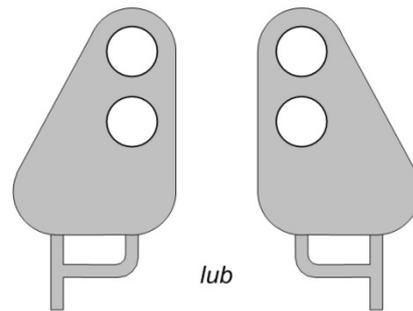
**1) Signal Osp 1 „Die Bahnübergangswarnanlage, für die das Signal gilt, ist nicht funktionstüchtig, Fahrt über den Übergang mit 20 km/h“**

Zwei orangefarbene Standlichter nebeneinander



**2) Signal Osp 2 „Die Bahnübergangswarnanlage, für die das Signal gilt, ist funktionstüchtig, Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“**

Zwei senkrecht übereinander angeordnete weiße Standlichter



### § 7 Rangiersignale (...)

1. Folgende Rangiersignale werden verwendet:

1) Rangierformsignale, zeigen Signale mittels der entsprechenden Stellung einer quadratischen Scheibe, die sich in einem Winkel von 90° um die horizontale Achse dreht und nachts zusätzlich mit farbigen Signalleuchten versehen ist,

- a) blau – Rangierfahrt ist verboten,
- b) milchfarbig – Rangierfahrt ist zugelassen;

2) Rangierlichtsignale, zeigen Signale mit einer Signalleuchte:

- a) blau – Rangierfahrt ist verboten,
- b) mattweiß – Rangierfahrt ist zugelassen.

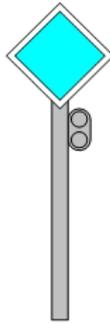
2. Signale von den Rangiersignalen gelten nur für Rangierfahrten.

3. Rangierformsignale zeigen folgende Signalbilde

**1) Signal M 1 „Rangierfahrt verboten“**

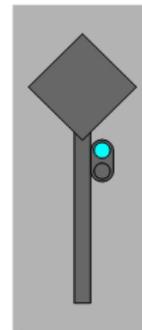
Tageszeichen

Eine quadratische blaue Scheibe mit weißem Rand, die auf der Spitze diagonal steht



Nachtzeichen

Ein blaues Standlicht an dem Mast unter der Scheibe

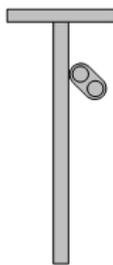


4. Zeigt ein Rangierformsignal ununterbrochen das Signal M 1 „Rangierfahrt verboten“, wird das Nachtzeichens unter der Bedingung nicht verwendet, dass das Signal aus reflektierenden Materialien besteht.

**2) Signal M 2 „Rangierfahrt erlaubt“**

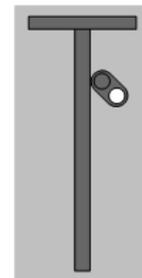
Tageszeichen

Die Scheibe liegt waagrecht



Nachtzeichen

Ein milchweißes Licht am Mast unter der Scheibe



4a. Rangierlichtsignale zeigen folgende Signalbilder an:

**1) Signal Ms 1 „Rangierfahrt verboten“**

Ein blaues Licht auf dem Signalschirm



**2) Signal Ms 2 „Rangierfahrt erlaubt“**

Ein mattweißes Licht auf Signalschirm



5. Kann das Signal M 2 oder Ms 2 am Rangiersignal nicht gezeigt werden, darf die Rangierfahrt am Signal, das „Rangierfahrt verboten“ zeigt, vorbei fahren, wenn der berechnete Mitarbeiter eine Fahrerlaubnis und das Signal Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ gibt.

6. Rangiersignale können auch an Lichthauptsignalen mit dem Buchstaben „m“ unter der Signalbezeichnung angezeigt werden.

**1) Signal S 1 „Halt“**

Signal S1 „Halt“ am Hauptsignal, von dem im Abs. 6 gesprochen wird, bezieht sich auch auf die Rangierfahrten



**2) Signal Ms 2 „Rangierfahrt erlaubt“.**

Am Hauptsignal, von dem im Ab. 6 gesprochen wird, zeigt das Signal Ms 2 „Rangierfahrt gestattet“ mit dem mattweißen Licht



7. Kann das Signal Ms 2 am Hauptsignal, von dem im Abs.6 gesprochen wird, nicht angezeigt werden, kann mit der Rangierfahrt am Hauptsignal mit dem Signal „Halt“ vorbei gefahren werden, wenn ein berechtigter Mitarbeiter eine Fahrerlaubnis mit den Signalen Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ gibt (...)

### § 8 Grundregeln der Signalaufstellung

1. Auf dem Bahnhof und auf der eingleisigen Strecke werden die Signale in Fahrtrichtung gesehen rechts vom Gleis aufgestellt (aufgehoben), vorbehaltlich Abs. 2

2. In den begründeten Fällen kann bei weiteren Hauptgleisen, das Hauptsignal über dem Gleis angebracht werden, auf das es sich bezieht. Die Vorsignale werden nach den in den Abs. 4 und 5 genannten Regeln aufgestellt.

3. Auf der zweigleisigen freien Strecke, werden die Signale auf den Gleisaußenseiten aufgestellt, in Fahrtrichtung gesehen für das rechte Gleis - rechts und für das linke - links.
4. Auf der freien Strecke mit mehr als zwei Gleisen, werden Signale, gemäß Abs.3, bei den äußeren Gleisen auf der Gleisaußenseite und bei den dazwischen liegenden Gleisen in Fahrtrichtung gesehen - rechts vom Gleis aufgestellt.
5. Beim Zusammenlaufen von zwei oder mehreren Gleisen auf der freien Strecke, sind folgende Regeln zu beachten;
  - 1) auf dem Streckenabschnitt, auf dem die Gleise nebeneinander liegen, werden die Signale nach den in den Abs. 3 und 4 genannten Grundsätzen aufgestellt,
  - 2) auf den Strecken, auf denen die Gleise voneinander entfernt liegen, werden die Signale nach den in den Abs. 1, 3 und 4 genannten Grundsätzen aufgestellt.
6. Die in den Abs. 3 - 5 genannten Grundsätze betreffen sowohl die Signalaufstellung auf der freien Strecke, als auch die Einfahrsignale vor der Zugmeldestelle.
7. Wenn die örtlichen Verhältnisse die Aufstellung eines Hauptsignals, einer Signaleinrichtung des Ersatzsignals oder eines Vorsignals gemäß der in den Abs. 1 - 5 genannten Grundsätzen nicht erlauben, darf das Signal an einem anderen Standort aufgestellt werden.
8. In den Fällen, von denen im Ab. 7 gesprochen wird, ist an der Stelle, wo sich das Signal befinden soll, das sonstige Signal W 15 aufzustellen.
9. Wiederholungssignale sollen auf derselben Gleisseite aufgestellt werden, wie das Hauptsignal, auf das sie sich beziehen.

### **§ 9. Gleisperrsignale**

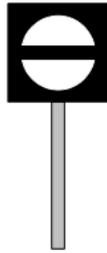
1. Gleisperrsignale werden an Sperrsignalen, Entgleisungsvorrichtungen, Drehscheiben, Brückenwaagen und Prellböcken angewendet (...).
3. Sperrsignale zeigen an, ob die Fahrt auf den Bahnhofsgleisen verboten oder gestattet ist. (...)

4. Sperrsignale zeigen folgende Signalbilder:

**1) Signal Z 1 „Halt“**

Tages- und Nachtzeichen

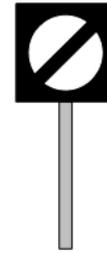
Ein schwarzer horizontaler Streifen auf weißem Grund einer runden Scheibe



**2) Signal Z 2 „Fahrt gestattet“**

Tages- und Nachtzeichen

Ein schwarzer schräger Streifen in einem Winkel von 45° nach rechts oben auf weißem Grund einer runden Scheibe



Signal Z 1 am Sperrsignal ist sowohl für Rangierfahrten, als auch für Zugfahrten gültig und ordnet an, den Zug oder die Rangierfahrt vor diesem Signal anzuhalten.

Signal Z 2 am Sperrsignal erlaubt die Vorbeifahrt für eine Rangierfahrt an diesem Signal.

5. Der vor dem Sperrsignal, das das Signal Z1 „Halt“ zeigt, haltende Zug, kann weiterfahren, wenn dem Zugpersonal ein schriftlicher Befehl ausgehändigt oder über Funk übermittelt wurde.

6. Eine Rangierfahrt kann am Sperrsignal auf das Signal Z 2 „Fahrt erlaubt“ vorbeifahren, im Falle, dass, dieses Signal nicht gezeigt werden kann, darf am Signal Z 1 „Halt“ des Sperrsignals vorbei fahren, wenn ein berechtigter Mitarbeiter die Fahrerlaubnis mit den Signalen Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ erteilt.

(...)

8. *Werden auf Gleisen vor dem Gleisabschluss nachts keine Rangierarbeiten durchgeführt und fahren keine Züge ein, oder werden nur gelegentlich Rangierarbeit durchgeführt, oder werden bei der Ausführung geplanter Rangierarbeiten die Gleise nur zeitweise beansprucht, und garantiert die Außenbeleuchtung während des Rangierens eine gute Signalsicht, können statt der beleuchteten Signale auch unbeleuchtete Signale verwendet werden, die die gleichen Signalbegriffe zeigen, wie die Signalleuchten des Signals Z 1 „Halt“. Es wird empfohlen, solche Signale aus reflektierenden Materialien einzusetzen.*

9. Die Signalleuchten der Gleissperre zeigen an, ob eine Gleissperre im Gleis aufgelegt oder im Gleis abgelegt wurde.

10. Als Signal für die Stellung der Gleissperre dient eine mechanische Signalleuchte mit einem runden, milchfarbigem Glas mit einem schwarzen Streifen oder eine elektrische Signalleuchte mit drei Lichtpunkten.

11. Das Signal an der Gleissperre zeigt folgende Signalbilder an:

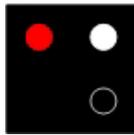
**1) Signal Z 1wk „Halt, Gleissperre im Gleis“**

Tages- und Nachtzeichen

An der mechanischen Signaleinrichtung ist ein schwarzer horizontaler Streifen auf weißem Grund einer runden Scheibe und an der elektrischen Signaleinrichtung rote und weiße horizontale Lichtpunkte



mechanische Signaleinrichtung

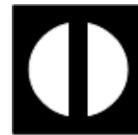


elektrische Signaleinrichtung

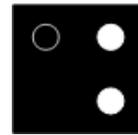
**2) Signal Z 2wk „Gleissperre ist abgelegt“**

Tages- und Nachtzeichen

Auf der mechanischen Signaleinrichtung ist ein vertikaler schwarzer Streifen auf weißem Grund einer runden Scheibe und an der elektrischen Signaleinrichtung zwei weiße vertikale Lichter



mechanische Signaleinrichtung



elektrische Signaleinrichtung

12. Mechanische Signaleinrichtungen haben rückwärts zwei milchfarbige Lichter, die in vertikaler Position "Gleissperre vom Gleis abgelegt" und in horizontaler Position "Halt, Gleissperre auf dem Gleis" bedeuten.

13. Elektrische Signaleinrichtungen zeigen nach vorne und rückwärts gleiche Signale (...).

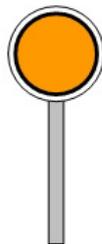
## § 10 Haltsignale und Signale zur Geschwindigkeitsverringerung, die mit nicht ortsfesten Signalen gegeben werden

1. Folgende Haltsignale werden verwendet:

### 1) Signal DO „Hinter der Warntafel befindet sich die Haltetafel“

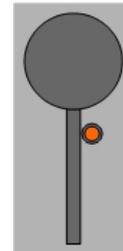
#### Tageszeichen

Eine unbewegliche orangefarbenen Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand



#### Nachtzeichen

Ein orangefarbenes Licht am Mast unter der Scheibe

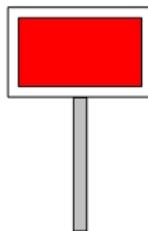


Das nicht ortsfeste Vorsignal informiert, dass sich in dem um 200m verlängerten Bremswegabstand eine Haltetafel mit dem Signalbild D1 befindet; vor dem nicht ortsfesten Vorsignal wird das sonstige Signal W1 nicht aufgestellt.

### 2) Signal D 1 „Halt“ durch die Haltetafel gegeben

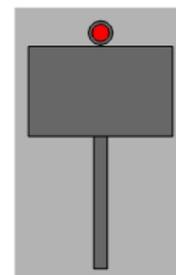
#### Tageszeichen

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand



#### Nachtzeichen

Ein rotes Licht mitten über der Scheibe



2. Besteht die Oberfläche des nicht ortsfesten Vorsignals und der nicht ortsfesten Haltetafel aus reflektierendem Material, muss das Nachtzeichen nicht angewandt werden.

*Zur Kontrolle, ob die Signalleuchte der Haltetafel leuchtet, soll die Signalleuchte rückwärts ein mattweißes Licht von derselben Größe wie das Licht nach vorne zeigen.*

3. Das nicht ortsfeste Vorsignal DO und die nicht ortsfeste Haltetafel D1 werden zu den Gleisen, auf die sie sich beziehen, nach denselben Aufstellungsregeln, die für die Signale gelten, aufgestellt. Auf Bahnhöfen wird die nicht ortsfeste Haltetafel in der Gleichachse aufgestellt.

(...)

6. Auf der freien Strecke wird die Haltetafel in der Entfernung von mindestens 50 m von der Stelle aufgestellt, die gedeckt werden soll und zusätzlich wird vor der Haltetafel ein nicht ortsfestes Vorsignal in dem um 200 m verlängerten Bremswegeabstand aufgestellt.

7. Im Bahnhofsbereich, *wie auch im Bereich einer Abzweigstelle*, wird die Haltetafel in der Gleisachse, in einer Entfernung von 100 m von der Stelle, die gedeckt werden soll, aufgestellt. Wenn die örtlichen Verhältnisse die Aufstellung an der genannten Stelle nicht erlauben, soll die Haltetafel in der Entfernung von weniger als 100 m aufgestellt werden. Vor der im Bahnhofsbereich aufgestellten Haltetafel wird kein nicht ortsfestes Vorsignal aufgestellt.

8. Ist das Gleis zwischen zwei Zugmeldestellen gesperrt, so soll außer der Haltetafel, die das Hindernis auf der freien Strecke decken soll und die durch ein nicht ortsfestes Vorsignal angekündigt wird, auch das Gleis auf den beiden Bahnhöfen (*oder Abzweigstellen*) mit einer Haltetafel deckt werden, ohne das dieses Signal durch ein nicht ortsfestes Vorsignal angekündigt wird.

(...)

10. *Der Mitarbeiter, der das Hindernis für den Betrieb wahrnimmt, soll auf der zweigleisigen Strecke das Hindernis aus der Richtung mit den Signalen decken, aus der normalerweise auf dem geschädigten Gleis der Zugverkehr erwartet wird, auf einer eingleisigen Strecke sowie auf einer zweigleisigen Strecke, wenn die beiden Gleise geschädigt sind, aus der Richtung, aus der ein Zug erwartet wird. Sind keine Signalfafeln oder Signalleuchten vorhanden, soll ist dem Zug entgegen zu laufen und die Signale „Halt“ (D2 und gleichzeitig D3) geben.*

*Nachdem die geschädigte Stelle, die eine Geschwindigkeitsverringerung verlangt, mit den Signalen gedeckt wurde, ist der Zug beim Signal D1 „Halt“ zu erwarten und nach Anhalten des Zuges am Signal ist das Triebfahrzeugpersonal über die Ursache des Haltens und die Geschwindigkeit, mit der über die geschädigte Stelle gefahren werden darf, zu verständigen.*

*Ist es aus Sicherheitsgründen erforderlich, muss die Hindernisstelle für den Zugverkehr auf dem Nachbargleis gleichzeitig gedeckt werden.*

11. *Wird ein Rettungszug oder Hilfstriebfahrzeug benötigt, wird der angehaltene Zug von der Seite gedeckt, von der die Hilfe erwartet wird oder von beiden Seiten, wenn es ungewiss ist, von welcher Seite die Hilfe kommen wird.*

(...)

13. *Kann das Hauptsignal nicht auf das Signalbild „Halt“ gestellt werden, ist die Haltetafel direkt vor dem Hauptsignal aufzustellen. Hat das Hauptsignal ein Vorsignal, ist zusätzlich das nicht ortsfeste Vorsignal direkt vor dem Vorsignal des Hauptsignals aufzustellen. Falls erforderlich, soll zum Anhalten des sich nähernden Zuges die Signalen D2 und D3 „Halt“-gleichzeitig zu geben. (...)*

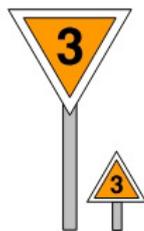
14. Folgende Signale der Geschwindigkeitsverringerung werden verwendet:

**1) Signal D 6 „Geschwindigkeit verringern“**

**Tageszeichen**

Eine auf der Spitze stehende dreieckige orangefarbene Scheibe mit weißem Rand, darauf eine schwarze Kennziffer, die eine beliebige Geschwindigkeit anzeigt. Die Ziffer bedeutet, dass der zehnfache Wert in km/h als Geschwindigkeit zugelassen ist.

Lässt sich diese Scheibe nicht unter Einhaltung des Lichtraumprofils aufstellen, wird eine Dreieckscheibe mit der Spitze nach oben verwendet, die tief angebracht wird



**Nachtzeichen**

Ein orangefarbenes Licht an der Tafel und eine beleuchtete schwarze Ziffer, die eine beliebige Geschwindigkeit anzeigt. Die Ziffer bedeutet, dass der zehnfache Wert in km/h als Geschwindigkeit zugelassen ist



15. Signal D6 „Geschwindigkeit verringern“ bedeutet, im Bremswegabstand befindet sich ein Gleisabschnitt, der mit einer geringeren, als der im Fahrplan vorgesehenen Geschwindigkeit, befahren werden darf. Wurde der Triebfahrzeugführer vorher nicht benachrichtigt, mit welcher Geschwindigkeit über die mit dem Signal D6 gedeckte Stelle gefahren werden darf, und ist diese Geschwindigkeit nicht auf der Scheibe angezeigt, muss die Geschwindigkeit auf 20 km/h abgesenkt werden.

16. Die Stelle der Geschwindigkeitsbeschränkung ist von beiden Seiten zu decken.

17. Bei Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der freien Strecke auf unter 10 km/h, ist eine solche Stelle mit den nicht ortsfesten Haltetafeln D1 „Halt“ und mit dem nicht ortsfesten Vorsignalen DO in der vorgeschriebenen Entfernung zu decken. Das Triebfahrzeugpersonal jedes am Signal haltenden Zuges ist zu benachrichtigen, mit welcher Geschwindigkeit der Zug die gedeckte Stelle befahren darf.

(...)

20. Gibt es auf einer mehrgleisigen freien Strecke mehr als zwei Gleise bzw. laufen zwei oder mehr Gleisen auf der freien Strecke verschiedener Eisenbahnstrecken zusammen und erlaubt die Breite des Gleiszwischenraums kein Aufstellen der Scheiben mit dem Signal „Geschwindigkeit verringern“ in Regelausführung, wird die Scheibe auf der Höhe des Schienenkopfes mit der Spitze des Dreiecks nach unten und bei Bedarf in kleinerer Größe verwendet.

21. Besteht die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge, wird die Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ vor dem Bahnhof beim Vorsignal des Einfahrsignals aufgestellt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis der Zug den ganzen Bahnhof durchfahren hat.

22. Ist es erforderlich, die Geschwindigkeit in weiteren Gleisen oder Weichen, die nicht in den Hauptgleisen liegen, zu verringern,

- 1) wird die Aufstellung der Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ nicht gefordert,
- 2) werden am Gleisanfang und -ende, für das die Geschwindigkeitsverringern gilt, die sonstige Signale W 14 aufgestellt.
- 3) sind Züge bei Bedarf einer Geschwindigkeitsbeschränkung unter die zulässige Geschwindigkeit gemäß der Signalisierung durch das Hauptsignale, wenn das Triebfahrzeugpersonal nicht vorher darüber informiert werden konnte, bei diesem Hauptsignale anzuhalten, um das Triebfahrzeugpersonal über eine Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Gleisabschnitt mit einem schriftlichen Befehl oder über Funk übermittelten Befehl zu verständigen.

23. Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung gleichzeitig das Hauptgleis und weitere Hauptgleise oder nicht in den Hauptgleisen liegenden Weichen betrifft, unabhängig davon, ob die Geschwindigkeitsbeschränkungen gleich oder unterschiedlich sind, ist

- 1) um die Geschwindigkeitsbeschränkung im Hauptgleis zu signalisieren, die Scheibe „Geschwindigkeit verringern“, entsprechend der Regeln des Abs. 21. aufzustellen,
- 2) bei weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen nach den Regeln des Abs. 22. zu verfahren.

24. Auf Abzweigstellen, wenn sich die Streckenabschnitte mit der Geschwindigkeitsbeschränkung in den Grenzen der Abzweigstelle befinden, sind die Regeln für die Signalisierung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Bahnhof nach den Abs. 21.-23. zu befolgen. Tritt die Geschwindigkeitsbeschränkung in den Grenzen der Abzweigstelle sowie auf den Abzweigstrecken auf und wäre zur Einhaltung der genannten Regeln die Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ auf der gemeinsamen Strecke aufzustellen, sind die Regeln Abs. 22. zu befolgen.

25. Das Nachtzeichen der Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ ist eine orangefarbene Signalleuchte, die bei Bedarf auch am Tag zu beleuchten ist. Die weiteren Signale zum Anfang und Ende der Strecke, die mit der verringerten Geschwindigkeit zu befahren ist, sind ebenfalls zu beleuchten. Ist die Oberfläche der Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ aus reflektierendem Material ist weder das Nachtzeichen noch die örtliche Beleuchtung zu verwenden.

(...)

## § 11 Signale allgemeiner betrieblicher Art vom zuständigen Betriebspersonal gegeben werden

1. Folgende Haltsignale werden von dem zuständigen Betriebspersonal angewandt:

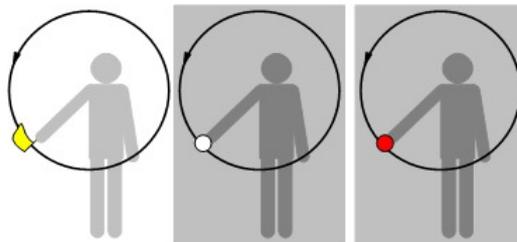
### 1) Signal D 2 „Halt“ als Handzeichen

Tageszeichen

Beschreiben eines Kreises mit der gelben Fahne bzw. mit einem beliebigen anderen Gegenstand oder mit der Hand

Nachtzeichen

Beschreiben eines Kreises mit der Handlampe mit weißem oder rotem Licht bzw. mit einem anderen leuchtenden Gegenstand



Signale sind nach Möglichkeit auf der Triebfahrzeugführerseite zu geben.

### 2) Signal D 3 „Halt“ – akustisch

Drei kurze, schnell aufeinander folgende Töne, die mehrfach wiederholt werden



Die Signale D2 und D3 werden gleichzeitig unter Verwendung der Tafel „Halt“ oder durch das Handzeichen „Halt“ gegeben. Besteht Zweifel daran, ob das Zugpersonal die bewegliche Tafel des Signals D 1 „Halt“ oder das gegebene Handzeichen D 2 „Halt“ wahrgenommen hat, wird gleichzeitig das akustische Signal D 3 „Halt“ bei Annäherung eines Zuges und während seiner Vorbeifahrt gegeben.

2. Während der Rangierarbeiten muss das Signal „Halt“ gleichzeitig als Handzeichen mit einer gelben Fahne und akustisch (Signal Rm 4) gegeben werden.

3. Das Signal D 2 „Halt“ wird als Handzeichen und bei Bedarf auch akustisch (Signal D 3) verwendet, wenn der Zug angehalten werden muss und es keine Möglichkeit gibt, andere Haltsignale zu verwenden, insbesondere, wenn

- 1) es infolge des Gleiszustandes plötzlich erforderlich wird, die Geschwindigkeit zu verringern und es nicht möglich ist, das Signal „Geschwindigkeit verringern“ zu geben,
- 2) das Zugbegleitpersonal des sich nähernden oder vorbei fahrenden Zuges das Handzeichen bzw. das akustische Signale „Halt“ gibt,
- 3) an einem sich nähernden oder vorbei fahrenden Zug, einem Hilfsfahrzeug oder einer Rangierfahrt eine Unregelmäßigkeit festgestellt wird, die bei Weiterfahrt zur Betriebsgefahr führen oder materielle Schäden verursachen könnte,
- 4) der Zug auf einem gesperrten Gleis fährt, ohne dass die Zugmeldestellen vorher unterrichtet wurden,
- 5) der Zug auf einer zweigleisigen Strecke das Gegengleis befährt, ohne dass die Zugmeldestellen davon vorher unterrichtet wurden,

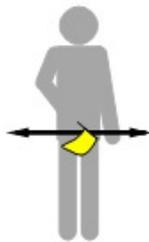
- 6) bei eingeschränkter Sicht die Spitzensignale an der Zugspitze oder an der Spitze eines Hilfsfahrzeuges erloschen sind,
- 7) auf dem Gleis befindliche Personen oder große Tiere überfahren werden könnten.
4. Werden von einem der Zugschaffner Signale „Halt“ gegeben, müssen von den übrigen Zugschaffnern diese nach vorne und bei den Zügen mit Schiebetriebfahrzeug auch nach hinten gegeben werden.
5. In Zügen mit durchgehenden Bremse muss das Zugbegleitpersonal, wenn es Hindernisse wahrnimmt, von denen in Abs. 3. Punkt 7 gesprochen wird, statt Signale „Halt“ zu geben, den Zug mit der durchgehenden Bremse anhalten.
6. Handsignale und akustische Signale müssen so lange wiederholt werden, bis das Triebfahrzeugpersonal sie umsetzt.
7. Außer Signalen, von denen in den Abs. 1. – 6. gesprochen wird, werden folgende Signale von dem zuständigen Betriebspersonal gegeben:

### 1) Signal Rm 1 „Herkommen“

**Zwei lange Töne mit der Mundpfeife oder dem Signalthorn und gleichzeitig**

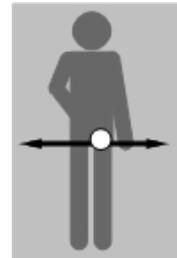
#### **Tageszeichen**

Waagerechte Bewegung der gelben  
Signalflagge oder mit der Hand



#### **Nachtzeichen**

Waagerechte Bewegung der Handlaterne  
mit weißem Licht



1. Das Signal „Herkommen“ bedeutet, dass in Richtung zu der das Signal gebenden Person zu fahren ist.

## 2) Signal Rm 2 „Wegfahren“

Ein langer Ton mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn und gleichzeitig

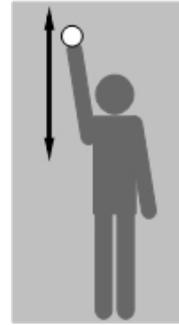
Tageszeichen

Senkrechte Bewegung der gelben  
Signalflagge oder mit der Hand



Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Handlaterne mit  
weißem Licht



Signal „Wegfahren“ bedeutet, es ist vom Signalgeber weg zu fahren.

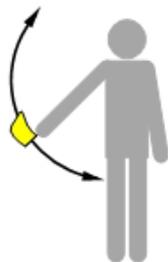
Ist das Annehmen der Signale „Herkommen“ oder „Wegfahren“ unmöglich oder erschwert, können diese Signale mit den Worten „Fahren in die Richtung ...“, mit Hilfe von Fernmeldeeinrichtungen gegeben werden.

## 3) Signal Rm 3 „Geschwindigkeit verringern“

Mehrere mäßig lange Töne mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn und gleichzeitig

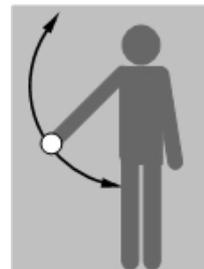
Tageszeichen

Langsames Auf- und Abschnwenken der  
gelben Signalflagge oder der Hand im  
Kreisbogen



Nachtzeichen

Langsames Auf- und Abschnwenken der  
Signallampe mit weißem Licht im  
Kreisbogen



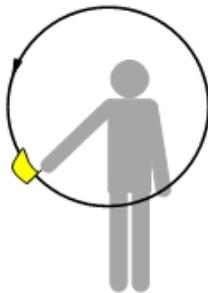
**4) Signal Rm 4 „Halt“**



Drei kurze schnell aufeinander folgende Töne mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn mehrfach wiederholt und gleichzeitig

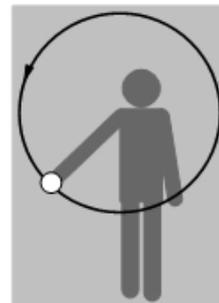
**Tageszeichen**

Kreisen mit der gelben Signalfolge, mit einem anderen Gegenstand oder mit der Hand



**Nachtzeichen**

Kreisen mit der Signallampe mit weißem Licht



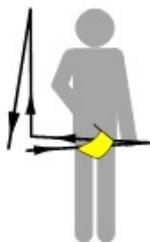
**5) Signal Rm 5 „Abstoßen“**



Zwei lange und ein kurzer Ton mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn und gleichzeitig

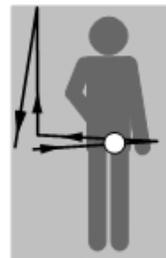
**Tageszeichen**

Zweimaliges Hin- und Herschwenken der gelben Signalfolge, danach senkrecht nach oben und schnell nach unten



**Nachtzeichen**

Zweimaliges Hin- und Herschwenken der Signallampe mit weißem Licht, danach senkrecht nach oben und schnell nach unten



## 6) Signal Rm 6 „Aufdrücken“



Zwei kurze Töne mit der Mundpfeife und gleichzeitig

Tageszeichen

Mehrfaches Heranziehen der waagrecht  
vor dem Körper ausgestreckten Arme



Nachtzeichen

Weißes, in kurzen Abständen  
unterbrochenes Lichtzeichen mit der  
Signallampe in Richtung zum  
Triebfahrzeugführer



Signal Rm6 bedeutet, der Wagenzug ist aufzudrücken, um an- oder abzukuppeln

### § 12 Signale, die mit den akustischen Warnsignaleinrichtungen eines Eisenbahnfahrzeuges gegeben werden

1. Befinden sich an der Zugspitze zwei Triebfahrzeuge, gibt der Triebfahrzeugführer des an der Spitze befindlichen Triebfahrzeugs die Signale mit der akustischen Warneinrichtung seines Triebfahrzeugs.
2. Signale, den Zug anzuhalten, gibt der Triebfahrzeugführer irgendeines Triebfahrzeugs.
3. Ist die akustische Warneinrichtung eines Triebfahrzeugs nicht funktionsfähig, kann die Weiterfahrt unter Wahrung größtmöglicher Vorsicht fortgesetzt werden.
4. Bei Nebel oder Schneesturm welche die klare Sicht erschweren, kann bei Ausfall der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs die Fahrt bis zum nächsten Bahnhof mit verringerter Geschwindigkeit fortgesetzt werden und es ist ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern.
5. Das Warnsignal Rp 1 „Achtung“ wird als ein langer Ton mit der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

### Signal Rp 1 „Achtung“



Ein langer Ton mit der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs

6. Das Signal Rp 1 gibt der Triebfahrzeugführer:
  - 1) wenn die Aufmerksamkeit des Eisenbahnpersonals, der Reisenden oder anderer Personen, die sich im Gleis oder in seiner Nähe befinden geweckt werden soll,
  - 2) wenn nach dem Anhalten des Zuges vor einem „Halt“ zeigenden Einfahr- oder Blocksignal, einem zweifelhaften oder erloschenen Signal bzw. einem Signal mit weißem Licht bei zerschlagener Signalscheibe, ausgenommen am Blocksignal des automatischen Streckenblocks, wenn sich der Triebfahrzeugführer nicht mit Fernmeldeeinrichtungen mit dem Fahrdienstleiter verständigen kann,

3) auf Aufforderung des Zugführers vor dem Abfahren eines auf der Strecke zum Halten gekommenen Reisezuges,

4) vor jedem Anfahren eines Arbeitszuges, einer Gleisbaumaschine oder eines Hilfsfahr-Hilfsfahrzeuges, um die im oder am Gleis tätigen Arbeiter zu warnen,

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
5) vor den Signalen W 6, W 6a, W 6b und W7 sowie mehrmals auf der Strecke vom Signal W 6b bis zum Bahnübergang, darüber hinaus bei ungünstigen Witterungsbedingungen nach dem Vorbeifahren am Signal W 6 bei Annäherung an den Bahnübergang; auf der Strecke an dem Ort, wo das Signal W6 aufgestellt ist bis zum Passieren des Bahnübergangs durch die Zugspitze, gibt der Triebfahrzeugführer das Signal Rp 1 „Achtung“.

6) (...)

7) vor jedem Anfahren eines Rangiertriebfahrzeugs ohne Begleitung, wenn die Rangierfahrt auf Auftrag eines Fahrdienstleiters, eines Weichenstellers oder eines Weichenwärters erfolgt.

(...)

**5) Signal Rp 8 „Mit dem Nachschieben beginnen“**



\*  
Zwei kurze Töne mit der akkustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs

**6) Signal Rp 9 „Nachschieben einstellen, am Zug bleiben“**



\*  
Ein kurzer und ein langer Ton mit der akkustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs

(...)

\*  
10. Sind alle Schlepptriebe Fahrzeuge und Schiebtriebe Fahrzeuge mit funktionierenden Funkanlagen ausgerüstet, können sich die Triebfahrzeugführer mit diesen Anlagen miteinander verständigen. Es werden die Signale Rp 8, Rp 9 und (...) mit der akkustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs nicht gegeben.

### § 13 Signale zum Ab- und Durchlassen von Zügen

1. Bei der Abfahrt der Personenzüge werden folgende Signale verwendet:

#### 1) Signal Rp 11 „Einsteigen“

Ein langer Ton mit der Mundpfeife oder der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeuges

Das Signal Rp 11 „Einsteigen“ wird vor der Abfahrt von Reisezügen und gemischten Zügen vom Zugbegleitpersonal gegeben. (...)

#### 2) Signal Rp 12 „Fertig zur Abfahrt“

##### Tageszeichen

Hochheben der Signalflagge  
Eine gelbe Signalflagge oder eine nach oben vertikal gehobene Hand



##### Nachtzeichen

Hochheben der Signallampe mit weißem Licht



Signal Rp 12 „Fertig zur Abfahrt“ wird vor der Abfahrt von mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen gegeben.

#### 3) Signal Rp 13 „ Zug Nr... zur Abfahrt bereit“

Dieses Signal erteilt der Zugführer mündlich oder mit Hilfe der Kommunikationsanlagen an den Triebfahrzeugführer; es wird vor der Abfahrt der Züge, die sich aus Triebzügen oder Triebwagen zusammensetzen, in dem Fall gegeben, wenn sich die Steuerungsanlagen der Türen und des akustischen Signals zur Warnung der Reisenden auf dem Steuerpult im Führerstand des Triebfahrzeugführers befinden, oder das Schließen der Türen des Eisenbahnfahrzeuges beim Wechsel der Reisenden sichergestellt ist, und das Schließen der Türen des Eisenbahnfahrzeuges dem führenden Eisenbahnfahrzeug mit Antrieb durch technische Anlagen übertragen wird. \*

#### 4) Signal Rp 14 „Abfahrt von Reisezügen“

##### Tageszeichen

Hochheben der Hand durch den Zugführer oder Zugschaffner, der sich dem Triebfahrzeug am nächsten befindet, indem sich dieser zum Triebfahrzeugführer hin wendet und laut „Odjazd“ („Abfahrt“) ruft



##### Nachtzeichen

Hochheben der Signallampe mit weißem Licht in Richtung zum Triebfahrzeugführer durch den Zugführer oder Zugschaffner, der sich dem Triebfahrzeug am nächsten befindet und lautes Rufen „Odjazd“ („Abfahrt“)



In Zügen, die mit einer vom Zugführer bedienbaren Anlage zum Geben des Signals „Abfahrt“ ausgerüstet sind, ist dieses Signal „Abfahrt“ mit dieser Anlage zu geben.

2. Folgendes Signal wird vom Fahrdienstleiter gegeben:

#### 1) Signal Rd 1 „Fahrauftrag“ (Abfahren)

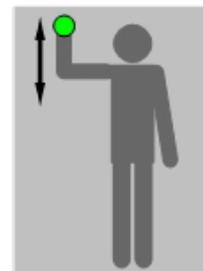
##### Tageszeichen

Eine weiße Signalkelle mit grünem Rand senkrecht bewegt



##### Nachtzeichen

Eine Lampe mit grünem Licht senkrecht bewegt



2. Das Signal Rd 1 „Fahrauftrag“ wird vom Fahrdienstleiter beim Ab- und Durchlassen von Zügen gegeben – oder der Weichenwärter im Auftrag des Fahrdienstleiters, wenn es die entsprechenden Vorschriften verlangen.

3. Bei der Bremsprobe werden die Handsignale oder Lichtsignale mit der sich neben dem Gleis oder über den Gleisen befindliche Anlage mit drei senkrecht übereinander angeordneten Signalleuchten gegeben. Die Handsignale werden in Richtung des an der Bremsprobe beteiligten Triebfahrzeugführers oder des die ortsfesten Anlagen bedienenden Mitarbeiters gegeben.

4. Bei der Bremsprobe werden folgende Signale angewandt:

**1) Signal Rh 1, Rhs 1 „Bremse anlegen“**

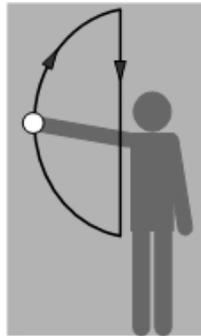
Tageszeichen (Rh 1)

Die ausgestreckten Arme werden im Halbkreis über dem Kopf zusammengeschlagen.



Nachtzeichen (Rh 1)

Die Handlampe mit weißem Licht wird im Halbkreis von unten nach oben und anschließend senkrecht nach unten bewegt



Tages- und Nachtzeichen (Rhs 1)

Ein mattweißes Licht



**1) Signal Rh 2, Rhs 2 „Bremse lösen“**

Tageszeichen (Rh 2)

Mit dem ausgestreckten Arm wird ein Bogen über dem Kopf ausgeführt



Nachtzeichen (Rh 2)

Mit der Handlampe mit weißem Licht wird ein Bogen über dem Kopf ausgeführt

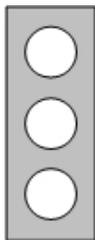


Tages- und Nachtzeichen (Rhs 2)

Zwei matt-weiße Lichter

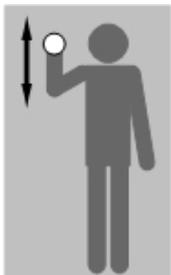


**3) Signal Rh 3, Rhs 3 „Bremse in Ordnung“**

Tageszeichen (Rh 3)	Nachtzeichen (Rh 3)	Tages- und Nachtzeichen (Rhs 3)
Der Arm wird senkrecht über den Kopf hochgehalten	Die Handlampe mit weißem Licht wird senkrecht über den Kopf hochgehalten	Drei matt-weiße Lichter
		

(...)

**2) Signal D 8 „Schrankenwärter am Übergang anwesend“**

Tageszeichen	Nachtzeichen
Der Schrankenwärter steht so an der vorgeschriebenen Stelle dieses Bahnübergangs, dass er vom Triebfahrzeugführer des sich nähernden Zuges oder vom Führer eines Schienenfahrzeugs gesehen werden kann und hält eine nach oben gerichtete gelbe Signalflagge in der Hand.	Der Schrankenwärter bewegt langsam eine Signallampe mit weißem Licht auf und ab, und zwar so, dass das Signal für den Triebfahrzeugführer eines sich nähernden Zuges oder den Führer eines Schienenfahrzeugs sichtbar ist.
	

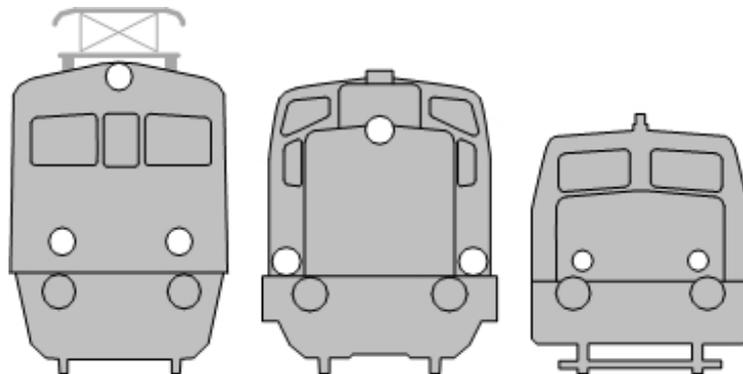
**§ 14 Signale an Zügen und anderen Eisenbahnfahrzeugen**

1. An den Zügen und anderen Eisenbahnfahrzeugen werden folgende Signale angewandt:

- 1) Signal Pc 1 „Spitzensignal eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs, das auf einer eingleisigen Strecke, auf der zweigleisigen Strecke in gewöhnlicher Fahrtrichtung oder auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke mit Streckenblock in beiden Richtungen in die beliebige Fahrtrichtung fährt“**

Tages- und Nachtzeichen

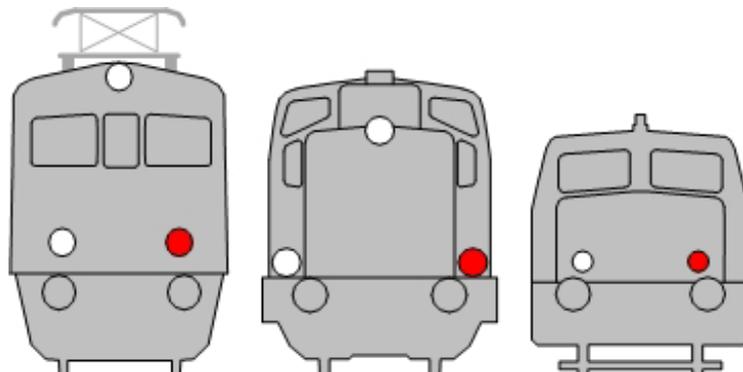
Zwei oder drei weiße Lichter an der Spitze des Zuges



- 2) Signal Pc 2 „Spitzensignal eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs, das ein Gleis einer zweigleisigen Strecke ohne Streckenblock der Gegenrichtung befährt“**

Tages- und Nachtzeichen

Zwei oder drei Lichter an der Spitze eines Zuges, von denen das obere und das rechte in der Fahrtrichtung weiß sind, das linke dagegen rot ist



(...)

- 4) Signal Pc 4 „Kennzeichnung der Spitze eines geschobenen Zuges“**

Tageszeichen

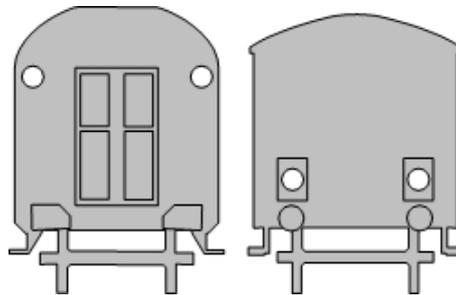


Zwei Scheiben oder Laternen mit dem Zeichen einer Scheibe am Laternengehäuse, angebracht an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens. Die Scheiben sind rechteckig und in vier Dreiecke eingeteilt, von denen das obere und das untere rot sind, die beiden seitlichen dagegen gelb oder weiß.

Die Oberfläche soll aus reflektierenden Materialien bestehen.

Tages- und Nachtzeichen

Zwei weiße Lichter an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens

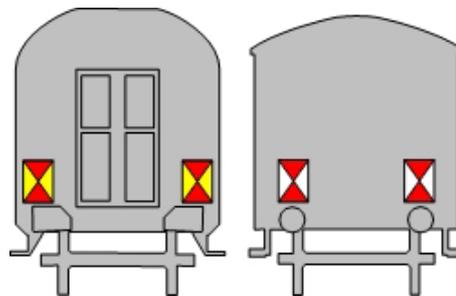


### 5) Signal Pc 5 „Kennzeichnung des Zugschlusses eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs“

Tageszeichen

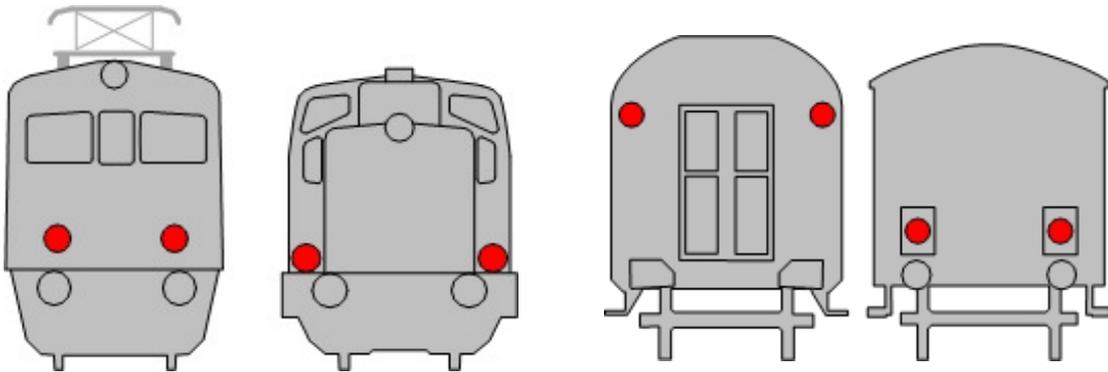
Zwei Scheiben oder Laternen mit dem Zeichen einer Scheibe am Gehäuse, angebracht am letzten Fahrzeug im Zugverband oder an einem sonstigen Eisenbahnfahrzeug. Die Scheiben sind rechteckig und in vier Dreiecke eingeteilt, von denen das obere und das untere rot sind, die beiden seitlichen dagegen gelb oder weiß.

Die Oberfläche dieser Scheiben besteht aus reflektierender Folie.



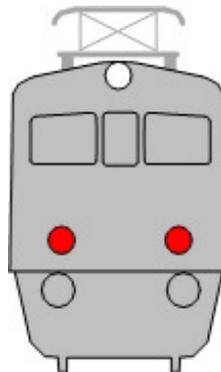
Tages- und Nachtzeichen

Zwei rote Lichter oder zwei rote Blinklichter an der Rückwand des letzten Fahrzeugs im Zugverband oder an einem sonstigen Eisenbahnfahrzeug



**6) Signal Pc 6 „Kennzeichnung der Zugspitze eines Triebfahrzeugs mit Einmannbesetzung, das aus unbekanntem Grund auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke zum Halten gekommen ist“**

Ein weißes oben und zwei rote Lichter unten an der Zugspitze



Das Signal Pc6 wird vom Triebfahrzeugführer eines Zuges ohne Zugbegleitpersonal bei Einmannbesetzung des Triebfahrzeuges gegeben, wenn der Zug aus unbekanntem Grund auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke angehalten wurde, bevor er sich entlang des Zuges begibt, um den Grund des Anhaltens festzustellen.

Der Triebfahrzeugführer des Zuges, in dessen Richtung das Signal Pc6 gegeben wurde, muss den Zug anhalten und sich eine Information über den Grund des Anhaltens des Zuges und ob der Fahrdienstleiter darüber benachrichtigt worden ist, beschaffen.

2. Die Signale Pc 1, Pc 2, (...) Pc 4 und Pc 5 als Lichter oder Scheiben werden zur Bezeichnung der Spitze und des Schlusses von Zügen und von sonstigen Eisenbahnfahrzeugen, die nach den für die Züge festgelegten Regeln fahren, verwendet. Für die Güterzüge kann rund um die Uhr das Tagessignal Pc 5 mit den reflektierenden Scheiben verwandt werden.

3. Ein Zug, der von einem Fahrzeug geführt wird, dessen Spitzensignaleinrichtung mit einem oberen Licht ausgerüstet ist, muss bei den Signalen Pc 1 und Pc 2 drei Lichtern führen.

4. Das Signal Pc 4 wird bei geschobenen Zügen verwendet, die an der Zugspitze keinen oder keinen aktiven Führerstand haben. (...) Zur Signalisierung der Zugspitze von Zügen, deren erstes Wagen einen besetzten Führerstand hat, insbesondere Triebzüge bzw. Steuerwagen, sollen die Signale Pc 1 und Pc 2 führen.

5. Ist bei einem nachgeschobenen Zug das Schiebetriebfahrzeug gekuppelt (...), wird auf der hinteren Seite des letzten Wagens das Zugschlusssignal Pc 5 angebracht. Auf der Spitze des (...) Schiebetriebfahrzeugs wird das Signal Pc 1 verwandt, tagsüber kann auf dieses Signal verzichtet werden; und auf der hinteren Wand des (...) Schiebetriebfahrzeugs wird Signal Pc 5 verwandt. (...)

6. Züge, die nachts im gesperrten Gleis einer zweigleisigen Strecke eingelassen werden, führen sowohl an der Zugspitze, als auch am Zugschluss die Signale Pc 1.

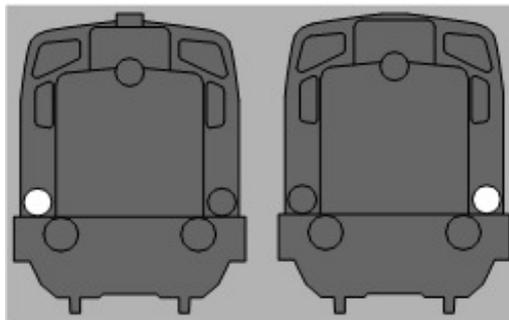
7. Setzt ein Zug von der freien Strecke zum Bahnhof zurück, dann werden sowohl auf der eingleisigen Strecke, als auch auf der zwei- und mehrgleisigen Strecke die Zugspitzen- und Zugschlusssignale nicht geändert.

8. An Eisenbahnfahrzeugen werden folgende Signale verwandt:

**1) Signal Tb 1 „Kennzeichnung von Rangiertriebfahrzeugen vorn und hinten“**

Tages- und Nachtzeichen

Vorn und hinten je ein weißes Licht auf der Seite des in Betrieb befindlichen Führerstandes



Signal Tb1 wird für die Signalisierung aller Rangiertriebfahrzeuge vorn und hinten verwandt (...).

(...)

**4) Signal Tb 4 „Kennzeichnung der Spitze eines Hilfsfahrzeugs“**

Tages- und Nachtzeichen

nach vorn zwei (über jeder Schiene) weiße Lichter oder ein (über der Gleisachse) weißes Licht, und ein rotes Licht nach hinten

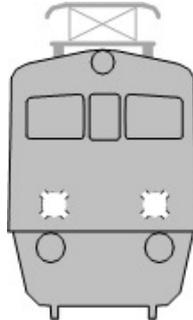
Das Signal Tb 4 wird für die Kennzeichnung eines Hilfsfahrzeugs verwandt, das nicht nach den für die Züge geltenden Regeln fährt.

(...)

## § 15 Alarmsignale

1. Folgende allgemeine und Feueralarmsignale werden verwandt:

### 1) Signal A1 „Alarm“



Zwei weiße Blinklichter an der Zugspitze und gleichzeitig ein langer Ton und drei kurze Töne, die mehrmals mit der akustischen Warneinrichtung oder der Triebfahrzeugpfeife, der Werkstattsirene, der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs, des Signalhorns, der Mundpfeife oder der Telefonklingel, wiederholt müssen, wobei als Triebfahrzeugpfeife oder akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs" auch Signale von anderen mit derartigen Anlagen ausgerüsteten Fahrzeuge verstanden werden muss.



- a) das Alarmsignal A 1 wird gegeben, um das Eisenbahnmitarbeiter über eine bestehende oder mögliche Gefahr für die persönliche Sicherheit der Mitarbeiter, für Dritte oder für das gesamte Eisenbahnvermögen zu informieren;
- b) das Alarmsignal A 1 gibt das Triebfahrzeugpersonal, wenn ein Zug aus einem unbekanntem Ursache auf einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke gehalten hat oder bei Wahrnehmung eines nicht signalisierten Hindernisses auf der freien Strecke während der Fahrt des Zuges;
- c) das Alarmsignal A 1 ist zu geben, bis festgestellt wird, dass kein Fahrthindernis auf den Nachbargleisen vorhanden ist, oder bis zur vorschriftsmäßigen Sicherung des Hindernisses;
- d) nachdem das Alarmsignal A 1 wahrgenommen wurde, soll das Triebfahrzeugpersonal eines anderen, auf der freien Strecke fahrenden Zuges, die Fahrtgeschwindigkeit so einzurichten, dass der Zug vor einem möglichen Hindernis angehalten werden kann;
- e) Mitarbeiter, die über akustischen Signalmittel verfügen, müssen die aufgenommenen Signale so lange wiederholen, bis die Rettungsaktion beginnt.
- (...)

### 2) Signal A 1r „Alarm“

Eine Kombination aus drei aufeinanderfolgenden kurzen Tönen, die sich in ihrer Frequenz unterscheiden und zyklisch wiederholt werden:

- a) Das Alarmsignal A1r wird bei plötzlich auftretender Betriebsgefahr auf der Eisenbahnstrecke gegeben, die mit einem Zugfunknetz ausgestattet ist. Der Beschäftigte, der dieser Betriebsgefahr gewahr geworden ist oder die begründete Vermutung einer solchen sowie Zugang zu einem Funktelefon im Zugfunknetz hat, muss mit Hilfe des Funktelefons unverzüglich das Signal „Alarm“ erteilen; das

Geben des Signals „Alarm“ befreit nicht von der Pflicht, Maßnahmen zur Verhinderung eines Unfalls oder Verringerung seiner Folgen einzuleiten,

- b) Das Signal A1r wird:
  - automatisch erteilt,
  - verbal erteilt, wenn das Funktelefon nicht zur automatischen Erteilung des Signals „Alarm“ geeignet ist,
- c) Das automatische Erteilen des Signals A1r erfolgt nach der Ausführung der in der Bedienungsanleitung für den entsprechenden Typ des Funktelefons festgelegten Bedienschritte durch den Bediener; die Folge ist das selbsttätige Bremsen aller Eisenbahnfahrzeuge mit Antrieb, die mit der Anlage des Systems „Radiostop“ (Funkstop) ausgerüstet sind, und deren Funktelefone das Signal „Alarm“ empfangen haben,
- d) Das verbale Erteilen des Signals A1r erfolgt nach mindestens fünf maliger Ansage des Wortes „Alarm“ über das Mikrofon,
- e) Der Führer der Eisenbahnfahrzeuge mit Antrieb und die mit mobilem Funktelefon ausgestatteten Beschäftigten müssen das Eisenbahnfahrzeug nach Entgegennahme des Signals A1r unverzüglich anhalten, sofern das Anhalten nicht bereits automatisch erfolgt ist,

Der Empfang des automatisch gesendeten Signals A1r verpflichtet alle Benutzer, die es empfangen haben, zur Umschaltung der Funktelefone auf den Rettungskanal, um die Gründe für das Übertragen dieses Signals zu klären;

### 3) Signal A2 „Feuer“



Ein langer und zwei kurze Töne der Werkstattssirene, der Pfeife oder der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs, einer Dampfpeife, einer Alarmsirene, eines Signalhorns oder einer Mundpfeife, mehrfach wiederholt:

- a) das Signal „Feuer“ wird gegeben, um die Feuerwehr und die Eisenbahnmitarbeiter vom Ausbruch eines Feuers auf dem Bahngelände zu benachrichtigen;
- b) ein Mitarbeiter der Eisenbahn, der ein Feuer entdeckt hat, hat damit zu beginnen, das Signal A 2 „Feuer“ zu geben und die Feuerwehr zu benachrichtigen. Hat dieser Mitarbeiter keine Einrichtung zur Abgabe akustischer Signale, so hat er unverzüglich einen Mitarbeiter zu informieren, der über ein akustisches Alarmsignal verfügt;
- c) die Triebfahrzeugführer besetzter Triebfahrzeuge, die sich im Bahnhofsbereich befinden, sowie andere Mitarbeiter haben das Signal zu wiederholen und unabhängig davon hat das Bahnpersonal, gemäß den Bestimmungen des technischen Regelwerks, unverzüglich die Feuerwehr zu alarmieren.

(...)

### Abschnitt III

#### § 16 Sonstige Signale

1. Die sonstigen Signale vermitteln Anweisungen, Anordnungen und die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Informationen mit Hilfe von Beschriftungen und Symbolen an Tafeln mit festgelegter Form und Inhalt, an denen Signalleuchten oder eine andere Beleuchtung angebracht sind.
2. Es wird empfohlen, die sonstigen Signale in Form von Tafeln mit reflektierenden Materialien zu verwenden.
3. Werden sonstigen Signale als Signaltafeln verwendet, werden diese nicht beleuchtet, es sei denn, die folgenden Vorschriften regeln es anders.
4. Die Weichensignale dienen zur Signalisierung der aktuellen Lage der einfachen Weichen, Innen- und Außenbogenweichen sowie Kreuzungsweichen.
5. Die Weichensignale gibt es in Form von mechanischen Weichensignalen mit einem beleuchteten milchfarbigem Glas, elektrischen Weichensignalen mit weißen Lichtern oder unbeleuchteten Weichensignalen. Bei Anwendung unbeleuchteter Weichensignale wird empfohlen, dass diese aus reflektierenden Materialien bestehen.
6. Die Weichenlage wird durch die Weichensignale sowohl am Tag als auch in der Nacht angezeigt.
7. Für Weichensignale gelten folgende Regeln:
  - für die ferngestellte Weichen kann auf die Verwendung von Weichensignalen verzichtet werden, wenn sie nur im Rahmen von festgelegten Fahrwegen für Züge oder eingestellte Rangierstraßen befahren werden;
  - bei Weichen, über die bei Dunkelheit keine Rangierarbeiten durchgeführt werden oder gelegentlich rangiert wird oder die Außenbeleuchtung eine gute Sicht garantiert, kann auf die Weichensignale verzichtet werden, oder statt der beleuchteten Weichensignale unbeleuchtete Weichensignale Anwendung finden, wobei diese gleiche Signalbilder zeigen müssen;
  - (...)
8. Die Weichensignale werden (...) neben der Weiche an der Weichespitze aufgestellt.
9. Bei Außenbogenweichen werden die Weichensignale in der Mitte der Weiche seitlich aufgestellt.
10. In besonderen Fällen können die Weichensignale in größerem Abstand von den Weichen aufgestellt werden. In diesen Fall kann das Weichensignal auf einem getrennten Mast, gemeinsam mit Signalleuchten anderer Signale aufgestellt werden.
11. Wird ein dritter Pfeil am mechanischen Weichensignal einer doppelten Kreuzungsweiche angezeigt oder am elektrischen Weichensignal blinkt der mittlere Punkt, so liegt die Weichenzunge nicht an der Backenschiene an und das Befahren der Weiche ist verboten.
12. An einfachen Weichen, Innen- und Außenbogenweichen sowie an einfachen Kreuzungsweichen werden folgende Signale verwandt:

##### 1) Signal Wz 1 „Fahrt geradeaus“

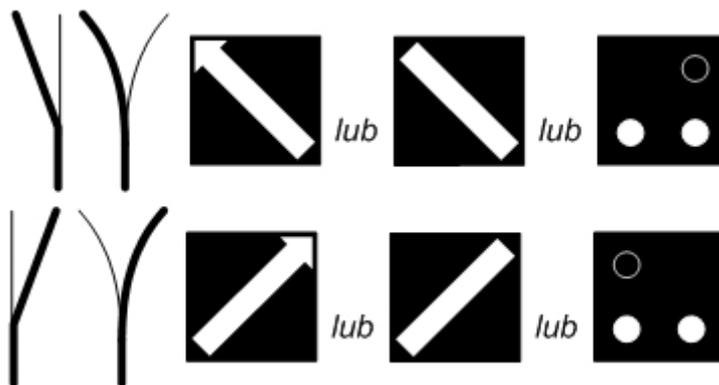
Ein weißes Rechteck auf schwarzem Grund und am elektrischen Weichensignal zwei weiße Lichter übereinander, sowohl von der Weichespitze als auch von der Seite des Herzstücks aus gesehen



„Die Weiche ist in gerader Richtung gestellt bzw. bei einseitigen Bogenweichen in Richtung zum Gleisbogen mit dem größeren Radius für die Fahrt in Richtung Spitze oder entgegen der Spitze

### 2) Signal Wz 2 „Fahrt zur Spitze (gebogener Zweig)“

Ein weißer Pfeil oder ein weißer Streifen auf schwarzem Grund, der schräg nach oben zeigt, entweder nach rechts oder nach links und am elektrischen Weichensignal – zwei weiße Lichter nebeneinander, sowohl von der Weichenspitze als auch von dem Herzstück aus gesehen



Die Weiche ist in abbiegender Richtung gestellt, bei einseitigen abbiegenden Gleisbögen in Richtung des Gleisbogens mit dem kleineren Radius. Bei zweiseitigen Bogenweichen - Fahrt auf einem der Gleisbögen

### 3) Signal Wz 3 „Fahrt entgegen der Spitze (gebogener Zweig)“

Eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, vom Herzstück aus gesehen, und auf dem elektrischen Weichensignal zwei weiße Lichter nebeneinander



Die Weiche ist in abweigender Richtung gestellt oder bei Innenbogenweichen in Richtung zum Gleisbogen mit dem geringeren Radius.

### 4) Signal Wz 4 „Fahrt entgegen der Spitze (aus dem linken oder rechten gebogenen Zweig)“

Eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, darauf ein schwarzer Bogen, mit der konkaven Seite in Richtung des Gleisbogens, nach dem die Weiche gestellt ist - vom

Herzstück aus gesehen

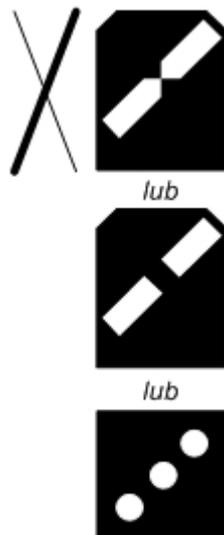


Weiche eines zweiseitigen Gleisbogens, gestellt für die Fahrt aus dem linken oder rechten Gleis

13. An doppelten Kreuzungsweichen werden folgende Signale verwendet:

**6) Signal Wz 5 „Fahrt in gerader Richtung rechts (von links nach rechts)“**

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen aufeinander zeigen, oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter nebeneinander, die eine nach rechts steigende Linie bilden



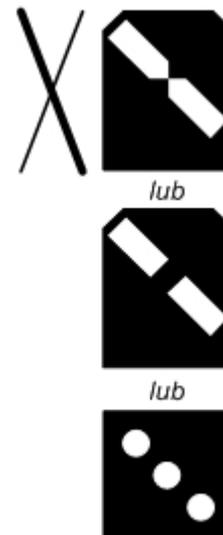
Fahrt in gerader Richtung aus dem linken Gleis vor der Weiche ins rechte Gleis hinter der Weiche

**8) Signal Wz 7 „Fahrt auf dem Gleisbogen links (von links nach links)“**

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen zur Mitte der Weichenlaterne weisen oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter, die

**7) Signal Wz 6 „Fahrt in gerader Richtung links (von rechts nach links)“**

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen aufeinander zeigen, oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter, die eine nach links steigende Linie bilden

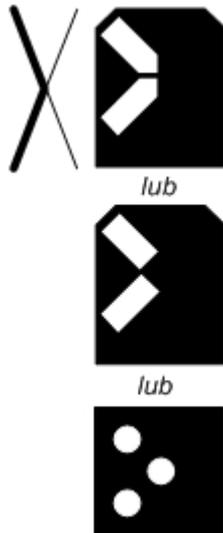


Fahrt in gerader Richtung aus dem rechten Gleis vor der Weiche ins linke Gleis hinter der Weiche

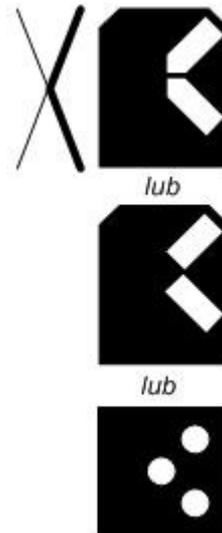
**9) Signal Wz 8 „Fahrt auf dem Gleisbogen rechts (von rechts nach rechts)“**

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen zur Mitte der Weichenlaterne weisen oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter, die

einen nach links geöffneten rechten Winkel bilden



einen nach rechts geöffneten rechten Winkel bilden



Fahrt in abzweigender Richtung aus dem linken Gleis vor der Weiche ins linke Gleis hinter der Weiche

Fahrt in abzweigender Richtung aus dem rechten Gleis vor der Weiche ins rechte Gleis hinter der Weiche

14. die sonstigen Signale werden direkt neben dem Gleis auf das sie sich beziehen, nach folgenden Regeln aufgestellt;

1) im Bahnhof wird das Signal in der Fahrtrichtung rechts vom Gleis, auf das es sich bezieht, aufgestellt;

2) auf einer eingleisigen Strecke wird das Signal für jede Fahrtrichtung rechts vom Gleis aufgestellt;

3) auf der zweigleisigen Strecke, sowie beim Zusammenlaufen von zwei eingleisigen Strecken auf der freien Strecke wird das Signal auf der Außenseite der Gleise aufgestellt, in Fahrtrichtung für das rechte Gleis- rechts, für das linke Gleis- links;

4) bei einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Gleisen und beim Zusammenlaufen von zwei oder mehreren Gleisen unterschiedlicher Strecken werden die Signale bei den äußeren Gleisen auf der Gleisaußenseite und bei den dazwischen liegenden Gleisen in Fahrtrichtung gesehen - rechts vom Gleis aufgestellt.

15. Folgende sonstige Signale werden verwendet:

### 1) Signal W 1 „Signal zur Kennzeichnung von Signalstandorten“

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand, darauf übereinander zwei schwarze Winkel, auf den kurzen Seiten des Vierecks, eine auf der anderen, die sich mit den Spitzen berühren



Das sonstige Signal W1 bezeichnet den Standort des Vorsignals des Hauptsignals oder der Signale vor Bahnübergängen sowie auf Strecken mit vierbegriffigem automatischem Streckenblock, den Standort des vorletzten Blocksignals vor dem Einfahrsignal einer Strecke des selbsttätigen Streckenblocks.

(...)

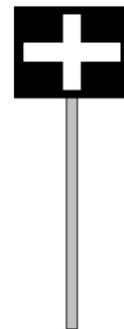
## 2) Signal W 4 „Haltsignal“

bezeichnet die Stelle, an der die Zugspitze anzuhalten hat

Ein einfaches weißes Kreuz auf rechteckigem schwarzen Hintergrund

- a) Das sonstige Signal W 4 bezeichnet auf Bahnhöfen, Haltepunkten, Deckungsstellen die Stelle, bis zu der die Spitze eines dort anhaltenden Zuges vorfahren darf. Ein Zug, der dort hält, ist in einer solchen Entfernung vor dem Signal anzuhalten, dass die Reisenden die günstigsten Bedingungen haben;
- b) Das sonstige Signal W 4 wird auf dem Bahnhof am Ende des Bahnsteigs oder vor dem Grenzzeichen rechts von dem Gleis aufgestellt, für das es gilt. Das am Ende eines Bahnsteigs, der nicht gleichzeitig Ende der Zugfahrt ist, aufgestelltes Signal gilt nur für Züge, die einen Halt an diesem Bahnsteig haben;

Das Signal W 4 kann abhängig von den örtlichen Bedingungen die Form einer Signalleuchte oder einer unbeleuchteten Tafel haben.

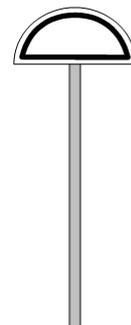


## 1) Signal W 5 „Rangierhaltetafel“

bezeichnet die Grenze für das Rangieren

Eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzem Rand

- a) Das sonstige Signal W 5 wird unabhängig von den Rangiersignalen auf den Bahnhöfen und an den Gleisen aufgestellt, wo die Grenze, bis zu der das Rangieren erlaubt ist, ständig gekennzeichnet werden muss. Ein Rangieren über das sonstige Signal W 5 hinaus ist nur mit Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet.
- b) Das sonstige Signal wird vor dem Einfahrsignal in einer Entfernung von mindestens 100 Meter in Richtung der freien Strecke gesehen aufgestellt.
- c) Auf Bahnhöfen an zweigleisigen Strecken wird das sonstige Signal neben den Einfahrgleisen, auf der Seite des Einfahrsignals und auf Bahnhöfen an eingleisigen Strecken wird es rechts vom Hauptgleis, in der Streckenrichtung gesehen aufgestellt.



**6) Signal W 6 „Warnsignal“**

bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ zu geben ist

Eine gleichseitig dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand mit der Spitze nach oben

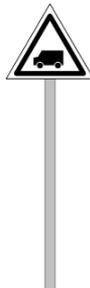


Das sonstige Signal W6 wird da aufgestellt, wo der Triebfahrzeugführer das Signal „Achtung“ geben soll

**7) Signal W 6a „Warnsignal“**

bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ zu geben ist

Eine gleichseitig dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand mit der Spitze nach oben und der Abbildung eines Straßenfahrzeugs



Das sonstige Signal W6 wird vor Bahnübergängen aller Kategorien für Straßenfahrzeuge sowie für Fußgänger (...) aufgestellt.

- \* **8) Signal W 6b „Warnsignal“ bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ mehrmals zu geben ist**
- \* Zwei gleichseitige dreieckige weiße Tafeln mit schwarzem Rand mit der Spitze nach oben
- \* und der Abbildung eines Straßenfahrzeugs, untereinander angebracht.

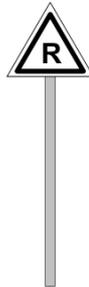


Das Signal W 6b kann statt Signal W 6a vor Bahnübergängen und höhengleichen Wegübergängen aufgestellt werden.

### 9) Signal W 7 „Warnsignal“

bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ zu geben ist

Eine nicht ortsfeste gleichseitig dreieckige weiße Scheibe mit der Spitze nach oben mit schwarzem Rand und dem schwarzen Buchstaben „R“



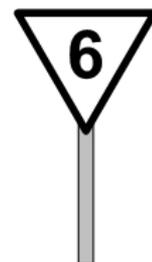
Das sonstige Signal W7 wird dort verwendet, wo der Triebfahrzeugführer das Signal „Achtung“ zur Sicherheit der im Gleis arbeitenden Personen geben soll. Es wird auf beiden Seiten vor der Arbeitsstelle im Gleis, in der Entfernung von 300 bis 500 m von der Arbeitsstelle, je nach den örtlichen Verhältnissen, aufgestellt.

### 10) Signal W 8 „Signal zur Geschwindigkeitsbeschränkung“

bedeutet, dass die Fahrgeschwindigkeit zu verringern ist

Eine gleichseitig dreieckige weiße Tafel mit der Spitze nach unten mit schwarzem Rand und darauf eine schwarze Ziffer, die die zulässige Geschwindigkeit anzeigt (zehnfacher Wert in km/h). Wenn diese Signaltafel bei Einhaltung des Lichtraumprofils nicht aufgestellt werden kann, wird eine niedrigere Tafel mit der Spitze nach oben in Höhe des Schienenkopfs aufgestellt:

- Ein sonstiges Signal ohne Ziffer bedeutet eine Geschwindigkeit von 20 km/h;
- Ein sonstiges Signal wird aufgestellt, wenn die Warnung im Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS) aufgenommen wurde;
- Ein sonstiges Signal wird im auf dieser Strecke geltenden Bremswegabstand vor dem Beginn des Abschnitts aufgestellt, der mit verringerter Geschwindigkeit zu befahren ist. Darüber hinaus wird der Beginn und bei Erfordernis auch die Stelle, ab der es gestattet ist, zur normalen Geschwindigkeit zurückzukehren, mit dem sonstigen Signal

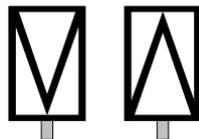


- W 9 gekennzeichnet;
- d) Im Bahnhofsbereich wird das sonstige Signal nach den für eine eingleisige Strecke geltenden Regeln aufgestellt;
- e) Wenn die Geschwindigkeit auf weiteren Hauptgleisen oder bei nicht in Hauptgleisen liegenden Weichen zu verringern ist, wird die Aufstellung der sonstigen Signale W 8 nicht erforderlich. Am Anfang und bei Erfordernis am Ende des Abschnitts, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, wird das sonstige Signal W 9, auf das im Punkt 11 verwiesen wird, aufgestellt;
- f) Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge besteht, wird das sonstige Signal vor dem Bahnhof beim Vorsignal des Einfahrsignals aufgestellt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis der Zug den ganzen Bahnhof durchfahren hat;
- g) Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung nur auf einem Teil eines Hauptgleises im Bahnhofsbereich gilt, ist diese Stelle von beiden Seiten wie auf der freien Strecke zu decken.
- h) Das Signal W 8 ist zur Kennzeichnung einer Stelle mit ermäßigter Geschwindigkeit anzuwenden und zwar als ein Vorsignal vor den Signalen W 27 und W 27a; in dem Fall wird das Signal W 8 im Bremswegabstand vor diesen Signalen aufgestellt. \*  
\*  
\*

### 11) Signal W 9 „Signal des Abschnitts der Geschwindigkeitsbeschränkung“

bedeutet den Anfang oder das Ende eines Abschnitts, der mit Geschwindigkeitsbeschränkung zu durchfahren ist

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und auf der von einer Seite ein auf der Spitze stehender Winkel, auf der anderen Seite ein Winkel mit der Spitze nach oben (der Winkel liegt auf der kürzeren Seite des Rechtecks auf, die Spitze berührt die gegenüberliegende Seite)



- a) Das sonstige Signal W 9 wird zusammen mit dem Signal W 8 aufgestellt, wie im Punkt 9 erläutert, wenn die Warnung im Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS) enthalten ist;
- b) Das sonstige Signal W 9 wird in der Fahrtrichtung gesehen hinter dem Signal W 8 am Anfang und beim Bedarf auch am Ende des Streckenabschnitts aufgestellt, welcher mit beschränkter Geschwindigkeit zu durchfahren ist;
- c) falls die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge besteht, wird das sonstige Signal W 9 bei dem Einfahrsignal aufgestellt;
- c) am Anfang des Streckenabschnitts, der mit einer beschränkten Geschwindigkeit zu durchfahren ist, wird das sonstige Signal auf der Gleisseite aufgestellt, auf der das sonstige Signal W 8 aufgestellt wurde;
- d) am Ende des Streckenabschnitts:  
- Auf eingleisigen und mehrgleisigen Strecken, bei mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener

Eisenbahnstrecken - für die Fahrt auf einem nicht äußeren Gleis - gilt für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist, obwohl sich dieses sonstige Signal in Fahrtrichtung gesehen auf der linken Seite des Gleises befindet; dieser Grundsatz gilt ebenso für die im Bahnhofsbereich aufgestellten sonstigen Signale.

- Auf einer zweigleisigen Strecke, beim Zusammenlaufen von Streckengleisen zweier eingleisiger Strecken und auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken gilt für das Fahren auf dem äußeren Gleis für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist in Fahrtrichtung rechts oder links vom Gleis.

f) das am Anfang des Abschnitts aufgestellte sonstige Signal mit der dem sich nähernden Fahrzeug zugewandten Seite, das mit der Spitze des Winkels nach unten zeigt, am Ende des Abschnitts dagegen wird es mit der Spitze des Winkels nach oben zeigend aufgestellt;

g) wenn auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken die Breite des Gleiszwischenraums das Aufstellen des normgerechten Signals nicht zulässt, wird das sonstige Signal mit verringerten Abmessungen verwendet und unter Einhaltung des Lichtraumprofils mit dem unteren Rand der Signaltafel in Höhe der Schienenoberkante aufgestellt.

(...)

### 13) Signale W 11a und W 11 b „Warnsignale“

bedeuten, dass sich hinter dem sonstigen Signal je nach seinem Standort befinden:  
(Vorsignalbaken)

a) Vorsignal eines Einfahr- oder Blocksignals oder eines Hauptsignals, dessen Signalbilder aus der erforderlichen Entfernung nicht ständig sichtbar sind (sonstiges Signal W 11a)



b) Vorsignal des Einfahrhauptsignals einer Betriebsstelle, an der ein elektrifizierter Streckenabschnitt beginnt (sonstiges Signal W 11b).



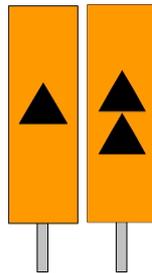
Vor dem Vorsignal sind immer drei und vor einem Hauptsignal, dessen Signalbilder aus der erforderlichen Entfernung nicht ständig sichtbar sind, immer vier aufeinander folgende rechteckige oder quadratische weiße Tafeln: mit drei, zwei und einem oder mit vier, drei, zwei und einem nach rechts steigenden schwarzen Streifen aufgestellt, wobei diese auf rechteckigen Tafeln im Winkel von 30° und auf quadratische Tafeln im Winkel von 45° angeordnet werden.

- auf die sonstigen Signale W 11b wird über die schwarzen Streifen ein roter Pfeil in Blitzform mit der Spitze nach unten auf der ganzen Länge der Signaltafel angeordnet;
- Das sonstige Signal W 11a dient dazu die Aufmerksamkeit des Triebfahrzeugführers eines Zuges darauf zu richten, dass er sich dem Vorsignal des Einfahrt- oder Blocksignals oder Hauptsignals nähert, dessen Signalbilder aus der notwendigen Entfernung nicht ständig sichtbar sind;
- Das sonstige Signal W 11b, das ausschließlich vor dem Vorsignal des Einfahrtssignals aufgestellt wird, dient zusätzlich zur Warnung des Triebfahrzeugführers, dass er sich einer Betriebsstelle nähert, bei der ein elektrifizierter Streckenabschnitt mit Hochspannungs-oberleitung beginnt, wobei es lebensgefährlich ist, die Oberleitung zu berühren oder einen Wasserstrahl auf diese zu richten;
- Das sonstige Signal W 11a steht vor dem Vorsignal eines Einfahrtssignals oder eines Blocksignals oder einem Hauptsignal, dessen Signalbilder in der notwendigen Entfernung nicht ständig sichtbar sein können; auf Unterwegsbahnhöfen, jedoch nicht Knotenbahnhöfe; die auf Nebenstrecken und Strecken von lokaler Bedeutung liegen, wird vor dem Vorsignal kein sonstiges Signal W 11 aufgestellt; Das sonstige Signal W 11a wird auch nicht auf Strecken, deren zulässige Geschwindigkeit 40 km/h nicht übersteigt, ungeachtet der Kategorie der Eisenbahnstrecke und Art der Betriebsstelle (Unterwegsbahnhof, Knotenbahnhof, Abzweigstelle, Blockstelle), verwendet;
- Das sonstige Signal W 11b wird auf den nicht elektrifizierten Strecken verwendet, unabhängig von der Kategorie der Eisenbahnlinie und den Sichtverhältnissen zum Vorsignal und wird vor den Vorsignalen der Einfahrtssignale einer Betriebsstelle aufgestellt, bei denen die elektrifizierte Strecke beginnt;
- Die sonstigen Signale W 11a und W 11b werden in der Fahrtrichtung auf der gleichen Gleisseite aufgestellt, auf der das Vorsignal oder das Hauptsignal aufgestellt und die die Anwendung dieser sonstigen Signale erfordern;
- Die Tafeln der sonstigen Signale werden vor dem Vorsignal in einer Entfernung von jeweils 100 m in der Reihenfolge aufgestellt, dass der Triebfahrzeugführer des auf das Vorsignal zufahrenden Zuges, zuerst das sonstige Signal mit drei, danach mit zwei und zuletzt das mit einem schwarzen Streifen erkennen kann; in örtlich bedingten Ausnahmefällen, können die angegebenen Entfernungen auf höchstens 60 m zwischen den benachbarten Signaltafeln vermindert werden, wobei die gleichen Entfernungen zwischen den einzelnen Tafeln einzuhalten sind;
- Die Tafeln der sonstigen Signalen vor einem Hauptsignal, dessen Signalbilder aus der erforderlichen Entfernung nicht ständig sichtbar sind, werden so aufgestellt, dass die erste Tafel mit vier schwarzen Streifen an der Stelle steht, von der aus das Hauptsignal sichtbar sein müsste, danach stehen die weiteren Signaltafeln mit drei, zwei und einem Streifen zwischen der ersten Tafel und dem Hauptsignal so, dass die gleichen Entfernungen zwischen den einzelnen Signaltafeln eingehalten werden;
- wird das Signal auf der Außenseite von Gleisen aufgestellt, dann werden hohe rechteckige Signaltafeln verwendet, stehen sie im Gleiszwischenraum, dann können die viereckigen Signaltafeln kleinerer Größe oder quadratische Tafeln aufgestellt werden.

#### 14) Signal W 11p „Bahnübergangssignal“

bedeutet, dass sich hinter den sonstigen Signalen ein Bahnübergangsvorsignal befindet

Vor dem Bahnübergangsvorsignal eine und vor dem Bahnübergangsvorsignal, dessen Signalbilder in der notwendigen Entfernung nicht ständig sichtbar sind, können zwei, nacheinander folgende rechteckige orangefarbene Tafeln aufgestellt sein, im mittleren Teil der Tafel mit einem oder zwei schwarzen gleichseitigen Dreiecken, mit der Spitze nach oben,



- a) Das sonstige Signal W 11p dient dazu, die Aufmerksamkeit des Triebfahrzeugführers darauf zu richten, dass er sich dem Bahnübergangsvorsignal nähert;
- b) Das sonstige Signal W 11p mit einem Dreieck wird 200 m und das Signal W 11p mit zwei Dreiecken im Abstand von 400 Meter vor dem Bahnübergangsvorsignal auf der gleichen Gleisseite vom aufgestellt, auf der das Bahnübergangsvorsignal steht, auf das sich das sonstige Signal bezieht.

#### 15) Signal W 12 „Dampfloksignal“

bedeutet, dass der Aschekasten zu befeuchten ist oder dessen Klappen zu schließen sind

Eine weiße Tafel in Form einer Raute mit schwarzem Rand,

- a) Das sonstige Signal W 12 steht in einer Entfernung von 200 m vor Brücken, Viadukten oder anderen Objekten;
  - b) beim Vorbeifahren an diesem sonstigen Signal W 12 ist der Aschekasten der Dampflokomotive zu befeuchten und seine Klappen sind zu schließen.
- (...)

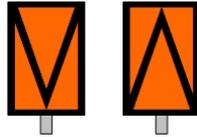


#### 17) Signal W 14 „Signal der Strecke mit der Geschwindigkeitsbeschränkung“

bezeichnet den Anfang oder das Ende eines Abschnitts, der mit Geschwindigkeitsbeschränkung zu durchfahren ist

Eine rechteckige orangefarbene Tafel mit schwarzem Rahmen, darauf auf einer Seite ein schwarzer Winkel mit der Spitze nach unten, auf der anderen Seite - mit der Spitze nach oben

(der Winkel liegt auf der kürzeren Seite des Rechtecks auf, die Spitze berührt die gegenüberliegende Seite)

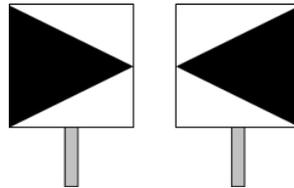


- a) das sonstige Signal W 14 wird zusammen mit dem Signal D 6 – „Langsamfahrtafel“ aufgestellt, auf die im § 10 verwiesen wird;
- b) das sonstige Signal W 14 steht in der Fahrtrichtung hinter der Langsamfahrtafel (Signal D 6) am Anfang, bei Bedarf auch am Ende des Abschnitts, der mit beschränkter Geschwindigkeit zu durchfahren ist;
- c) falls die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge besteht, wird das sonstige Signal W 14 bei dem Einfahrsignal aufgestellt;
- d) am Ende des Abschnitts:
  - auf einer ein- oder mehrgleisigen Strecke bei mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken - für die Fahrt über ein nicht äußeres Gleis - gilt für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist, obwohl dieses sonstige Signal in Fahrtrichtung gesehen auf der linken Seite des Gleises befindet; dieser Grundsatz gilt auch für die im Bahnhofsbereich aufgestellten sonstigen Signale.
  - auf einer zweigleisigen Strecke beim Zusammenlaufen von Streckengleisen zweier eingleisiger Strecken und auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken gilt für das Befahren des äußeren Gleises, gilt für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist in Fahrtrichtung entweder rechts oder links vom Gleis;
- e) das am Anfang des Abschnitts aufgestellte sonstige Signal mit der dem sich nähernden Fahrzeug zugewandten Seite, das mit der Spitze des Winkels nach unten zeigt, am Ende des Abschnitts dagegen wird es mit der Spitze des Winkels nach oben zeigend aufgestellt;
- f) wenn auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken die Breite des Gleiszwischenraums das Aufstellen des normgerechten Signals nicht zulässt, wird das sonstige Signal mit verringerten Abmessungen verwendet und unter Einhaltung des Lichtraumprofils mit dem unteren Rand der Signaltafel in Höhe der Schienenoberkante aufgestellt;
- f) das sonstige Signal W 14 ist nachts zu beleuchten. Ist die Oberfläche des sonstigen Signals aus reflektierendem Material gefertigt und das Signal auf der Strecke aufgestellt, ist keine örtliche Beleuchtung erforderlich;

### **18) Signal W 15 „Signal des abweichenden Standorts“**

bedeutet, dass ein Hauptsignal, ein Wiederholungssignal oder ein Vorsignal, sich nicht an der Stelle befindet, an der es stehen müsste, trotzdem für das Gleis gilt, an dem das sonstige Signal steht.

Eine quadratische weiße Tafel mit einem schwarzen Dreieck, dessen Spitze zum Hauptsignal, Wiederholungssignal oder Vorsignal zeigt (ein gleichschenkliges Dreieck, dessen Schenkel eine Seite des Vierecks bildet und dessen in Richtung der Signaleinrichtung zeigende Spitze in der Mitte der gegenüberliegenden Seite des Vierecks liegt)

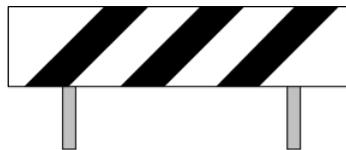


2. Das sonstige Signal W 15 wird an der Stelle aufgestellt, an der ein Hauptsignal, ein Wiederholungssignal oder ein Vorsignal hätte stehen müssen:

### 19) Signal W 16 „Personenhaltepunktsignal“

bedeutet, dass sich hinter dem sonstiges Signal im Bremswegabstand ein Haltepunkt des Personenverkehrs befindet

Eine weiße horizontale Tafel mit drei schwarzen Streifen, die von links nach rechts schräg aufsteigen



Das sonstige Signal W 16 steht quer zum Gleis vor Haltepunkten des Personenverkehrs, die über keine Hauptsignale verfügen, rechts von dem Gleis, für das es gilt, im Bremswegabstand der für diese Strecke festgelegt ist – gerechnet vom am Haltepunkt aufgestellten sonstigen Signal W 4.

### 20) Signal W 17 „Grenzzeichensignal“

bezeichnet bei aufeinander zulaufenden Gleisen die Stelle, bis zu der das Gleis von Fahrzeugen besetzt werden darf

Signal in Form eines weiß-roten Pfahls  
(Grenzzeichensignal)

### 21) Signal W 18 „Sonstiges Signal des automatischen Streckenblocks“

bezeichnet den Standort für das Aufstellen des letzten Blocksignals des automatischen Streckenblocks auf dem Abschnitt vor dem Einfahrsignal

Eine quadratische weiße Tafel mit schwarzem Rand, darauf ein schwarzer Ring mit einem schwarzen Kreis in der Mitte



Der Standort des sonstigen Signals wird unter Berücksichtigung des geltenden Lichtraumprofils und örtlicher Verhältnisse festgelegt, (...).



- a) Das sonstige Signal W 18 wird am Mast des letzten Blocksignals einer Strecke des automatischen Streckenblocks aufgestellt, um das Triebfahrzeugpersonal zu informieren, dass es sich einer Betriebsstelle nähert, die ein Einfahrtsignal besitzt;

Ist das letzte Blocksignal einer Strecke des automatischen Streckenblocks dunkel oder ungültig, ordnet das sonstige Signal W 18 dem Triebfahrzeugführer das Fahren mit einer solchen Geschwindigkeit an, bei der er den Zug vor einem eventuellen Hindernis, einem Halt zeigenden Einfahrtsignal anhalten bzw. die Geschwindigkeit entsprechend des Signalbildes des Einfahrtsignals verringern kann.

(...)

**27) Signal W 24 „Signal zur Fahrt entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung“**

bedeutet, dass auf einer zweigleisigen Strecke die Fahrt entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung erfolgt

Ein Lichtsignal mit einem mattweißen Streifen auf einer schwarzen quadratischen Tafel von rechts nach links steigend.



- a) Das sonstige Signal W 24 ist am Mast des Hauptsignals oder an einem allein stehenden Mast angebracht ;  
b) das Signalbild des sonstigen Signals W 24 wird in Verbindung mit einem Fahrtbegriff des Hauptsignals angezeigt;

- c) soll ein Zug auf Ersatzsignal „Sz“ abgelassen werden, wird das Signalbild des sonstigen Signals W 24 in Verbindung mit dem Ersatzsignal angezeigt;
- d) in besonderen Fällen, die in den Richtlinien für die Organisation planmäßiger Bauarbeiten festgelegt sind, darf das sonstige Signal W 24 am Tage in Form einer unbeleuchteten nicht ortsfesten Tafel verwandt werden.

### 28) Signal W 25 „Heizungssignal“

kennzeichnet die Stelle der elektrischen Wagenheizung und Heizungsanfang

Ein Lichtsignal - ein oder zwei rechteckige Signallichter, die an einem gemeinsamen Mast angebracht sind; auf jedem Signallicht ist in rot die Gleisnummer mit einem Zuordnungspfeil in Richtung des Gleises, auf das sich dieses Signallicht bezieht und einen Pfeil in Blitzform mit der Spitze nach unten angebracht:



- a) Das sonstige Signal W 25 wird zwischen den Gleisen, an denen sich elektrische Anlagen für die Wagenbeheizung befinden, aufgestellt; es dient zur Warnung vor Hochspannung und zur erhöhten Vorsicht während der elektrischen Beheizung der Wagenzüge in diesen Abstellgleisen.
- b) Das sonstige Signal W 25 wird mit Beheizungsbeginn gezeigt;
- c) während der Zeit der Beheizung der Wagen ist verboten, sich diesen zu nähern bzw. an diese heranzufahren.

(...)

### 30) Signal W 27a „Signal des Geschwindigkeitswechsels“

kennzeichnet die Stelle des Geschwindigkeitswechsels und die von dieser Stelle an gültige zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit für die definierte Bahnstrecke

quadratische weiße Tafel mit schwarzen Rand und mit einer schwarzen Zahl, die die zugelassene Streckenhöchstgeschwindigkeit (zehnfachen Wert in km/h) angibt



- a) Das doppelseitig ausgeführte Signal W 27a wird aufgestellt:
  - auf der freien Strecke und an den durchgehenden Hauptgleisen außerhalb von abzweigenden Gleisen,

- auf einer eingleisigen Strecke rechts vom Gleis, in der Richtung der steigenden Kilometrierung und in den sonstigen Fällen nach den im Abs. 14, Pkt 1,3 und 4 verwiesenen Regeln,
- b) wenn die Aufstellung des sonstigen Signals W 27a unter Einhaltung des Lichtraumprofils nicht möglich ist, wird die Tafel in einer verkleinerten Form und niedrig stehend verwandt;
- c) das weiße Feld des Signals W 27a muss rückstrahlend sein.

### **31) Signal W 28 „Signal des Zugfunkkanals“**

kennzeichnet die Stelle des Wechsels und gibt die Nummer des von hier an geltenden Zugfunkkanals an

Eine runde schwarze Tafel, mit gelber alphanumerischer Kennzeichnung; der Buchstabe R“ ist mit dem Vorstand des UTK und dem Infrastrukturbetreiber für die PLK als Kennung festgelegt - die Kennziffer bezeichnet die Kanalnummer des Zugfunks, die dem Infrastrukturbetreiber zugesprochen wurde.



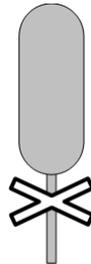
- a) Das sonstige Signal W 28 informiert den Triebfahrzeugführer über die Stelle des Wechsels des geltenden Zugfunkkanals und über den von hier an gültigen Zugfunkkanal; nach der Vorbeifahrt am Signal, muss der Triebfahrzeugführer den Zugfunk auf den angegebenen Kanal umschalten und schnellstmöglich Verbindung mit der in diesem Funkbereich nächstliegenden besetzten Betriebsstelle aufnehmen,
- b) die auf dem sonstige Signal W 28 angegebene Kanalnummer gilt bis zum Standort des folgenden sonstigen Signals mit einer neuen Kanalnummer,
- c) Das sonstige Signal W 28 wird wie folgt aufgestellt:
  - auf dem Bahnhof oder einer Abzweigstelle am Beginn einer Strecke mit Zugfunk, auf dem Bahnhof in der Entfernung 30 -70 m, auf der Abzweigstelle 100-150 m hinter der letzten Weiche in Richtung der freien Strecke, die mit Zugfunk ausgerüstet ist, gesehen,
  - auf einem Knotenbahnhof oder einer Abzweigstelle, wenn bei angrenzenden Strecken der Zugfunk mit unterschiedlichen Kanalnummern gibt, ist auf dem Bahnhof in einer Entfernung 30-70 m und auf einer Abzweigstelle 100-150 m hinter der letzten Weiche, in der Richtung der freien Strecke, die mit anderen Zugfunkkanal ausgerüstet ist, gesehen,
  - bei der Annäherung an eine Strecke mit Zugfunk von einer Strecke ohne Zugfunk 300 m vor dem Einfahrtsignal der Betriebsstelle, die mit Zugfunk ausgerüstet,
- d) kann das sonstige Signal W 28 unter Einhaltung des Lichtraumprofils nicht aufgestellt werden, wird die Tafel mit kleinerer Form und niedrig stehend aufgestellt; Buchstabe und Ziffer auf dem Signal sind rückstrahlend.

(...)

### 34) Signal W 31 „Signal ungültig“

gibt an, dass die Signaleinrichtung und die daran befindlichen Signale, an der dieses sonstige Signal angebracht ist, für den Betrieb nicht gelten, nicht in Dienst gestellt sind oder ungültig gemacht wurden.

Ein weißes schräges Kreuz mit schwarzem Rand



Das sonstige Signal W 31 wird an außer Betrieb gesetzten Signalen angebracht.

### 35) Signal W 32 „Signal der Zugspitze“

kennzeichnet die Stelle, an der die Spitze eines Zuges mit der auf dem Signal angegebenen Länge anzuhalten hat

Eine weiße fünfeckige Tafel (abgeschnittenes Rechteck) mit schwarzer Umrandung und einer schwarzen Zahl, die die Zuglänge in Metern angibt



Das sonstige Signal W 32 kommt auf Bahnhöfen und Haltepunkten des Personenverkehrs zur Anwendung; das sonstige Signal W 32, bei Bedarf mehr als eins, für Züge unterschiedlicher Länge, wird in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen so angebracht, dass eine möglichst bequeme Abfertigung der Reisenden erfolgen kann.

### 36) Sonstiges Signal W 33 „GSM-R Schild“

**bezeichnet die Stelle des Wechsels und das ab dieser Stelle geltende Zugfunkssystem GSM-R**

Rechteckige weiße Tafel mit schwarzer Umrandung und darauf ein schwarzes graphisches Symbol, das einen Telefonhörer darstellt und darunter der mit schwarzen Buchstaben bezeichnete Schriftzug GSM-R. Die Buchstaben GSM-R stellen die Abkürzung der Bezeichnung des Zugfunksystems dar, auf den sich das Sonstige Signal bezieht. Oberhalb der unteren schwarzen Umrandung befindet sich innerhalb einer schwarz gezeichneten Ellipse die buchstäbliche Abkürzung der Bezeichnung des Landes, auf dessen Gebiet dieses GSM-R System installiert ist



- a) Das Sonstige Signal W33 informiert den Triebfahrzeugführer über die Stelle des Wechsels der Zugfunksysteme und das ab dieser Stelle geltende GSM-R Funksystem. Nach Vorbeifahrt an diesem Signal muss der Triebfahrzeugführer die Bordgeräte (sofern zugänglich) auf den Betrieb im GSM-R System umschalten und schnellstmöglich die Verbindung mit der nächsten in diesem System arbeitenden Betriebsstelle herstellen,
- b) Der Typ des Zugfunksystems, das mit dem Sonstigen Signal W 33 bezeichnet ist, gilt ab dem Standort des Signals,
- c) Das Sonstige Signal W 33 wird folgendermaßen aufgestellt:
  - Auf dem Bahnhof oder einer Abzweigstelle, die den Beginn einer Eisenbahnstrecke mit dem Zugfunksystem GSM-R darstellen – auf dem Bahnhof in einer Entfernung von 30-70 m, und auf einer Abzweigstelle 100 – 150 m hinter der letzten Weiche, betrachtet in Richtung der Strecke mit Zugfunk GSM-R,
  - Auf einem Knotenbahnhof oder einer Abzweigstelle, wenn auf den angrenzenden Strecken unterschiedliche Zugfunkarten verwendet werden (150 MHz und GSM-R) – auf dem Bahnhof in einer Entfernung von 30-70 m, und auf der Abzweigstelle 100 – 150 m hinter der letzten Weiche, betrachtet in Richtung der Strecke mit Zugfunk GSM-R,
  - Bei der Annäherung an eine Betriebsstelle, die sich auf einer mit dem Zugfunksystem GSM-R ausgestatteten Eisenbahnstrecke befindet, auf einer Strecke, die nicht mit dem GSM-R Zugfunk ausgerüstet ist, - 300 m vor dem Einfahrhauptsignal der Betriebsstelle mit Zugfunk GSM-R,

Ist es nicht möglich, das Sonstige Signal W 33 unter Einhaltung des Lichtraumprofils aufzustellen, wird eine Tafel mit verringerten Abmessungen verwendet und niedriger angebracht; der weiße Hintergrund des Signals muss aus rückstrahlenden Materialien hergestellt sein.

- \* 16. Die We - Signale werden an elektrifizierten Strecken verwandt und legen die Bedingungen der Führung eines elektrischen Triebfahrzeuges durch den Triebfahrzeugführer fest, die sich aus der Stromversorgungsanlage und der Oberleitungsanlage ergeben.
- \* 17. Die We - Signale werden in der Fahrtrichtung gesehen neben dem oder über dem Gleis, auf das sie sich beziehen, nach den folgenden Regeln aufgestellt:
  - \* 1) auf einem Bahnhof wird das We - Signal in Fahrtrichtung rechts vom Gleis, für das es gilt, aufgestellt;
  - \* 2) auf einer eingleisigen Strecke wird das We - Signal für jede Fahrtrichtung rechts vom Gleis aufgestellt;
  - \* 3) auf einer zweigleisigen Strecke, beim Zusammenlaufen von Streckengleisen zweier eingleisiger Strecken wird das We - Signal an der Außenseite der Gleise, für das rechte Gleis - rechts, für das Linke Gleis - links, in der Fahrtrichtung gesehen aufgestellt;
  - \* 4) auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken, wird das We - Signal an den äußeren Gleisen - an der Außenseite der Gleise, bei den

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

dazwischen liegenden Gleisen - rechts vom Gleis für jede Fahrtrichtung jedes Gleis aufgestellt.

18. We - Signale können ortsfest oder nicht ortsfest sein.

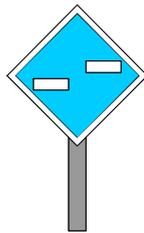
19. Die Signale We 1 - We 9 sind in Form einer viereckigen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand auf der Spitze stehend und mit einem weißen Symbol auf blauem Grund aufgestellt.

20. Es werden folgende Signale, die für elektrifizierte Strecken gelten, verwendet:

### 1) Signal We 1 „Bügel ab – Ankündesignal“

Es zeigt an, dass ein Signal „Bügel ab“ zu erwarten ist, die Geschwindigkeit ist auf 60 km/h zu verringern

Eine quadratische blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand, auf der zwei horizontale Streifen gleicher Größe gegeneinander vertikal und horizontal so verschoben sind, dass sich der Anfang des oberen Streifens auf der Höhe des Endes des unteren Streifens befindet.



Das Signal We 1 wird auf der Strecke und im Bahnhof an durchgehenden Hauptgleisen in einer Entfernung von 500 m vor den Signalen We 2a, We 2b oder We 2c aufgestellt.

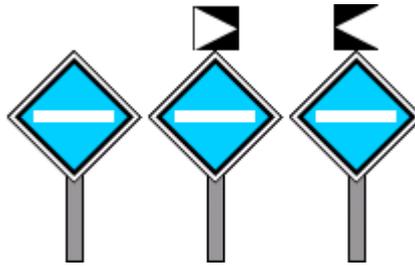
### 2) Signale We 2a, We 2b, We 2c „Bügel ab“- Signal

sie geben an, dass der Bügel abgesenkt werden muss:  
unabhängig von der Fahrtrichtung (We 2a),

bei Fahrt auf einem von dem Gleis, an dem das Signal steht, nach rechts abzweigenden Gleis (We 2b),

sowie bei Fahrt auf einem von dem Gleis, an dem das Signal steht, nach links abzweigenden Gleis (We 2c)

Ein weißer horizontaler Streifen auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand, die Signale We 2b und We 2c gelten für abzweigende Gleise und werden mit einer kleinen quadratischen schwarzen Tafel mit weißem Dreieck gekennzeichnet, dessen Spitze nach rechts oder links zeigt, abhängig davon, auf welches abzweigende Gleis sich das Signal bezieht



a) Die Signale We 2a, We 2b und We 2c werden auf der Strecke und im Bahnhof in einer Entfernung von 100 m vor dem Beginn des Gleisabschnitts aufgestellt, der mit abgesenktem Bügel befahren werden muss.

b) Die Signale We 2a, We 2b und We 2c werden verwandt:

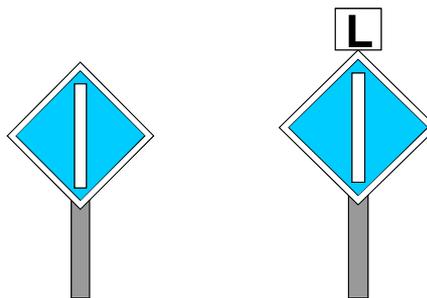
- beim Abschalten der Spannung im Netz oder in einem Teil des Netzes, um ein Übertragen der Spannung durch den Stromabnehmer zu vermeiden,
- im Falle des Fahrens mit Schwung auf nicht elektrifizierten Gleisabschnitten,
- bei Erfordernis des Fahrens mit Schwung auf Abschnitten eines elektrifizierten Gleises in Fällen, in denen der Zustand der Oberleitung oder andere Gründe gegen ein Anlegen des Bügels sprechen.

### Signale We 3a, We 3b "Bügel an"-Signal

zeigen an, dass der Bügel eines elektrischen Triebzuges (We 3a) oder eines elektrischen Triebfahrzeuges (We 3b) wieder anzulegen ist

Ein weißer vertikaler Streifen auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das Signal gilt für elektrische Triebfahrzeuge und wird ggf. mit einer kleinen quadratischen weißen Tafel mit schwarzem Rand und dem schwarzen Buchstaben „L“ ergänzt.

Das Signal We 3a gilt für elektrische Triebzüge und wird in der Entfernung von 200 m, das Signal We 3b gilt für elektrische Triebfahrzeuge und wird in der Entfernung von 30 m hinter der Stelle, an der der Bügel angelegt werden kann, aufgestellt

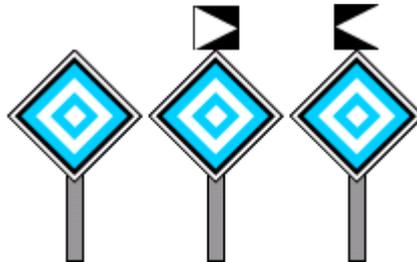


### 3) Signale We 4a, We 4b, We 4c „Einfahrt für elektrische Triebfahrzeuge verboten“

zeigen an, dass das Einfahren von elektrischen Triebfahrzeugen verboten ist:

- auf ein Gleis, an dem das Signal We 4a steht;
- auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Zeichen We 4b steht, nach rechts abzweigt
- sowie auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Zeichen We 4c steht, nach links abzweigt

Zwei weiße Quadrate, eins im anderen, auf einer blauen, quadratischen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das gültige Signal für die abzweigende Gleise wird mit einer kleinen quadratischen schwarzen Tafel mit einem weißen Dreieck mit der Spitze entsprechend rechts oder links, abhängig davon, auf welches abzweigende Gleis es sich bezieht, ergänzt.



- a) Die Signale We 4a, We 4b, We 4c dienen zur Kennzeichnung der Stellen, ab denen die Fahrt der elektrischen Triebfahrzeuge verboten ist, insbesondere bei der Beschädigung der Oberleitung, Arbeiten an der Oberleitung und Ende der Oberleitung,
- b) Die Signale We 4a, We 4b, We 4c werden in einer Entfernung von 15 m vor der Stelle aufgestellt, ab der die Fahrt verboten ist.

#### 4) Signale We 8a, We 8b, We 8c „Stromlose Fahrt (Ausschaltsignal)“

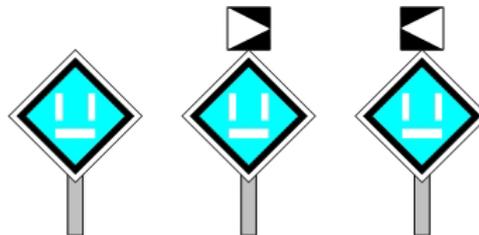
bezeichnen die Stelle, die von einem elektrischen Triebfahrzeug ohne Stromentnahme aus dem Netz zu durchfahren ist:

Beim Befahren eines Gleises, an dem das Signal (We 8a) aufgestellt ist;

beim Fahren auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Signal aufgestellt ist, nach rechts abzweigt (We 8b)

sowie beim Fahren auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Signal aufgestellt ist, nach links abzweigt (We 8c)

Zwei parallel liegende weiße senkrechte Streifen und unter ihnen ein weißer horizontaler Streifen, der in keiner Berührung mit den senkrechten Streifen steht, auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das Signal für abzweigende Gleise wird mit einer kleinen quadratischen schwarzen Tafel mit weißem Dreieck mit der Spitze entsprechend rechts oder links gerichtet aufgestellt, abhängig davon, auf welches abzweigendes Gleis es sich bezieht, ergänzt.

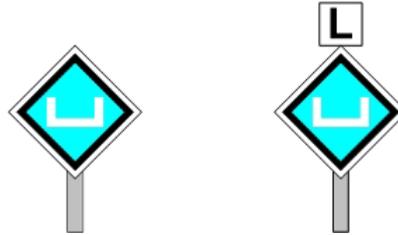


Die Signale We 8a, We 8b und We 8c werden 30 m vor dem Element der Längstrennung des Kettenwerks der Oberleitung, wie isoliertes Quertragwerk, Streckentrenner, Sektionsisolator angebracht, das zwei Oberleitungsabschnitte elektrisch teilt und an dem ohne Strom aus dem Netz zu entnehmen vorbei gefahren werden muss.

**5) Signale We 9a, We 9b „Fahrt unter Strom (Einschaltsignale)“**

bezeichnen die Stellen, von der an ein elektrischer Triebzug (We 9a) oder ein elektrisches Triebfahrzeug (We 9b) wieder mit Stromentnahme aus dem Netz fahren kann

Weißer Streifen in Form einer Mulde auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das Signal für elektrische Triebfahrzeuge wird mit einer kleinen quadratischen weißen Tafel mit schwarzem Rand und dem schwarzen Buchstabe “L” ergänzt.

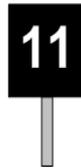


Das Signal We 9a betrifft elektrische Triebzüge und wird in einer Entfernung von 200 m aufgestellt; das Signal We 9b Triebfahrzeuge betreffend – steht in der Entfernung von mindestens 30m und höchstens 100m hinter der Stelle, die ohne Stromentnahme aus dem Netz zu befahren ist.

\* **§ 17 Signale, die ausschließlich auf definierten Bahnstrecken und Bahnhöfen**  
\* **angewandt werden**

**30) Signal W 27 „Signal des Geschwindigkeitswechsels“**  
kennzeichnet die Stelle des Geschwindigkeitswechsels und die von dieser Stelle an gültige zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit

quadratische schwarze Tafel mit einer weißen Zahl, die die zugelassene Streckenhöchstgeschwindigkeit (zehnfachen Wert in km/h) angibt



a) Das sonstige Signal W 27 wird auf einer eingleisigen Strecke rechts vom Gleis an der Stelle des Wechsels der zugelassenen Streckenhöchstgeschwindigkeit, in der Richtung der steigenden Kilometrierung (das doppelseitige ausgeführte Signal, entsprechend der in Fahrtrichtung des Zuges gesehen hinter diesem Signal geltenden Streckenhöchstgeschwindigkeit) und in den übrigen Fällen nach den im Abs. 14, Pkt 1,3 und 4 verwiesenen Regeln aufgestellt, wobei bei im Falle des Geschwindigkeitswechsels, das sonstige Signal W 27 im Bahnhofsbereich wie folgt aufgestellt wird:

- bei der Geschwindigkeitsverminderung - vor der ersten Weiche
- bei dem Geschwindigkeitsanstieg - hinter der letzten Weiche

b) wenn die Aufstellung des sonstigen Signals W 27 unter Einhaltung des Lichtraumprofils nicht möglich ist, wird die Tafel in einer verkleinerten Form und niedrig stehend verwandt;

c) die Ziffern auf dem sonstigen Signal W 27 müssen rückstrahlend sein.

**5. Auszug aus dem  
Signalbuch (Ril 301) der DB Netz AG**



---

## Inhaltsverzeichnis des Auszugs aus der Ril 301

Modul	Signale	Seite
	Inhaltsverzeichnis	
	Vorbemerkungen zum Pkt. 4 RfBS/PRG „Auszug aus der Ril 301“	
301.0001	Vorbemerkungen zum Signalbuch	
301.0002	Allgemeine Bestimmungen	
301.0101	Hauptsignale (Hp)	
301.0102	Kombinationssignale (Ks)	
301.0103	Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)	
301.0201	Vorsignale (Vr)	
301.0301	Zusatzsignale (Zs)	
301.0501	Langsamfahrtsignale (Lf)	
301.0601	Schutzsignale (Sh)	
301.0700	Signale für den Rangierdienst (Ra) Allgemeines	
301.0701	A. Rangiersignale	
301.0703	C. Sonstige Signale für den Rangierdienst	
301.0801	Weichensignale (Wn)	
301.0901	Signale für das Zugpersonal (Zp) Signale des Triebfahrzeugführers	
301.0902	Signale für das Zugpersonal (Zp) Bremsprobesignale	
301.0903	Signale für das Zugpersonal (Zp) Abfahrtsignal, Türschließauftrag	
301.0904	Signale für das Zugpersonal (Zp) Rufsignale	
301.1001	Fahrleitungssignale (EI)	
301.1101	Signale an Zügen (Zg)	
301.1201	Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)	
301.1401	Nebensignale (Ne), (So – DV 301)	
301.1501	Signale für Bahnübergänge (BÜ), (So, Pf (DV 301))	
301.9001	Orientierungszeichen	



### **Vorbemerkungen zum Pkt.4 RfBS/PRG „Auszugs aus der Ril 301“**

Der Auszug aus dem Signalbuch Ril 301 richtet sich an die Personale von Eisenbahnverkehrsunternehmen der Republik Polen, die auf dem Teil der Grenzbetriebsstrecke bzw. den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre eingesetzt werden, auf denen die DB Netz AG Betriebsführung hat.

Der Auszug muss auch den Personalen der Organisationseinheiten der DB Netz AG und den Personalen von Eisenbahnverkehrsunternehmen der Bundesrepublik Deutschland bekannt sein, die auf dem Teil der Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre mit Betriebsführung durch die DB Netz AG Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen bzw. übertragen bekommen haben, und zwar besonders dort, wo Züge mit Personalen von Eisenbahnverkehrsunternehmen der Republik Polen verkehren.

Zur Ril 301 können in den örtlichen betrieblichen Bestimmungen der ÖGV/MPG und ÖVED/MPTU für die einzelnen Eisenbahngrenzübergänge ergänzende bzw. abweichende Regelungen für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart sein.

Auf vollständig nicht in den Auszug übernommene Abschnitte oder Absätze wird im Auszug nicht verwiesen.

Wurden Unterabsätze oder Sätze nicht in den Auszug übernommen, sind diese Stellen mit (...) gekennzeichnet.

An Sätzen werden keine Veränderungen vorgenommen. Sind Satzteile für den Betrieb auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre ohne Bedeutung, wurden diese mittels *Kursiv-Kleindruck* gekennzeichnet.

Der Auszug aus der Ril 301 ist auf den Teil der Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre mit Betriebsführung durch die DB Netz AG gültig. Dies sind die Eisenbahngrenzübergänge:

- Tantow/(Löcknitz-) Grambow – Szczecin Gumieńce
- Küstrin-Kietz - Kostrzyn,
- Frankfurt (Oder) – Kunowice (-Rzepin),
- Guben - Gubin,
- Forst (Lausitz) – Zasieki (Tuplice),
- Horka - Węglinec,
- Görlitz - Zgorzelec,

sowie die erleichterten Durchgangsverkehre

- Hagenwerder - Hirschfelde

## **Vorbemerkungen zum Signalbuch 301.0001**

- (1) Die Richtlinie (Ril) – Signalbuch – enthält
- die wesentlichsten Bestimmungen über die bei der DB AG verwendeten Signale der Eisenbahnsignalordnung (ESO),
  - die den Ausführungsbestimmungen (AB) entsprechenden Bestimmungen,
  - Zusätze der DB AG sowie
  - Orientierungszeichen
- (...)
- (3) Wo das Signalbuch zusätzliche Bestimmungen erfordert, die in verschiedenartige Einrichtungen und örtlichen Verhältnissen begründet sind, werden sie bekannt gegeben:
- im Fahrplan,
  - in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La),
  - in der Betriebs- und Bauanweisung (Betra),
  - (...)
- (...)
- (5) Soweit in dieser Richtlinie einzelne Bestimmungen nur die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, *Sachsen-Anhalt*, Sachsen und *Thüringen* angewendet werden, ist bei der Bestimmung, in der Abschnittsüberschrift oder im Modultitel der Vermerk „(DV 301)“ angebracht.
- (...)

## **Allgemeine Bestimmungen**

### **301.0002**

#### **1 Begriffsbestimmungen**

Die Signale dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.

##### a) Signal

Ein Signal ist ein sichtbares oder hörbares Zeichen mit einer festgelegten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisenbahnfahrzeugen.

##### b) Signalbegriff

Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Zs 1), die bei einigen Signalen durch eine Langbezeichnung ergänzt ist (z. B. Ersatzsignal).

##### c) Signalbedeutung

Die Signalbedeutung ist die verbale Darstellung der Information, die ein Signal gibt.

##### d) Signalbeschreibung

Die Signalbeschreibung ist die verbale Darstellung des Signalbildes oder des Signaltones.

##### e) Signalbild

Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben, Zahlen).

Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Handsignal sein.

##### f) Signalton

Der Signalton umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehreren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die Tonhöhe festgelegt sind.

g) Abweichend von a) werden ortsfeste signaltechnische Einrichtungen, mit denen Signale nach a) gegeben werden, allgemein als Signal bezeichnet. Es gibt z. B.

- Hauptsignale,
- Vorsignale,
- Sperrsignale.

Sperrsignale zeigen an, ob in den folgenden Gleisabschnitt eingefahren und in diesem rangiert werden darf oder ob eine Drehscheibe oder Schiebebühne befahren werden darf. Sperrsignale werden auch als Zugdeckungssignale an Bahnsteigen, Brückendeckungssignale und Deckungssignale an Rückfallweichen angewendet.

#### **2 Allgemeine Bestimmungen für Signale**

(1) Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.

Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, zeigen an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht).

(...)

Ein Sperrsignal (Lichtsignal), das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptsignal Fahrt zeigt oder an diesem das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt wird.

- (3) Ortsfeste Signale sowie die Langsamfahrsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3, das Schutzhaltssignal Sh 2 und die Signale EI 3, EI 4 und EI 5 befinden sich in der Regel unmittelbar rechts - auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf der freien Strecke unmittelbar links - neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.

Sind bei einzelnen Signalen abweichende Regeln zur Aufstellung erforderlich, so sind diese bei dem betroffenen Signal gegeben.

Bei den Eisenbahnen des Bundes werden ständige und vorübergehende Ausnahmen zu dieser Bestimmung durch den Infrastrukturunternehmer bekannt gegeben.

Die Bezeichnungen rechts und links sind im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen.

Einfahrtsignale befinden sich auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.

Ständige Ausnahmen zu den Bestimmungen zu Signalstandorten werden im Fahrplan oder Örtlichen Richtlinien zur Ril 408.01 – 09 bekannt gegeben.

Vorübergehende Ausnahmen oder Ausnahmen bei Bauzuständen werden in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) bekannt gegeben.

### 3 Zuordnungstafel, (Signal So 20[DV301])

- (1) Das durch die Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal gilt für das Gleis, auf das die Spitze des Dreiecks weist.
- (2) Ein schwarzes Rechteck mit weißem Dreieck.



- (3) Das weiße Dreieck der Zuordnungstafel ist rückstrahlend.  
Die Zuordnungstafel ist zu beleuchten, wenn auch das gekennzeichnete Signal zu beleuchten ist.  
Ein Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standorts zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.
- (4) Die Zuordnungstafel wird in Verbindung mit folgenden Signalen angewandt:

(...)

- Signale Lf 1, Lf 2, Lf 3, Lf 4, Lf 5, Lf 6 und Lf 7
- Signale EI 1v, EI 1, EI 2, EI 3, EI 4 und EI 5
- Signale Ne 1, Ne 2, Ne 3, Ne 4, Ne 5 und Ne 7
- Signale Bü 0/1, Bü 4 und Bü 5 (...)
- Signale So 1, So 14, So 15 und So 19
- Signal Pf 2.

Sollen die Signale für beide Gleise gültig sein, sind sie durch zwei Zuordnungstafeln zu kennzeichnen.

- (5) Die Zuordnungstafel ist über dem zu kennzeichnenden Signal - bei Signalen Bü 0/1 über dem Mastschild - angebracht.

Ist das durch Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal zusätzlich durch einen oder durch mehrere Richtungspfeile ergänzt, sind die Richtungspfeile unterhalb des zu kennzeichnenden Signals angebracht.

### 4 Geschwindigkeitsänderungen

- (1) Eine durch ein Signal vorgegebene niedrigere zulässige Geschwindigkeit muss erreicht sein, wenn der Zug oder die Rangierfahrt das Signal mit der Spitze erreicht hat.
- (2) Eine durch ein Signal vorgegebene höhere zulässige Geschwindigkeit darf gefahren werden, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt mit der gesamten Länge an der Stelle vorbeigefahren ist, an der die Geschwindigkeit erhöht werden darf.
- (3) Bei einzelnen Signalen können abweichende Regeln gegeben sein.

## **5 Anschließender Weichenbereich**

- (1) Der anschließende Weichenbereich ist wie folgt begrenzt:

Der Anfang liegt am Signal, ab dem die Fahrt zugelassen wird.

Das Ende liegt

- bei einer Fahrt auf Einfahrsignal oder Zwischensignal am folgenden Hauptsignal
- oder an einem etwa davor liegenden – bei mehreren, am letzten – gewöhnlichen Halteplatz des Zuges
- bei einer Fahrt auf Ausfahrtsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn keine Weiche vorhanden ist, am Ausfahrtsignal.
- (...).

- (2) Ist am Ende eines anschließenden Weichenbereichs eine höhere Geschwindigkeit zugelassen, darf die Geschwindigkeit erst dann erhöht werden, wenn der Zug den anschließenden Weichenbereich vollständig verlassen hat. Dies gilt nicht bei Halt am gewöhnlichen Halteplatz.

## **6 Nachtzeichen der Signale**

- (1) Die Nachtzeichen der Formsignale sind mit dem Eintritt der Dämmerung bis zum Eintritt voller Tageshelle anzuwenden.

Bei unsichtigem Wetter sind die Nachtzeichen in jedem Fall so lange anzuwenden, bis die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m zweifelsfrei zu erkennen sind.

Unabhängig davon ist es zulässig, auch in anderen Fällen die Nachtzeichen insbesondere der Handsignale am Tage anzuwenden, wenn dadurch die Signalaufnahme verbessert werden kann.

- (2) An Lichtsignalen ist während der Dunkelheit die Nachbeleuchtung anzuwenden.

Bei unsichtigem Wetter ist - soweit möglich - stets die Tagesbeleuchtung anzuwenden.

## **7 Nicht deutlich wahrnehmbare oder zweifelhafte Signale**

Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen oder ist es zweifelhaft, muss die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.

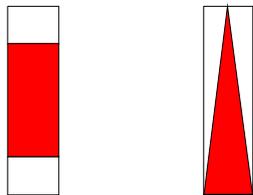
## **8 Mastschilder**

- (1) Lichtsignale, an deren Standort bei erloschenem Signalbild zu halten ist, sind durch Mastschilder kenntlich.

Die Mastschilder geben das Verhalten bei Halt zeigenden oder gestörten Lichtsignalen vor. Sie sind

- weiß-rot-weiß,
- weiß-gelb-weiß-gelb-weiß,
- (...) sowie
- weiß mit zwei schwarzen Punkten.

- a) An einem durch ein weiß-rot-weißes Mastschild bzw. ein Mastschild mit einem mit der Spitze nach oben weisendem roten Dreieck auf weißem Grund - *dieses Mastschild wird neu nicht mehr angewendet* -



gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt oder gestört ist, dürfen Züge nur auf Ersatzsignal, Vorsichtsignal, Gegengleisfahrt-Ersatzsignal, Befehl *oder - bei Signal Zs 12 - auf mündlichen bzw. fernmündlichen Auftrag* vorbeifahren.

Rangierfahrten dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Wärters am Signal vorbeifahren.

- b) An einem durch ein weiß-gelb-weiß-gelb-weißes Mastschild gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt oder gestört ist, dürfen Züge, wenn nach dem Anhalten vor diesem Signal eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist, ohne Zustimmung vorbeifahren und müssen bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren.

Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen zugleich eine Vorsignalfunktion.



(...)

- e) An einem durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt, dürfen Züge nur auf Befehl vorbeifahren.

Ein mit diesem Mastschild gekennzeichnetes Signal, das Ra 12 zeigt oder erloschen ist, hat für Züge keine Bedeutung.



- (2) Die Maste der Formhauptsignale sind zur besseren Erkennbarkeit rot-weiß gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung enthält keine Information.

## 9 Ungültige Signale

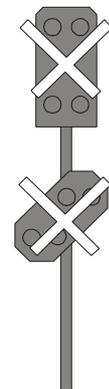
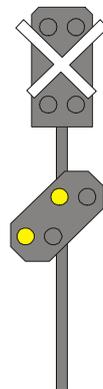
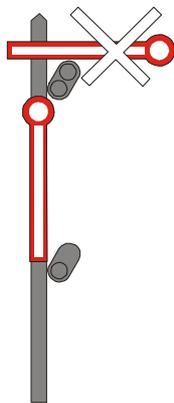
Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt.

Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht.

Ist das Signal Lf 1 durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale Lf 2 und Lf 3 nicht aufgestellt oder verdeckt. Die gelben Lichter leuchten während der Dunkelheit.

Ist das Signal EI 3 durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale EI 4 und EI 5 nicht aufgestellt oder verdeckt. Es ist bei Dunkelheit beleuchtet.

Beispiele für die Kennzeichnung:



(Vorsignal ist gültig)

## Hauptsignale (Hp)

### 301.0101

#### 1 Allgemeines

- (1) Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf.

Das Signal Hp 0 gilt für Zug- und Rangierfahrten.

Die Signale Hp 1 und Hp 2 gelten nur für Zugfahrten.

Steht ein Hauptsignal bei Annäherung einer Rangierfahrt noch auf Fahrt, dann ist anzuhalten und das Signal Hp 0 abzuwarten. Bei zweifelhaftem oder erloschenem Signal verhält sich die Rangierfahrt wie an einem Halt zeigenden Signal.

Für die Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am Hauptsignal ist die Zustimmung des Wärters abzuwarten.

- (2) Die Signale sind entweder Formsignale und zeigen ein oder zwei Flügel als Tageszeichen und ebenso viele Lichter als Nachtzeichen, oder sie sind Lichtsignale mit ein oder zwei Lichtern als Tages- und Nachtzeichen.

- (3) Hauptsignale werden verwendet als

- Einfahrsignale,
- Ausfahrsignale,
- Zwischensignale,
- Blocksignale *und*
- *Deckungssignale vor Gefahrstellen.*

Zwischensignale sind Hauptsignale des Bahnhofs, die keine Einfahr- oder Ausfahrsignale sind.

(...)

- (5) Ein Lichthauptsignal kann mit einem Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptsignal an einem Signalträger vereinigt sein.

Das Hauptsignal befindet sich dann über dem Vorsignal.

Wenn mehrere solcher Signale einander folgen, stehen sie in festgelegten Abständen.

Der Abstand zwischen ihnen beträgt in der Regel 1000 bis 1300 m.

- (6) Der in Absatz 5 genannte Abstand bezieht sich auf den Bremsweg der Strecke von 1000 m.

Lichthauptsignale mit Lichtvorsignal an einem Signalträger können in einem geringeren Abstand stehen, wenn der Bremsweg der Strecke eingehalten ist.

Außerdem darf der Abstand der Signale den Bremsweg der Strecke um bis zu 50% überschreiten.

Haupt- und Vorsignalbedeutung können in einem Signalbild vereinigt sein (Hauptsignal mit Vorsignalfunktion). Die Bestimmungen für Vorsignale zu Signalabständen und der Kennzeichnung verkürzter Signalabstände gelten dann sinngemäß.

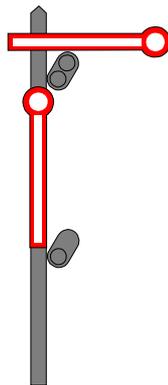
- (7) Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – bei den NE der Betriebsleiter – auf welchen Bahnhöfen den Mitarbeitern auf den Betriebsstellen und der Zugaufsicht durch Fahrtanzeiger die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt angezeigt wird.

## 2 Signal Hp 0

- (1) Halt  
(2) Formsignal

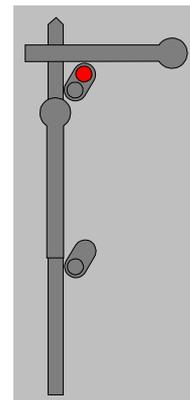
Tageszeichen

Der Signalflügel - bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel - zeigt waagrecht nach rechts



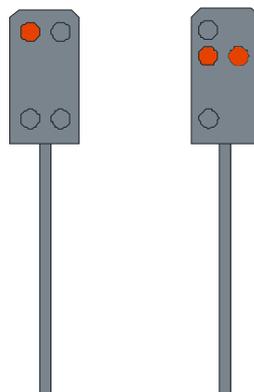
Nachtzeichen

Ein rotes Licht



- (3) Lichtsignal

Ein rotes Licht oder zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander



- (4) Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal.

- (5) Wird am Signal Hp 0 das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 gezeigt, so ist das Haltegebot für Rangierfahrten aufgehoben.

### 3 Signal Hp 1

- (1) Fahrt

(2) Formsignal

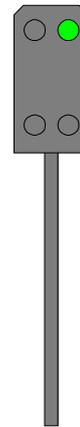
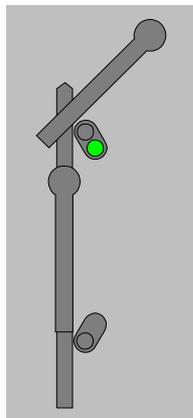
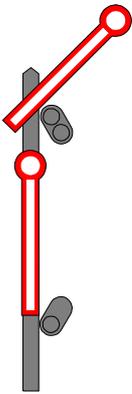
(3) Lichtsignal

Tageszeichen

Nachtzeichen

Ein Signalfügel - bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel - zeigt schräg nach rechts aufwärts.

Ein grünes Licht



- (4) Das Signal erlaubt die Fahrt der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit, sofern sie nicht durch andere Signale oder besondere Anordnungen eingeschränkt ist.

#### 4 Signal Hp 2

(1) Langsamfahrt

(2) Formsignal

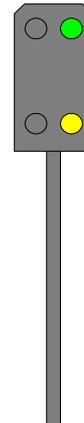
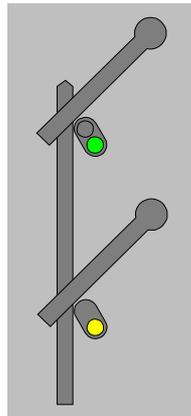
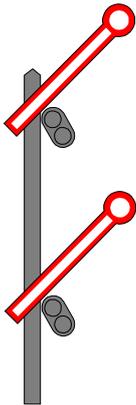
(3) Lichtsignal

Tageszeichen

Nachtzeichen

Zwei Signalflügel zeigen schräg nach rechts aufwärts

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht



(4) Das Signal schreibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeit durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Der Infrastrukturunternehmer kann andere abweichende Geschwindigkeiten bekannt geben. (...)

Bei den Eisenbahnen des Bundes werden andere abweichende Geschwindigkeiten im Fahrplan oder in der La angegeben.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

## Kombinationssignale (Ks)

### 301.0102

#### 1 Allgemeines

(1) Kombinationssignale sind Lichtsignale, die die Fahraufträge mit einem Signallicht anzeigen.

Die Signale Ks 1 und Ks 2 gelten nur für Zugfahrten.

Die Signale können die Funktion

- eines Hauptsignals
- eines Vorsignals oder
- eines Haupt- und Vorsignals

haben.

(2) Hauptsignale, die mit weiß-rot-weißem Mastschild gekennzeichnet sind und zugleich Vorsignalfunktion besitzen, sind zusätzlich mit folgendem Mastschild gekennzeichnet:

Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck.

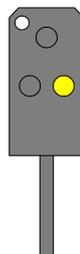


Das Mastschild ist rückstrahlend.

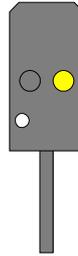
Das dreieckige gelbe Mastschild ist grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißen Mastschild angeordnet.

(3) Kombinationssignale mit Vorsignalfunktion, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, zeigen bei Signal

Ks 1 mit Zs 3v und bei Signal Ks 2 ein weißes Zusatzlicht über dem Signallicht.

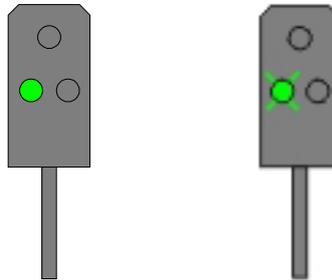


(4) Vorsignalwiederholer zeigen bei Ks 1 mit Zs 3v und bei Ks 2 ein weißes Zusatzlicht unter dem Signallicht.



## 2 Signal Ks 1

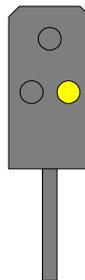
- (1) Fahrt
- (2) Ein grünes Licht bzw. ein grünes Blinklicht.



- (3) Das Signal zeigt grünes Blinklicht, wenn an diesem Signal ein Signal Zs 3v gezeigt wird.
- (4) Das Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit.

## 3 Signal Ks 2

- (1) Halt erwarten
- (2) Ein gelbes Licht.



- (3) Das Signal erlaubt die Vorbeifahrt und kündigt Halt an.

## **Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)**

### **301.0103**

#### **1 Allgemeines**

- (1) Die Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind.

Hinsichtlich der Kennzeichnung der Lichthauptsignale durch Mastschilder wird auch auf Modul 301.0002 Abschnitt 8 und Modul 301.1401 Abschnitt 2 Absätze 12 und 13 verwiesen.

- (2) Fahrtbegriffe an HI – Signalen gelten nur für Zugfahrten.

- (3) Ein Lichthaupt- oder Lichtvorsignal mit einem Licht zeigt an, dass die im Fahrplan zugelassene Geschwindigkeit entweder beibehalten werden darf (ein grünes Standlicht) oder so vermindert werden muss, dass die vorangezeigte Geschwindigkeit am nächsten Signal nicht überschritten wird (ein grünes oder gelbes Blinklicht oder ein gelbes Standlicht).

- (4) Bei einem Lichthauptsignal, das aus zwei Lichtern besteht, zeigt das untere Licht die Geschwindigkeit an, die am Signal nicht überschritten werden darf.

Ist anschließend ein Weichenbereich vorhanden, dann gilt die Geschwindigkeitsanzeige im anschließenden Weichenbereich.

Dem unteren gelben Licht kann ein gelb- oder grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein.

Das obere Licht gibt die Geschwindigkeit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf.

- (5) Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichthauptsignalen durch die Vorsignaltafel (Signal Ne 2) kenntlich gemacht.

An einem Lichtvorsignal, kann nur das Signal HI 1, HI 4, HI 7 oder HI 10 erscheinen.

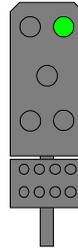
Lichtvorsignale im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke sind gemäß Modul 301.1401 Abschnitt 2 Absatz 9 und 10, Lichtvorsignalwiederholer gemäß Modul 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 17 gekennzeichnet.

- (6) Eine übersichtliche Darstellung der Signale enthält Anhang 1.

#### **2 Signal HI 1**

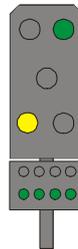
- (1) **Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit**

- (2) Ein grünes Licht



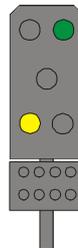
**3 Signal HI 2**

- (1) **Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht



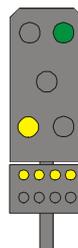
**4 Signal HI 3a**

- (1) **Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**
- (2) Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Licht



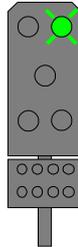
**5 Signal HI 3b**

- (1) **Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht



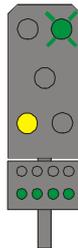
**6 Signal HI 4**

- (1) **Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen**
- (2) Ein grünes Blinklicht



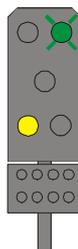
**7 Signal HI 5**

- (1) **Fahrt mit 100 km/h**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht



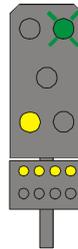
**8 Signal HI 6a**

- (1) **Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h**
- (2) Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Blinklicht



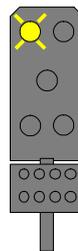
**9 Signal HI 6b**

- (1) **Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht



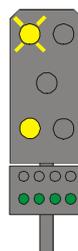
**10 Signal HI 7**

- (1) **Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen**
- (2) Ein gelbes Blinklicht



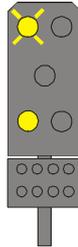
**11 Signal HI 8**

- (1) **Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht



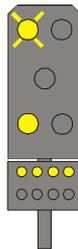
**12 Signal HI 9a**

- (1) **Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)**
- (2) Ein gelbes Licht, darüber ein gelbes Blinklicht



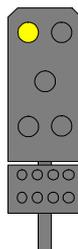
**13 Signal HI 9b**

- (1) **Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht



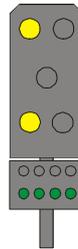
**14 Signal HI 10**

- (1) **"Halt" erwarten**
- (2) Ein gelbes Licht



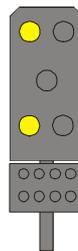
**15 Signal HI 11**

- (1) **Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht



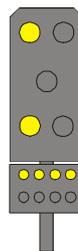
**16 Signal HI 12a**

- (1) **Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten**
- (2) Zwei gelbe Lichter übereinander



**17 Signal HI 12b**

- (1) **Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten**
- (2) Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht



301.0103A01 \*

Übersicht zu den Lichtsignalen HI 1 bis HI 12 (DV 301)

von	auf	V <sub>max</sub>	V 100 km/h	V 40/60 km/h	Halt	
V <sub>max</sub>	V <sub>max</sub> 100 40/60	HI 1	HI 4	HI 7	HI 10	V <sub>max</sub> 100 40/60 Hp 0
100 km/h	V <sub>max</sub> 100 40/60	HI 2	HI 5	HI 8	HI 11	V <sub>max</sub> 100 40/60 Hp 0
40/60 km/h	V <sub>max</sub> 100 60 40	HI 3 a   b	HI 6 a   b	HI 9 a   b	HI 12 a   b	V <sub>max</sub> 100 60 40 Hp 0

V<sub>max</sub> = zulässige Geschwindigkeit lt. Fahrplan

 Blinklicht     Blinklicht     Lichtstreifen     Lichtstreifen

## **Vorsignale (Vr)** **301.0201**

### **1 Allgemeines**

- (1) Vorsignale zeigen an, welches Signalbild am zugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist. Das Signal Vr 0 kann auch ein Schutzsignal (Sh 0 und Sh 2) ankündigen.
- (...)
- (3) Die Wahrnehmung der Stellung des Vorsignals entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Beobachtung des Hauptsignals.
- (4) Die Vorsignale sind entweder ortsfeste Form- oder Lichtsignale oder Wärtersignale.
- (5) Die Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal.  
Stehen sie in einem kürzeren Abstand, so wird dies besonders angezeigt.
- (...)
- (17) Vorsignalwiederholer, die nicht durch das Zusatzlicht kenntlich sind, sind am Mast durch eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Ring gekennzeichnet.



- (...)
- (19) Die Wärtervorsignale zeigen die senkrechte runde Scheibe wie bei ortsfesten Formvorsignalen, jedoch unbeweglich und ohne Flügel, bei Nacht zwei gelbe, nach rechts steigende Lichter.

## Zusatzsignale (Zs)

### 301.0301

#### 1 Allgemeines

Zusatzsignale gelten für Zugfahrten.

Das Signal Zs 103 (DV 301) gilt nur für Rangierfahrten.

Ortsfeste Zusatzsignale werden in der Regel an Haupt- oder Vorsignalen gezeigt.

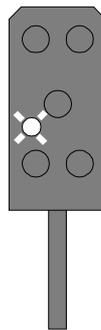
Die Signale Zs 2, Zs 2v, Zs 3, Zs 3v, Zs 6, und Zs 10 können alleinstehend gezeigt werden.

#### 2 Signal Zs 1 - Ersatzsignal

(1) **Am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren**

(2) Ein weißes Blinklicht.

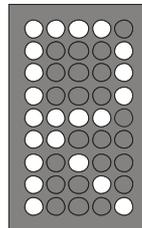
(...)



(3) Das Ersatzsignal gilt auch, wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.

### 3 Signal Zs 2 - Richtungsanzeiger

- (1) Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung



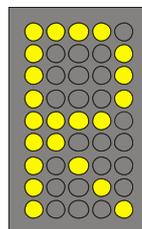
- (3) Der Richtungsanzeiger gibt durch einen Kennbuchstaben an, für welche Fahrtrichtung oder für welches Streckengleis mehrerer nebeneinander verlaufender Strecken das Hauptsignal auf Fahrt steht

Er wird auch angewandt, wenn dem Triebfahrzeugführer bei größeren Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil (z. B. Rangier- oder Personenbahnhof) angezeigt werden soll.

(...)

### 4 Signal Zs 2v - Richtungsvoranzeiger

- (1) Richtungsanzeiger (Zs 2) erwarten  
(2) Ein gelbleuchtender Buchstabe.



- (3) Der Richtungsvoranzeiger darf bis auf weiteres auch weißleuchtend sein.

### 5 Signal Zs 3 - Geschwindigkeitsanzeiger

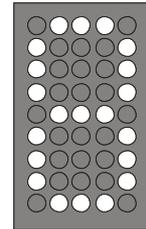
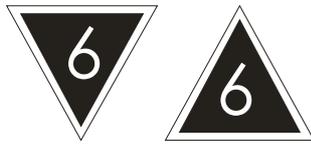
- (1) Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich nicht überschritten werden

- (2) Formsignal

Eine weiße Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand. Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze; bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.

- Lichtsignal

Eine weißleuchtende Kennziffer.



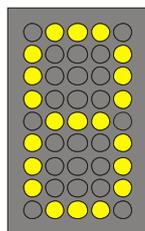
- (3) Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.
- (4) Das Signal wird auch an Blocksignalen selbsttätiger Blockstellen (Sbk) angewendet, wenn das nächste Signal im verkürzten Bremswegabstand folgt. In diesem Falle gilt die angezeigte Geschwindigkeit bei Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.
- (5) Die Kennziffer 3 kann anzeigen, dass in Stumpfgleise eingefahren wird oder dass ein ausreichender Durchrutschweg fehlt.  
Die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, dass besonders früh zu halten oder in ein besetztes Gleis einzufahren ist.
- (6) Wird innerhalb des anschließenden Weichenbereichs durch ein Signal Zs 3 eine andere Geschwindigkeit angezeigt, gilt diese bis zum Ende des Weichenbereichs. Eine durch Hauptsignal oder Signal Zs 3 vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung kann durch ein alleinstehendes Signal Zs 3 bereits vor dem Ende des anschließenden Weichenbereichs geändert werden.
- (7) Das Formsignal ist rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet, es kann bis auf weiteres nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein. Das Formsignal an Lichthauptsignalen zeigt mit der Spitze nach oben.

## 6 Signal Zs 3v - Geschwindigkeitsvoranzeiger

- (1) **Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) erwarten**
- (2) Eine gelbleuchtende Kennziffer

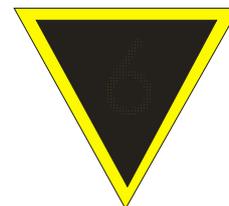
- (3) Lichtsignal

Die gezeigte Kennzahl bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.



- Formsignal

Eine gelbe Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit gelbem Rand.



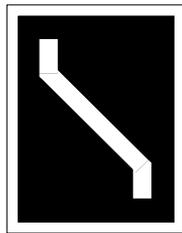
- (4) Das Formsignal ist rückstrahlend.

## 7 Signal Zs 6 - Gegengleisanzeiger

### (1) Der Fahrweg führt in das Streckengleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung

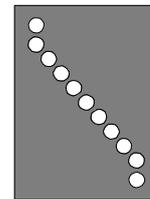
#### (2) Formsignal

Eine rechteckige schwarze Scheibe mit weißem Rand und einem von rechts nach links steigenden weißen Streifen, dessen Enden senkrecht abgewinkelt sind. Das Formsignal ist rückstrahlend.

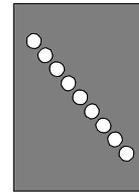


#### Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen von rechts nach links steigend, dessen Enden senkrecht nach oben und unten abgewinkelt sind.



Die Enden können bis auf weiteres nicht abgewinkelt sein.

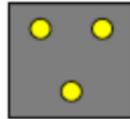


- (3) Der Gegengleisanzeiger zeigt an, dass auf zweigleisiger Strecke das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren werden darf. Der Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag bis dahin.
- (4) Wird das Formsignal vorübergehend angewendet, wird dies bei den Eisenbahnen des Bundes durch das Infrastrukturunternehmen in der La bekannt gegeben. (...)

## 8 Signal Zs 7 - Vorsichtsignal

**Am Signal Hp0 oder gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren!  
Weiterfahrt auf Sicht.**

- (1) Drei gelbe Lichter in Form eines V



- (2) Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal  
(3) Das Signal gilt bereits, wenn es leuchtet, während der Zug sich dem Signal nähert.  
Das Signal gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

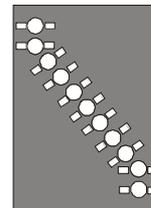
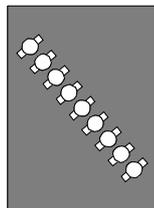
(...)

## 9 Signal Zs 8 - Gegengleisfahrt-Ersatzsignal

- (1) **Am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeifahren, der Fahrweg führt in  
das Streckengleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung.**

Lichtsignal

- (2) Ein weißblinkender Lichtstreifen von rechts nach links steigend. Die Enden des weißblinkenden Lichtstreifens können nach oben und unten senkrecht abgelenkt sein.



- (3) Der Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin.  
(4) Das Gegengleisfahrt-Ersatzsignal gilt auch, wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.

### 13 Signal Zs 13 - Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger

(1) **Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.**

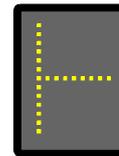
(2) **Formsignal**

Ein um 90° nach links umgelegtes rückstrahlendes „T“ auf einer rechteckigen schwarzen Scheibe.



**Lichtsignal**

Ein um 90° nach links umgelegtes, gelbleuchtendes „T“.



- (3) Der Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger erscheint am Hauptsignal für die Einfahrt eines Zuges in
- ein Stumpfgleis (Stumpfgleise der Kopfbahnhöfe ausgenommen)
  - ein durch Signale abschnittsweise unterteiltes Gleis, wenn der Einfahrweg verkürzt ist, oder
  - ein anderes Gleis, wenn der Einfahrweg um mehr als 30 % kürzer als bei den übrigen Einfahrten ist
- (4) Das Signal wird nicht angewendet, wenn das Signal Zs 3 gemäß Abschnitt 5 Absatz 5 gezeigt wird.

### 14 Signal Zs 103 - Rautentafel (DV 301)

(1) **Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen.**

(2) Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißen Rauten.



- (3) Die Rautentafel ist am Hauptsignal angebracht.

## Langsamfahrtsignale (Lf)

301.0501

### 1 Allgemeines

- (1) Die Langsamfahrtsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.  
Vorübergehende Langsamfahrstellen sind bei Eisenbahnen des Bundes in der Regel durch Anfang- und Endscheibe (Signale Lf 2 und Lf 3) gekennzeichnet.
- (2) Langsamfahrtsignale werden nicht aufgestellt, wenn die reduzierte Geschwindigkeit nur für einzelne Zuggattungen bzw. Züge gilt. Die Geschwindigkeitsreduzierung wird in diesem Fall den betroffenen Zügen durch das Infrastrukturunternehmen schriftlich bekannt gegeben.
- (3) Für Züge mit technischer Überwachung eines bekanntgegebenen besonderen Geschwindigkeitsprofils gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 nicht.<sup>1)</sup>
- (4) Die Langsamfahrtsignale Lf 1, Lf 1/2 (DV 301), Lf 2 und Lf 3 gelten für Züge und Rangierfahrten. Sie sind nicht ortsfest und dürfen bei den Eisenbahnen des Bundes nur auf besonderen Auftrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmers aufgestellt werden.  
(...)
- (5) Die nur für eine Zugfahrt geltenden oder die wegen aufgehobener Signalabhängigkeit erforderlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht signalisiert, wenn die Züge durch Befehl - nicht aber durch die La - unterrichtet werden.

### 2 Signal Lf 1 - Langsamfahrtscheibe

- (1) **Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.**

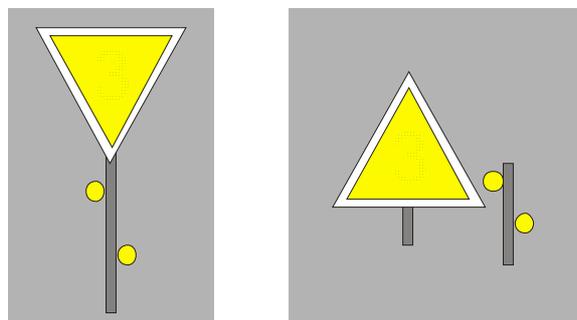
(2) Tageszeichen

Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



Nachtzeichen

Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei schräg nach links steigende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen.



- (3) Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

<sup>1</sup> derzeit nur für Fahrzeuge mit Neigetechnik

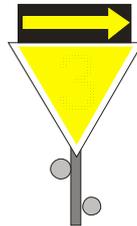
(...)

- (5) Die gelbe Scheibe darf rückstrahlend sein; sie ist dann bei der Anwendung des Nachtzeichens nicht beleuchtet.

Die Lampen für die gelben von rechts nach links steigenden Lichter sind bei den Eisenbahnen des Bundes auch am Tage am Signal angebracht, sie werden jedoch nur bei Anwendung des Nachtzeichens beleuchtet.

Die Lichter des Nachtzeichens sind bei beschränktem Raum bis zu 15 m vor dem Signal aufgestellt.

- (6) Das Signal Lf 1 kündigt an, dass auf dem in der Regel durch die Signale Lf 2 und Lf 3 gekennzeichneten Gleisabschnitt höchstens die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit angewandt werden darf, bis das letzte Fahrzeug des Zuges oder der Rangierfahrt den Abschnitt verlassen hat.
- (7) Als Kennziffern werden die Ziffern bzw. Zahlen 0,5; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 verwendet.
- (8) Das Signal Lf 1 steht in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal Lf 2.
- (9) Beginnt eine Langsamfahrstelle nach einer Strecken- oder Fahrwegverzweigung, ist das Signal Lf 1 durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand ergänzt, um anzuzeigen, für welche Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.



Züge werden durch Befehl oder die La verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.

(...)

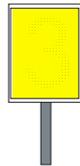
- (10) Schließt sich unmittelbar an eine Langsamfahrstelle eine weitere an, die mit niedrigerer Geschwindigkeit zu befahren ist, so ist das Signal Lf 1 für diese zweite Langsamfahrstelle hinter dem Signal Lf 2 der ersten Langsamfahrstelle aufgestellt. Wenn nötig, muss die erste Langsamfahrstelle bis zur Länge des Bremsweges der Strecke gegen die Fahrtrichtung verlängert werden. Wird die zweite Langsamfahrstelle mit höherer Geschwindigkeit befahren, so ist das Signal Lf 1 hierfür erst unmittelbar vor dem zugehörigen Signal Lf 2 aufgestellt.
- (11) Bei den Eisenbahnen des Bundes darf der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – (...) - in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal Lf 1 auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der verkürzte Abstand ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

- (12) Wenn Züge hinter dem Signal Lf 1 beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen oder aus der Führung von ETCS entlassen werden, ist ein zweites Signal Lf 1 ohne die gelben Lichter aufgestellt.

Der Standort des zweiten Signals Lf 1 ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

### 3 Signal Lf 1/2 - Langsamfahrbeginnscheibe

- (1) **Auf dem am Signal beginnenden, in der Regel durch eine Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.**
- (2) Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.



- (3) Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat.
- (4) Für die Anwendung der Kennziffern gilt Abschnitt 2 Absatz 7 sinngemäß.
- (5) Das Signal Lf 1/2 ist bei Dunkelheit zu beleuchten.  
Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf Ausnahmen zulassen.
- (6) Das Signal zeigt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Bahnhofshauptgleisen an, soweit diese keine durchgehenden Hauptgleise sind.  
Es steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleises unmittelbar rechts neben dem Gleis und wird nicht signalmäßig vorangekündigt.  
Reicht die Entfernung vom Gleisanfang bis zum Beginn des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts für die Abbremsung aus (siehe Abschnitt 2, Abs. 11), so sind anstelle des Signals Lf 1/2 die Signale Lf 1 und Lf 2 aufzustellen.
- (7) Der Triebfahrzeugführer wird über die aufgestellten Signale Lf 1/2 durch die La unterrichtet.  
Er hat sich bei der Einfahrt auf die in der La angegebene Geschwindigkeit – bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsangaben für einzelne Gleise auf die niedrigste - einzurichten.  
Ab Signal Lf 1/2 darf die dort angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.  
Bei Ausfahrten wird der Triebfahrzeugführer durch das Signal Lf 3 darauf hingewiesen, dass für das betreffende Gleis eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht.
- (8) Solange ein Signal Lf 1/2 als ungültig gekennzeichnet ist, darf das Signal Lf 3 nicht aufgestellt sein.

### 4 Signal Lf 2 - Anfangscheibe

- (1) **Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle**

- (2) Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A.



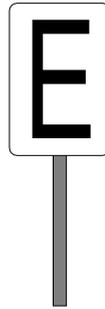
- (3) Das Signal Lf 2 steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.
- (4) Das Signal Lf 2 ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.  
(...)
- (6) Am Signal Lf 2 ist der gemäß Abschnitt 2, Abs. 10 angebrachte Richtungspfeil wiederholt, wenn auch das Signal Lf 2 vor der Strecken- oder Fahrwegverzweigung steht.  
(...)
- (7) Innerhalb einer vorübergehenden Langsamfahrstelle ist ein weiteres Signal Lf 1 - ohne die gelben Lichter - und unmittelbar dahinter ein weiteres Signal Lf 2 aufgestellt,
- a) am Halteplatz der Züge, wenn Züge in der vorübergehenden Langsamfahrstelle planmäßig beginnen oder ihre Fahrt mit Personalwechsel fortsetzen,
  - b) hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn Züge von einmündenden Hauptgleisen in die vorübergehende Langsamfahrstelle einfahren und die am Hauptsignal zugelassene Geschwindigkeit geringer ist als in der Langsamfahrstelle.

Der Standort dieser zweiten Signale ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

## 5 Signal Lf 3 - Endscheibe

### (1) Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle

(2) Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische weiße Scheibe mit schwarzem E.



(3) Das Signal Lf 3 steht am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. Auf eingleisigen Strecken kann das Signal Lf 3 unmittelbar links neben dem Gleis aufgestellt sein.

(...)

(4) Das Signal Lf 3 ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt.

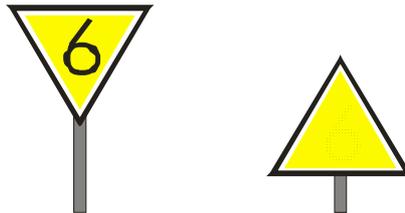
(5) Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer vorübergehenden Langsamfahrstelle nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal Lf 3 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf *abweichend von der Anweisung zur Durchführung der ESO Nr. 52* die Geschwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.



(6) Das Signal Lf 3 ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend. (...)

## 8 Signal Lf 6 - Geschwindigkeits-Ankündesignal

- (1) Ein Geschwindigkeitssignal (Lf 7) ist zu erwarten
- (2) Eine auf der Spitze stehende, schwarz- und weißumrandete dreieckige gelbe Tafel zeigt eine schwarze Kennziffer



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit vom Signal Lf 7 ab zugelassen ist.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

- (3) Das Signal Lf 6 ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.
- (4) Das Signal Lf 6 ist aufgestellt, wenn ab dem Signal Lf 7 eine verminderte Geschwindigkeit zugelassen ist.

Es steht in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal Lf 7; auf Nebenbahnen vor Bahnübergängen steht es in der Regel in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand vor dem Signal Lf 7. (...)

Außerdem darf bei Eisenbahnen des Bundes der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – (...)– in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal Lf 6 auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand mindestens dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der verkürzte Abstand ist dann im Fahrplan oder in schriftlichen Anweisungen bekannt gegeben.

- (5) Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 verwendet.
- (6) Beginnt die mit Signal Lf 6 angekündigte Geschwindigkeitsbeschränkung nach einer Strecken- oder Fahrwegverzweigung, ist das Signal Lf 6 durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt. (...)

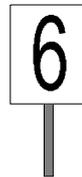


(...)

- (8) Auf Nebenbahnen - ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen - kann das Signal Lf 6 mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger, durch die Gestaltung der Bahnanlagen geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.

## 9 Signal Lf 7 - Geschwindigkeitssignal

- (1) **Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden**
- (2) Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist

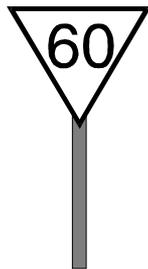


- (3) Das Signal Lf 7 kennzeichnet einen Geschwindigkeitswechsel.
- (4) Es ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.
- (5) Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 und 16 verwendet.
- (6) Das an einem Hauptsignal aufgestellte Signal Lf 7 gilt nur bei Stellung Hp 1, Ks 1 ohne Zs 3 oder Ks 2 ohne Zs 3.
- (7) Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel liegt auch vor, wenn an Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen bei Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.
- (8) Auf Nebenbahnen - ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen - kann das Signal Lf 7 mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt durch die Gestaltung der Bahnanlagen für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.
- (9) Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal Lf 7 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf die Geschwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.



## 10 Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel (DV 301)

- (1) **Die angezeigte Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden**
- (2) Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen



- (3) Durch das Signal Lf 4 werden angezeigt
  - a) die Geschwindigkeitswechsel *der im VzG festgelegten und, soweit zutreffend, im Fahrplan bekannt gegebenen Geschwindigkeiten* für die Streckengleise und die durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe.
  - b) Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Befahren von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.
- (4) Ist die Geschwindigkeit herabzusetzen, wird das Signal Lf 4 entsprechend dem Bremsweg der betreffenden Strecke vor der durch Signal Lf 5 gekennzeichneten Stelle des Geschwindigkeitswechsels (siehe Abschnitt 11 Absatz 3) aufgestellt.

Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal Lf 4 in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand mindestens dem für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht.

(...)

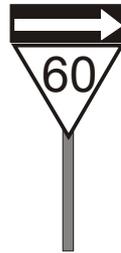
Auf den verkürzten Abstand wird *im VzG und im Fahrplan* hingewiesen.

Bei einer Geschwindigkeitserhöhung steht das Signal Lf 4 an einer Stelle des Geschwindigkeitswechsels.

(...)

- (5) Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel im Streckengleis oder im durchgehenden Hauptgleis eines Bahnhofs liegt auch vor
  - a) an den Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen, wenn beim Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.
  - b) am Ende einer durch ein Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung.

Das Signal Lf 4 ist in diesen Fällen hinter der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufzustellen, ausgenommen dann, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuzeigen ist.



Das in diesem Falle vor der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufgestellte Signal Lf 4 ist durch einen weißen Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Fahrtrichtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

(...)

- (6) Die Geschwindigkeitstafel ist vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen aufzustellen, wenn die Geschwindigkeit für das Befahren des Bahnübergangs herabgesetzt werden muss.

Das Signal Lf 4 wird in diesem Falle stets im Abstand des für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweges, mindestens jedoch 150 m vor dem Bahnübergang oder vor dem Signal Lf 5 aufgestellt.

Hinsichtlich der Vereinigung mit Signal Pf 2 wird auf Modul 301.1501, Abschnitt 10, Absatz. 4 verwiesen.

Gilt das Signal Pf 2 für mehrere Bahnübergänge, ist auch die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung für die am Signal Pf 2 angegebene Anzahl von Bahnübergängen gültig

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug das Signal Lf 5, wo dieses nicht aufgestellt ist, den Bahnübergang erreicht hat.

Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

Die Geschwindigkeitserhöhung hinter dem Bahnübergang wird nicht durch das Signal Lf 4 angezeigt.

Wo in Ausnahmefällen vor dem Befahren eines nicht technisch gesicherten Bahnübergangs zu halten ist, zeigt das Signal Lf 4 die Zahl 0.

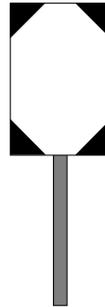
Außerdem ist das Signal Lf 5 aufzustellen.

(...)

- (8) Die Geschwindigkeitstafel ist ortsfest und steht unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis.
- (9) Das Signal Lf 4 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, kann aber rückstrahlend sein.

## 11 Signal Lf 5 - Eckentafel

- (1) **Die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein**
- (2) Eine rechteckige, weiße Tafel mit schwarzen Ecken



- (3) Die Eckentafel kennzeichnet die Stelle, an der eine durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht sein muss.  
Vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen ist die Eckentafel dann aufgestellt, wenn die Stelle besonders zu kennzeichnen ist, von der ab die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit gilt.  
Wenn das Signal Lf 4 die Zahl 0 zeigt, ist stets das Signal Lf 5 aufgestellt; es kennzeichnet die Stelle, an der zu halten ist.
- (4) Am Signal Lf 5 ist der gemäß Abschnitt 10, Absatz 5 angebrachte Richtungspfeil zu wiederholen, wenn auch das Signal Lf 5 vor der Strecken- oder Fahrwegverzweigung steht. (...)
- (5) Die Eckentafel ist ortsfest und steht unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis.
- (6) Das Signal Lf 5 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, kann aber rückstrahlend sein.

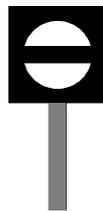
## Schutzsignale (Sh) 301.0601

### 1 Allgemeines

- (1) Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen.
- (2) Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.
- (3) Die Signale Sh 0 und Sh 1 werden verwendet am Sperrsignal, Gleissperrensinal (Formsignal) und Abschlussignal von Stumpfgleisen.
- (4) Das Formsignal kann mit einem Wartezeichen (Ra 11) verbunden sein.
- (...)
- (6) Signale Sh 0 an Gleisabschlüssen, die Stumpfgleiseinfahrten begrenzen, sind bei Dunkelheit beleuchtet. Übrige Signale Sh 0 und Sh 1 sind rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

### 2 Signal Sh 0

- (1) **Halt! Fahrverbot**
- (2) Ein waagerechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund



- (3) (...)  
Das Gleissperrensinal zeigt an, dass die Gleissperre aufgelegt ist.

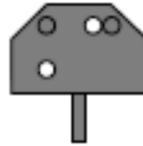
(...)

### 3 Signal Sh 1, Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal (DV 301)

- (1) **Signal Sh 1: Fahrverbot aufgehoben.**  
**Signal Ra 12 (DV 301): Rangierfahrt erlaubt.**
- (2) Signal Sh 1 Formsignal:  
Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.



Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301),  
Signal Ra 12 (DV 301):  
Zwei weiße Lichter nach rechts steigend

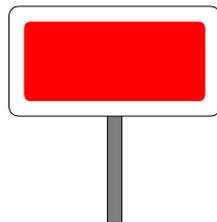


- (3) In Verbindung mit Signal Hp 0 zeigt das Signal an, dass das Haltgebot für Rangierfahrten aufgehoben ist.
- (...)
- (5) Wenn mehrere Rangierfahrten vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt das Signal nur für die erste Rangierfahrt.
- (...)
- (7) Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen verbunden, so ist stets eine besondere Zustimmung des Weichenwärters zur Vorbeifahrt abzuwarten.
- (...)

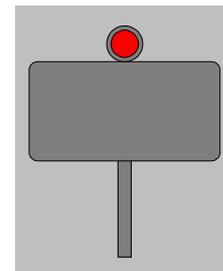
#### 4 Signal Sh 2

##### (1) Schutzhalt

(2) Tageszeichen  
Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen  
Ein rotes Licht am Tageszeichen



- (3) Das Signal wird verwendet als
- Wärterhaltscheibe
  - Abschlusssignal eines Einfahrstumpfgleises.
- (4) Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest.  
Ist die Regelaufstellung des Signals Sh 2 gemäß Modul 301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 nicht möglich, ist es im Gleis aufgestellt.

- (5) Die Wärterhaltscheibe wird verwendet:
- a) zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,
  - b) zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten sollen.
- (6) Auf freier Strecke wird die Wärterhaltscheibe in mindestens 50 m Sicherheitsabstand vor der zu schützenden Stelle aufgestellt.

(...)

- (8) Der Haltauftrag wird durch Entfernen oder Wegdrehen bzw. Wegklappen des Signals aufgehoben, soweit der Auftrag zur Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe nicht durch Befehl erteilt wird.
- (9) Bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen wird am Abschlussignal des Einfahrstumpfgleises nur das Tageszeichen gezeigt.

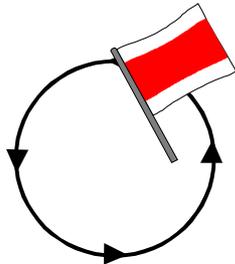
Das Abschlussignal übriger Stumpfgleise ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

## 5 Signal Sh 3 - Kreissignal

- (1) **Sofort halten!**

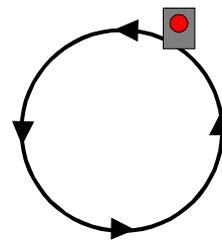
### (2) Tageszeichen

Eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen.



### Nachtzeichen

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



- (3) Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt sofort zum Halten gebracht werden muss.

Wenn zweifelhaft ist, ob der Zug oder die Rangierfahrt das Signal wahrnehmen werden, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden.

## 6 Signal Sh 5 - Horn- und Pfeifsignal

(1) **Sofort halten.**

(2) Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



(3) Das Signal wird gegeben,

- a) wenn das Kreissignal (Sh 3) nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint,
- b) um andere Mitarbeiter zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierfahrt zu veranlassen.

## **Signale für den Rangierdienst (Ra)**

**301.0700**

### **Allgemeines**

- (1) Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben.
- (2) Zu den Signalen für den Rangierdienst gehören
  - A. die Rangiersignale (Signale Ra 1 bis Ra 5, siehe Modul 301.0701),
  - (...)
  - C. die sonstigen Signale für den Rangierdienst (Signale Ra 10 bis Ra 13, siehe Modul 301.0703)

---

**Signale für den Rangierdienst (Ra)**  
**301.0701**

**A. Rangiersignale**

**1 Allgemeines**

- (1) Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben.  
Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber Signal Ra 5)
- (2) Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet.
- (3) Wird beim Rangieren der Arm - bei Dunkelheit mit der Laterne - hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.

**2 Signal Ra 1**

- (1) **Wegfahren**
- (2) Mit der Mundpfeife oder dem Horn  
Ein langer Ton



und mit dem Arm

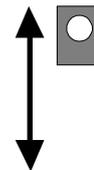
Tageszeichen

Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten



Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten



- (3) Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber weg fahren.
- (4) Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

### 3 Signal Ra 2

(1) **Herkommen**

(2) Mit der Mundpfeife oder dem Horn zwei mäßig lange Töne



und mit dem Arm

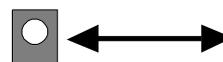
Tageszeichen

Langsame waagerechte Bewegung des Arms  
hin und her



Nachtzeichen

Langsame waagerechte Bewegung der Laterne  
hin und her



(3) Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

(4) Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

### 4 Signal Ra 3

(1) **Aufdrücken**

(2) Mit der Mundpfeife oder dem Horn zwei kurze Töne schnell nacheinander



und mit dem Arm

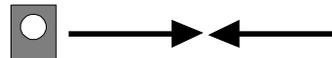
Tageszeichen

Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben  
und die flach ausgestreckten Hände wiederholt  
einander nähern.



Nachtzeichen

Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne



(3) Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken.

(4) Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

## 5 Signal Ra 4

### (1) Abstoßen

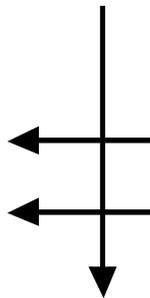
(2) Mit der Mundpfeife oder dem Horn zwei lange Töne und ein kurzer Ton



und mit dem Arm

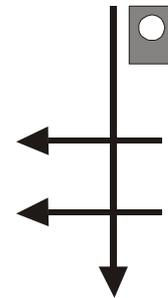
#### Tageszeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.



#### Nachtzeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.



(3) Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

## 6 Signal Ra 5

### (1) Rangierhalt

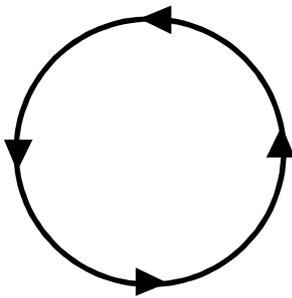
(2) Mit der Mundpfeife oder dem Horn drei kurze Töne schnell nacheinander



und mit dem Arm

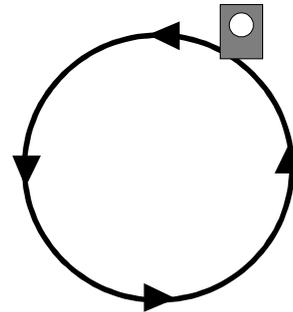
Tageszeichen

Kreisförmige Bewegung des Arms.



Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung der Laterne.



(3) Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

(...)

---

## Signale für den Rangierdienst (Ra) 301.0703

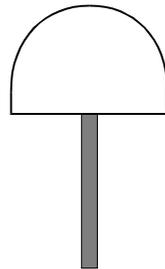
### C. Sonstige Signale für den Rangierdienst

#### 1 Signal Ra 10 - Rangierhalttafel

- (1) Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden
- (2) Eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“



Die weiße Tafel kann auch ohne Aufschrift sein.



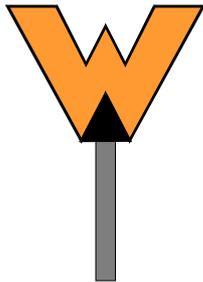
- (3) Das Signal steht in der Regel links vom Gleis.

**2 Signal Ra 11 (DS 301)/  
Signal Ra 11a (DV 301),  
Signal Ra 11b (DV 301)-  
Wartezeichen**

**(1) Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten!**

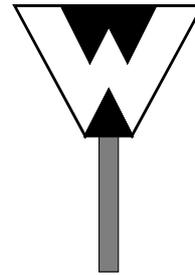
(2) Signal Ra 11a

Ein gelbes W mit schwarzem Rand



(3) Signal Ra 11b

Ein weißes W mit schwarzem Rand



- (4) Bevor mit der Spitze einer Rangierfahrt am Wartezeichen vorbeigefahren werden darf, muss der Weichenwärter eine Zustimmung gegeben haben.

Die Zustimmung wird gegeben:

(...)

b) beim Signal Ra 11 b mündlich oder durch Hochhalten des Armes oder einer weiß leuchtenden Handleuchte.

c) beim Signal Ra 11a durch Signal Ra 12

- (5) Das Signal Ra 11a wird nur in Verbindung mit dem Signal Ra 12 angewandt.

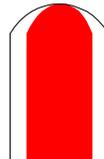
Das Signal Ra 11b wird alleinstehend **sowie an Drehscheiben und Schiebebühnen**, und zwar stets ohne das Signal Ra 12 angewandt.

(...)

- (6) Das Signal kann bei Dunkelheit beleuchtet sein.

**3 Signal Ra 12 (DS 301)/  
Signal So 12 (DV 301)  
Grenzzeichen**

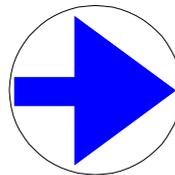
- (1) **Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf**
- (2) Ein rot-weißes Zeichen.



- (3) Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder
  - ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder
  - je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.

**4 Signal Ra 13 - Isolierzeichen**

- (1) **Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung**
- (2) Auf weißem Grund ein blauer Pfeil.



- (3) Das Isolierzeichen gibt an, wie weit ein Gleis freizuhalten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird.
- (4) Das Signal kann auch vor Zugeinwirkungsstellen von Automatik-Hilfseinschalttasten der BÜ angeordnet sein.
- (5) Das Signal steht rechts oder links vom Gleis. Der blaue Pfeil weist auf das zugehörige Gleis.

## Weichensignale (Wn) 301.0801

### 1 Allgemeines

- (1) Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.
- (2) Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.
- (3) Bei Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche.

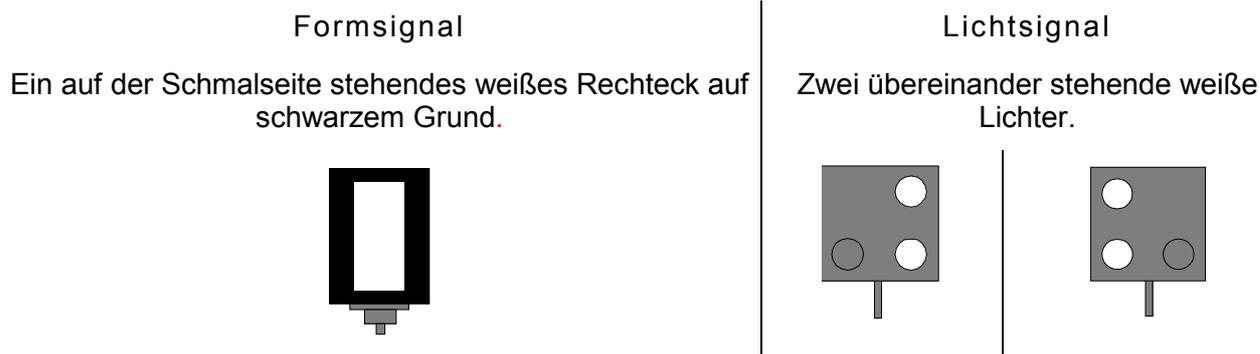
Bei den Eisenbahnen des Bundes blinken zwei weiße Lichter.

(...)

### 2 Signal Wn 1

#### (1) Gerader Zweig

- (2) Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:

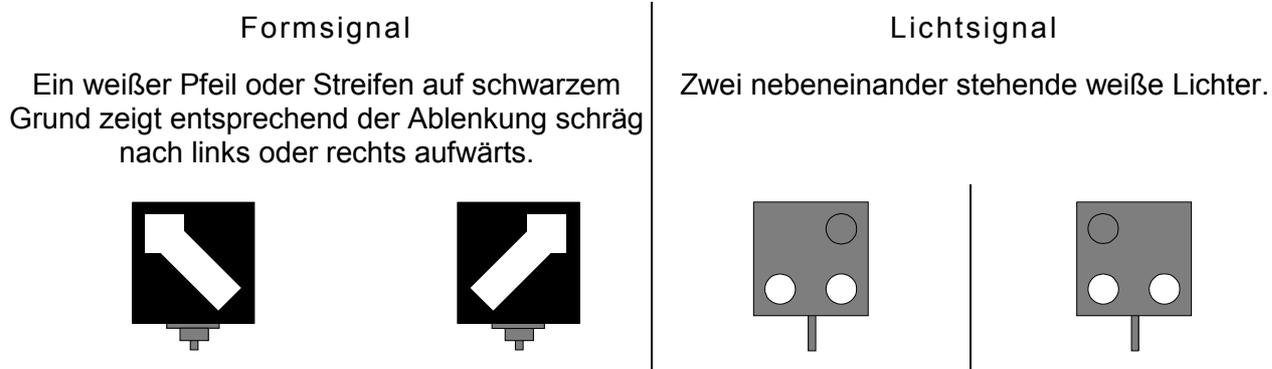


- (3) Bei einer Innenbogenweiche zeigt das Signal den Fahrweg durch den schwächer gebogenen Zweig an.

### 3 Signal Wn 2

#### (1) Gebogener Zweig

- (2) Von der Weichenspitze aus gesehen:

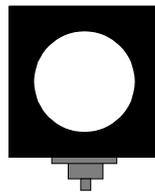


- (3) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den stärker gebogenen Zweig an.
- (4) Bei Außenbogenweichen wird in beiden Stellungen das Signal Wn 2 verwendet, wobei der Pfeil je nach der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.

- (5) Formsignal:

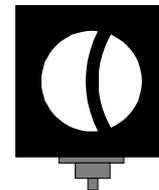
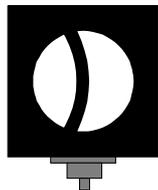
Vom Herzstück aus gesehen: (bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen).

Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund



- (6) Vom Herzstück aus gesehen: (bei Außenbogenweichen)

Eine nach links oder rechts geöffnete Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem Grund.



- (7) Bei Fahrten aus dem linksseitigen Gleis ist die Sichel nach links, bei Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis ist die Sichel nach rechts geöffnet.

#### 4 Signale für doppelte Kreuzungsweichen

- (1) Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbedeutung geben an, dass die Weiche für die Fahrt in den oder aus dem entsprechenden Zweig steht.
- (2) Bei doppelten Kreuzungsweichen kennzeichnet die Richtung der Pfeile oder Streifen den Fahrweg, und zwar gibt der untere Pfeil oder Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an.

## 5 Signal Wn 3

(1) Gerade von links nach rechts

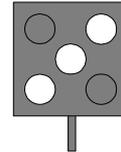
(2) Formsignal

Die Pfeile oder Streifen bilden eine von links nach rechts steigende Linie.



Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von links nach rechts steigende Linie.



## 6 Signal Wn 4

(1) Gerade von rechts nach links

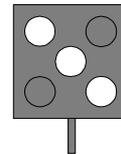
(2) Formsignal

Die Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende Linie.



Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von rechts nach links steigende Linie.



## 7 Signal Wn 5

(1) Bogen von links nach links

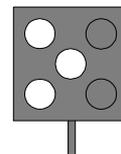
(2) Formsignal

Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.



Lichtsignal

Die Lichter bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.



## 8 Signal Wn 6

(1) **Bogen von rechts nach rechts**

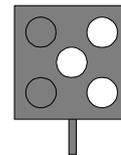
(2) **Formsignal**

Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



**Lichtsignal**

Die Lichter bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



## 9 Signal Wn 7

(1) **Die Gleissperre ist abgelegt.**

(2) Ein senkrechter, schwarzer Streifen in einer runden, weißen Scheibe auf schwarzem Grund.



- (3) Durch das Signal Wn 7 wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.
- (4) Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund.
- (5) An Stelle des Signals Wn 7 darf bis auf weiteres auch das Signal Sh 1 (Formsignal) verwendet werden.

## Signale für das Zugpersonal (Zp) 301.0901

### Signale des Triebfahrzeugführers

#### 1 Allgemeines

Die hörbaren Signale werden mit der Pfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Fahrzeuges gegeben.

#### 2 Signal Zp 1 - Achtungssignal

(1) **Achtung.**

(2) Ein mäßig langer Ton.



(3) Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

Es ist zu geben, z. B.

- um Personen zu warnen,
  - vor dem Ingangsetzen von Militär- und Arbeitszügen,
  - wenn Schranken nicht geschlossen sind,
  - zur Bestätigung, dass ein Durchfahrauftrag (Zp 9) wahrgenommen wurde,
  - wenn Bremser auf das zu erwartende Signal Zp 2 oder Zp 3 aufmerksam zu machen sind,
  - vom Führer einer Vorspannlokomotive, wenn dies vorgeschrieben ist.
- (4) Bei unsichtigem Wetter ist das Signal vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung und ohne Drehkreuze oder andere Abschlüsse wiederholt zu geben; wenn der Triebfahrzeugführer diese Bahnübergänge nicht rechtzeitig erkennen kann, hat er das Signal im Abstand von 10 bis 15 Sekunden zu geben.

(...)

#### 6 Signal Zp 5 - Notsignal

(1) **Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten - Bremsen und Hilfe leisten!**

(2) Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.



(3) Das Signal gilt für alle Mitarbeiter.

## Signale für das Zugpersonal (Zp) 301.0902

### Bremsprobesignale

#### 1 Allgemeines

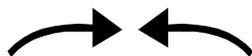
- (1) Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und Rangierabteilungen. Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.
- (2) Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.
- (3) Bremsprobesignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Mitarbeitern.
- (4) Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.

#### 2 Signal Zp 6

- (1) **Bremse anlegen.**
- (2) Handsignal:

##### Tageszeichen

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.

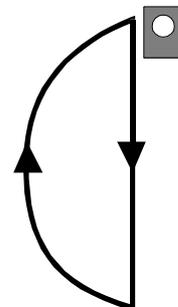


Lichtsignal:

Ein weißes Licht.

##### Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt.



### 3 Signal Zp 7

(1) **Bremse lösen.**

(2) Handsignal:

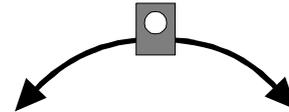
#### Tageszeichen

Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.



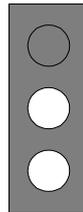
#### Nachtzeichen

Die weiß leuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.



Lichtsignal:

Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.



### 4 Signal Zp 8

(1) **Bremse in Ordnung.**

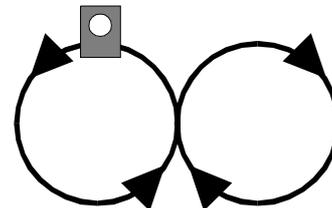
(2) Handsignal:

#### Tageszeichen

Beide Arme werden gestreckt senkrecht hochgehalten.

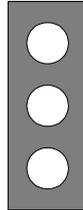
#### Nachtzeichen

Die weiß leuchtende Handlaterne wird mehrmals in Form einer liegenden Acht bewegt.



Lichtsignal: 11

Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.



- (3) Die Aufnahme des Handsignals ist zu bestätigen.

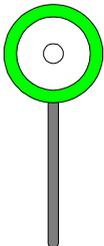
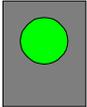
## Signale für das Zugpersonal (Zp) 301.0903

### Abfahrtsignal, Türschließerauftrag

#### 1 Signal Zp 9

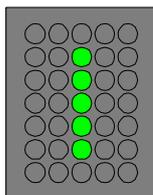
##### (1) Abfahren

##### (2)

Handsignal		Lichtsignal
<b>Tageszeichen</b> Eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand	<b>Nachtzeichen</b> Ein grünes Licht.	Ein grün leuchtender Ring.
		
oder das Nachtzeichen des Signals (...)		

##### (3) Als Signalbild des Lichtsignals kann bis auf weiteres ein senkrechter grüner Lichtstreifen verwendet werden.

Ein senkrechter grüner Lichtstreifen. Dieses Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.



##### (4) Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

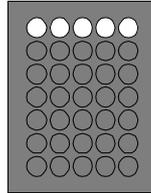
Als Abfahrauftrag wird das Signal möglichst nahe bei dem führenden Fahrzeug gegeben.

(...)

##### (5) Das Lichtsignal ist ortsfest.

## 2 Signal Zp 10 - Türschließauftrag

- (1) **Türen schließen**
- (2) Ein waagerechter, weißer Lichtstreifen.



(...)

## **Signale für das Zugpersonal (Zp)** **301.0904**

### **Rufsignale**

#### **1 Signal Zp 11**

(1) **Kommen**

- (2) Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton oder ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen.



- (3) Das Signal wird gegeben, um Mitarbeiter herbeizurufen oder auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal die Einfahrt eines Zuges zu veranlassen.

Das Signal wird auch gegeben, um den Zugführer bzw. Triebfahrzeugführer an den Signalfernsprecher zu rufen

- (4) Zum Geben des Signals werden Horn, Hupe, Wecker, Leuchte oder Fahrzeugpfeife (oder die sie ersetzende Einrichtung des Fahrzeugs) verwendet.

(...)

## Fahrleitungssignale (EI)

### 301.1001

#### 1 Allgemeines

- (1) Die Fahrleitungssignale kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.  
Die Fahrleitungssignale kennzeichnen auch ausgeschaltete Fahrleitungs-Abschnitte.
- (2) Die Fahrleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.
- (3) Die Fahrleitungssignale gelten für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung (...).
- (4) Wenn bei einer Gleisverzweigung bei den Signalen EI 1v, EI 1, EI 3, EI 4 und EI 6 angezeigt werden soll, für welche Fahrtrichtung das Signal gilt, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt.

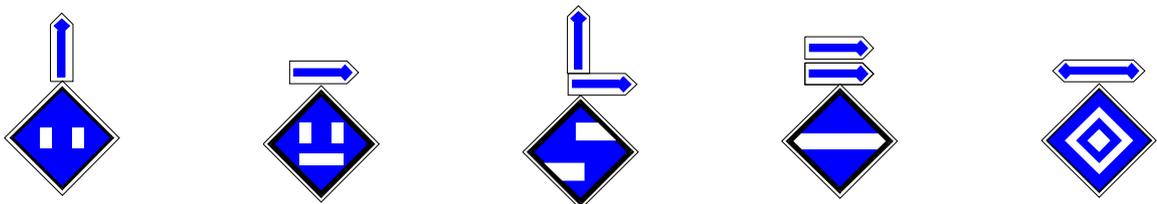
Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, dass das Signal für den geraden Zweig oder bei Krümmungen für den schwächer gekrümmten Zweig der Weiche gilt.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, für welche Richtung das Signal gilt.

Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und sind mehrere Gleise betroffen, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.

Für einen am Signal EI 3 angebrachten Richtungspfeil ist die Fahrtrichtung in der La angegeben.

(...)

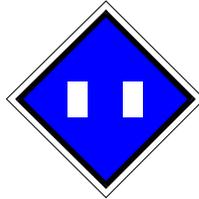


#### 2 Signale EI 1v, EI 1 und EI 2

- (1) Die Signale sind ortsfest.
- (2) Wo Fahrleitungs-Schutzstrecken nur zeitweise das Ausschalten der Triebfahrzeuge erfordern, ist für die Einfahrt in die Schutzstrecke ein veränderliches Aus- und Einschaltsignal (EI 1/EI 2) vorhanden.
- (3) Signale an Fahrleitungs-Schutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; das Signal EI 1v ist beleuchtet oder rückstrahlend. Bei einfachen Verhältnissen kann auf die Beleuchtung der Signale verzichtet werden.

### 3 Signal EI 1v

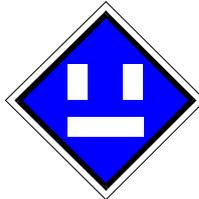
- (1) **Signal EI 1 erwarten**
- (2) Zwei weiße Rechtecke waagrecht nebeneinander.



- (3) Das Signal wird bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt.
- (4) Das Signal befindet sich grundsätzlich im halben Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem Signal EI 1.

### 4 Signal EI 1 - Ausschaltsignal

- (1) **Ausschalten**
- (2) Ein zerlegtes weißes U.

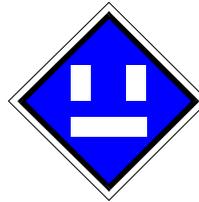


- (3) Das Signal bedeutet, dass das Ausschalten am Signal beendet sein muss.
- (4) Das Signal EI 1 kann mit einem Signal EI 2 am gleichen Standort vereinigt sein; das Signal EI 2 befindet sich dann über dem Signal EI 1.

In diesem Fall muss das Triebfahrzeug spätestens am Standort des Signals ausgeschaltet sein und darf unmittelbar nach der Vorbeifahrt am Signal und Wiederkehr der Fahrleitungs-  
spannung wieder eingeschaltet werden.

Die am gleichen Standort vereinigten Signale EI 1 und EI 2 sind bei Dunkelheit beleuchtet.





## 5 Signal EI 2 - Einschaltsignal

- (1) Einschalten erlaubt
- (2) Ein geschlossenes weißes U.



- (3) Das Signal bedeutet, dass das Triebfahrzeug nach Vorbeifahrt am Signal wieder eingeschaltet werden darf.

(...)

- (5) Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit einer auf der Spitze stehenden weiß- und schwarzumrandeten blauen quadratischen Tafel, auf der sich eine weiße Sinuskurve (Wechselstromsystem-Anfang) oder zwei waagerechte weiße Streifen (Gleichstromsystem-Anfang) befinden, ergänzt sein. Über der Sinuskurve kann eine Zahl (Spannung) gezeigt werden.

Das Triebfahrzeug darf erst nach dem Systemwechsel wieder eingeschaltet werden.



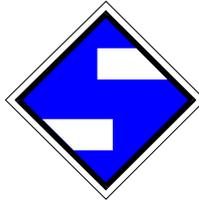
## 6 Signale EI 3, EI 4 und EI 5

- (1) Die Signale sind nicht ortsfest.
- (2) Die Signale sind bei Dunkelheit beleuchtet; bei einfachen Verhältnissen kann darauf verzichtet werden.

(...)

## 7 Signal EI 3 - "Bügel ab"-Ankündesignal

- (1) **Signal "Bügel ab" erwarten**
- (2) Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen.

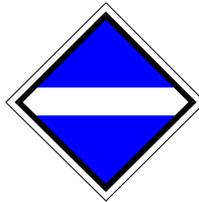


- (3) Das Signal kündigt ein „Bügel ab“-Signal (EI 4) an.
- (4) Das Signal befindet sich in der Regel im halben Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem „Bügel ab“-Signal (EI 4).
- (5) Wenn Züge hinter dem Signal EI 3 beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist ein zweites Signal EI 3 aufgestellt.

Der Standort des zweiten Signals wird in der La bekannt gegeben.

## 8 Signal EI 4 - "Bügel ab"-Signal

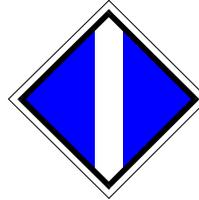
- (1) **Bügel ab**
- (2) Ein waagerechter weißer Streifen.



- (3) Das Signal kennzeichnet den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf.
- (4) Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.
- (5) Das Signal befindet sich 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt.

## 9 Signal EI 5 - "Bügel an"-Signal

- (1) **Bügel an**
- (2) Ein senkrechter weißer Streifen.



- (3) Das Signal kennzeichnet das Ende eines Gleisabschnitts, der mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden muss.
- (4) Das Signal bedeutet, dass die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen.
- (5) Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Anlegen erst beginnen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist.
- (6) Das Signal EI 5 befindet sich 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt.
- (...)
- (8) Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit der Tafel gemäß Abschnitt 5 Absatz 5 ergänzt sein. In diesem Fall dürfen die Stromabnehmer erst nach dem Systemwechsel wieder angelegt werden.



## 10 Signal EI 6

- (1) **Halt für Fahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern**
- (2) Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innen liegendem weißem Quadrat.



- (3) Das Signal zeigt an, dass Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind.

- (4) Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf das Vorbeileiten der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal EI 6 zulassen. Der Eisenbahnverkehrsunternehmer regelt, unter welchen Bedingungen und wie die Vorbeifahrt der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal EI 6 erfolgen darf.
- (5) Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

## Signale an Zügen (Zg) 301.1101

### 1 Allgemeines

- (1) Die Signale kennzeichnen Züge und auf die freie Strecke übergehende Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb.

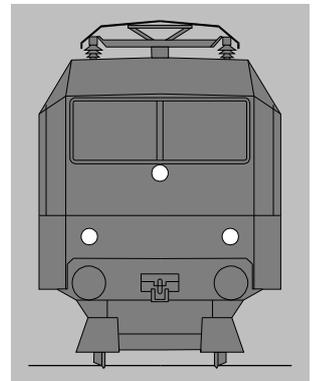
### 2 Signal Zg 1 - Spitzensignal

#### (1) Kennzeichnung der Zugspitze

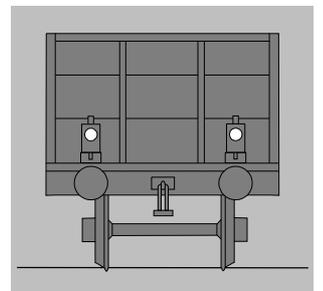
- (2) Tageszeichen: kein besonderes Signal

#### Nachtzeichen

- a) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal).



- b) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe.



(...)

- (4) Die Nachtzeichen sind auch bei Tage zu führen.

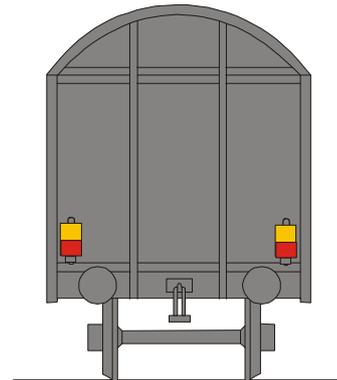
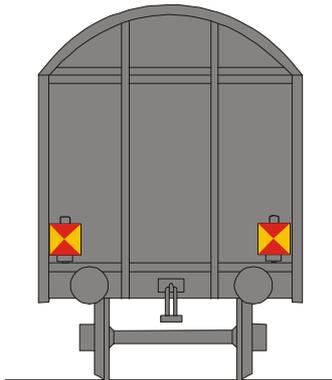
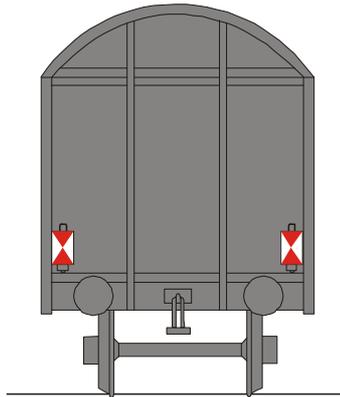
(...)

### 3 Signal Zg 2 - Schlussignal

#### (1) Kennzeichnung des Zugschlusses

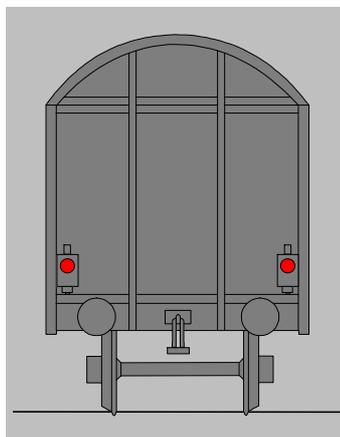
#### (2) Tageszeichen

Am letzten Fahrzeug eine rot-weiße oder rot-gelbe Tafel oder zwei rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln oder das Nachtzeichen des Signals.



#### Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug ein rotes Licht oder zwei rote Lichter oder eine rückstrahlende Tafel des Tageszeichens oder zwei rückstrahlende Tafeln des Tageszeichens. Das Nachtzeichen mit rotem Licht darf blinken.



- (3) Das Schlussignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein.
- (4) Bei Verwendung von zwei Zeichen müssen diese in gleicher Höhe stehen.  
Bei Verwendung von zwei Zeichen sind stets zwei gleiche Zeichen zu verwenden.
- (...)
- (6) Wenn ein elektrisches Schlussignal eingeschaltet werden kann, dürfen andere Zeichen nicht verwendet werden
- (7) Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, auf welchen Strecken die Züge rote Lichter als Nachtzeichen führen müssen.  
(...)
- (8) Eine Tafel oder ein Licht dürfen führen  
(...)  
b) Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),  
c) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges,  
d) Arbeitszüge,  
e) andere Züge, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat,  
f) Nebenfahrzeuge.  
Das Signal ist an der Rückseite des letzten Fahrzeugs möglichst rechts anzubringen.  
(...)
- (9) Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat.  
(...)
- (...)

## Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

### 301.1201

#### 1 Allgemeines

- (1) Die Signale kennzeichnen
  - a) Rangierlokomotiven,
  - b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.

#### 2 Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal

##### (1) Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst

- (2) Tageszeichen: kein besonderes Signal

##### Nachtzeichen

Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in der Höhe der Puffer. Stattdessen kann auch das Signal Zg 1a geführt werden; es muss geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden.

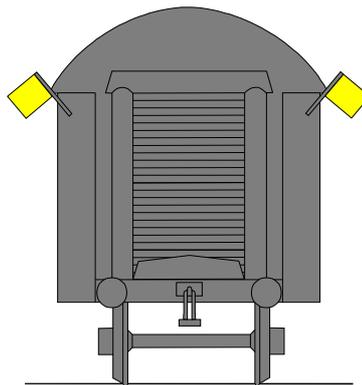
(...)

- (4) Wenn beim Rangieren Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen, wird das Signal Zg 1a auch bei Tage geführt.

#### 3 Signal Fz 2 - Gelbe Fahne -

##### (1) Kennzeichnung von Wagen, die während eines Stilllagers mit Personal besetzt sind

- (2) Tageszeichen: An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Fahne oder gelbe Tafel.



##### Nachtzeichen:

Das Tageszeichen; außerdem der Wagen nach außen erkennbar im Innern beleuchtet.

- (3) Das Signal wird geführt, solange die Wagen sich nicht im Zuge befinden.
- (4) Das Signal wird vom Personal der Wagen angebracht.

(...)

**Nebensignale (Ne), (So – DV 301)**  
**301.1401**

(...)

**2 Signal Ne 2 - Vorsignaltafel**

**(1) Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals**

- (2) Eine schwarzgeränderte weiße Tafel mit zwei übereinander stehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren.



(...)

- (4) Das Signal steht in der Regel unmittelbar vor einem Vorsignal.

Vor einem Lichtvorsignal an einem Lichthauptsignal, vor einem Lichthauptsignal, das zugleich Vorsignalfunktion besitzt und vor einem Vorsignalwiederholen ist es nicht aufgestellt.

(...)

- (6) Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen

a) an Stelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes der Strecke vor einem Hauptsignal, (...),

b) als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht rechts neben oder über dem Gleis steht.

- (7)–Als Hinweis auf ein Vorsignal, das sich abweichend von Modul 301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 an einem anderen Standort befindet, wird das Signal Ne 2 aufgestellt, wenn Bauzustände dies erfordern.

Dies ist in der La oder (...) bekannt gegeben.

Ein unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 2 weist auf ein Vorsignal hin, das

- unmittelbar links,
- in einem größeren Abstand rechts oder
- ein Gleis weiter rechts

vom befahrenen Gleis steht,

Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 2 weist auf ein Vorsignal hin, das

- entweder rechts oder

- ein Gleis weiter rechts

vom befahrenen Gleis steht. Das Signal wird nicht aufgestellt für Vorsignale am Standort von Hauptsignalen, wenn für das Hauptsignal ein Signal Ne 4 aufgestellt ist.

- (8) Bei Bauzuständen und wenn der Betrieb es erfordert, ist das Signal Ne 2 rückstrahlend oder beleuchtet.
- (9) Ist der Abstand des Vorsignals oder der gemäß Abs. 7 aufgestellten Vorsignaltafel vom zugehörigen Signal um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Vorsignaltafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Diese Kennzeichnung entfällt bei Vorsignalen, die gem. Modul 301.0201, Abschnitt 1, Abs. 14 bis 17 mit einem weißen Zusatzlicht oder gemäß Abs. 10 und 11 gekennzeichnet sind.

Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen.



(...)

- (12) Lichtvorsignale können im Geltungsbereich der DV 301 anstatt mit der Vorsignaltafel mit einem Vorsignalmastschild gekennzeichnet sein.  
Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck.



Das Mastschild ist rückstrahlend.

- (13) Lichthauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen, können zusätzlich zum weiß-rot-weißen Mastschild mit dem Mastschild mit dem mit der Spitze nach unten weisenden gelben Dreieck gekennzeichnet sein.

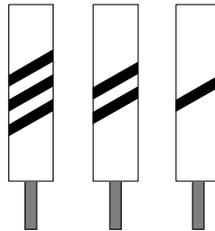
Das Mastschild mit dem gelben Dreieck ist dann grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißen Mastschild angeordnet.

### 3 Signal Ne 3 - Vorsignalbaken

(1) **Ein Vorsignal ist zu erwarten**

- (2) Mehrere aufeinanderfolgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts steigendem schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrtrichtung abnimmt.

Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter können zusätzlich rückstrahlende weiße Streifen erscheinen, deren Anzahl und Anordnung dem schwarzen Streifen entspricht.



- (3) Vorsignalbaken sind hohe rechteckige Tafeln; bei beschränktem Raum werden niedrige rechteckige oder quadratische Tafeln aufgestellt.
- (4) Das Signal kann auch zur Ankündigung einer allein stehenden Vorsignaltafel aufgestellt sein.
- (5) Vorsignalbaken stehen in der Regel nur auf Hauptbahnen.
- (6) Es stehen in der Regel drei, in Ausnahmefällen auch weniger oder bis zu fünf Baken vor dem Vorsignal.

Die in der Fahrtrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Vorsignal; die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand.

Bei Sichtbehinderung können die Baken auch in anderen Abständen stehen. (...)

- (8) Vorsignale von Zwischen- und Ausfahrtsignalen und Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen oder mit diesem an einem Signalträger vereinigt sind, werden nur in Ausnahmefällen, Vorsignalwiederholer und Wärtervorsignale werden nicht durch Baken angekündigt.
- (9) Ist der Abstand eines Vorsignals vom Hauptsignal um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die erste Bake auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand.

Bei beschränktem Raum kann es vor der Bake stehen.



Das weiße Dreieck mit schwarzem Rand darf im Geltungsbereich der DV 301 bis auf weiteres fehlen.

#### 4 Signal Ne 4 - Schachbretttafel

- (1) **Das Hauptsignal steht - abweichend von der Regel - an einem anderen Standort**
- (2) Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel.



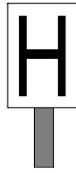
- (3) Das Signal ist eine hohe rechteckige Tafel; bei beschränktem Raum ist eine niedrige Tafel aufgestellt.
- (4) Das Signal ist in der Regel an durchgehenden Hauptgleisen aufgestellt; an sonstigen Hauptgleisen kann es aufgestellt sein. Das Signal steht in Höhe des Hauptsignals. (...)
- (5) Ein unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 4 weist auf ein Hauptsignal hin, das entweder
  - unmittelbar links,
  - mehr als 10 m rechts oder
  - ein Gleis weiter rechtsvom befahrenen Gleis steht.
- (6) Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal Ne 4 weist auf ein Hauptsignal hin, das unmittelbar rechts vom befahrenen Gleis steht.(...)
- (7) Bei Bauzuständen kann das unmittelbar links vom Gleis stehende Signal Ne 4 auf ein Hauptsignal hinweisen, das ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht. Dies ist in der La oder (...) bekannt gegeben.  
Das zwischen dem befahrenen Gleis und dem Hauptsignal befindliche Gleis kann zeitweise fehlen.
- (8) Bei Bauzuständen und wenn der Betrieb es erfordert, ist das Signal rückstrahlend oder beleuchtet.

#### 5 Signal Ne 5 - Haltetafel

- (1) **Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen**

(2) Eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem H oder

eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weißem H.



- (3) Das Signal kann abweichend von Modul 301.0002, Abschnitt 2, Abs. 3 aufgestellt sein. Diese Abweichungen sind nicht bekannt gegeben.
- (4) Reisezüge mit Verkehrshalt haben an der Haltetafel zu halten. Ist die Haltetafel hinter dem Bahnsteig aufgestellt, hat ein Reisezug so zu halten, dass der erste Wagen des Zuges nicht über den Bahnsteig hinaus steht.

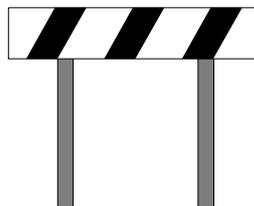
Wo das Halten der Züge auf die Zuglänge abgestimmt werden soll, können Haltetafeln durch Zusatzschilder mit entsprechender Längenangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist an der Haltetafel anzuhalten, an der die angegebene Länge gleich oder erstmals größer als die Zuglänge ist, spätestens an der Haltetafel ohne Zusatzschild.

(...)

- (5) Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

## 6 Signal Ne 6 - Haltepunkttafel

- (1) **Ein Haltepunkt ist zu erwarten**
- (2) Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen.

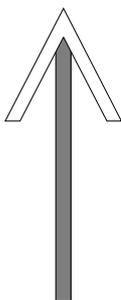


- (3) Das Signal kündigt Haltepunkte oder Haltestellen an, die infolge der örtlichen Verhältnisse schwer zu erkennen sind.
- (4) Das Signal steht
- auf Hauptbahnen im Abstand des Bremsweges der Strecke,
  - auf Nebenbahnen 150 m vor dem Bahnsteig.
- (5) Das Signal ist rückstrahlend. Es darf vorübergehend nicht rückstrahlend sein.

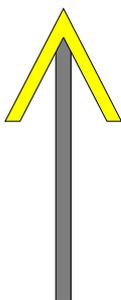
## 7 Signal Ne 7 - Schneepflugtafel

### (1) a) Pflugschar heben

(2) Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

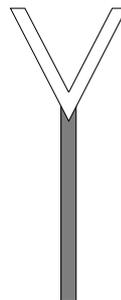


Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

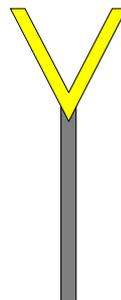


### (3) b) Pflugschar senken

(4) Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.



Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.

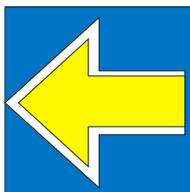


- (5) Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.
- (6) Das Signal Ne 7 b) darf abweichend von Modul 301.0002, Abschnitt 2, Abs. 3 auf eingleisiger Strecke unmittelbar links vom Gleis aufgestellt sein, wenn es sich am Träger des Signals Ne 7 a) für die Gegenrichtung befindet.
- (7) Auf die Aufstellung des Signals Ne 7 b) darf verzichtet werden, wenn das Ende des zu kennzeichnenden Gleisabschnittes durch das Signal Ne 7 a) der Gegenrichtung erkennbar ist.
- (...)

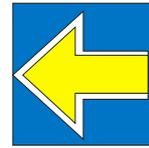
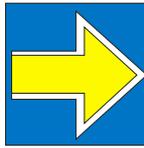
## 10 Signal Ne 14 – ETCS – Halt – Tafel (ETCS Stop marker)

### (1) Halt für Züge in ETCS – Betriebsart SR

(2) Ein gelber Pfeil mit weißem Rand auf einer blauen quadratischen Tafel.



- (3) Das Signal gilt für das Gleis, auf das der Pfeil weist.



Ausrichtung des Pfeils bei Anordnung des Signals

links vom Gleis

über dem Gleis

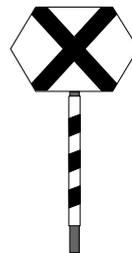
rechts vom Gleis

- (4) Das Signal ist mit der eindeutigen Kennzeichnung der ETCS - Blockstelle versehen.



## 12 Signal So 106 – Kreuztafel (DV 301)

- (1) Bei fehlendem Vorsignal wird angezeigt, dass ein Hauptsignal zu erwarten ist.
- (2) Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzem Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl.



- (3) Die Kreuztafel wird nur auf Nebenbahnen angewandt.
- (4) Die Kreuztafel ist im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges vor der Hauptsignal unmittelbar rechts neben dem Gleis aufgestellt.

## Signale für Bahnübergänge (Bü), (So, Pf(DV301)) 301.1501

### 1 Allgemeines

- (1) Die Überwachungssignale Bü 0/Bü 1 sowie die Signale So 14 und So 15 stehen vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen (mit oder ohne Halbschranken), die Signale Bü 4, Pf 2 und Bü 5 stehen vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.
- (2) Die Signale dürfen auch vor Bahnübergängen mit Schranken angewendet werden.
- (3) Bei geschobenen Zügen ist von dem Mitarbeiter an der Spitze des Zuges an den Signalen Bü 4, Pf 2 und Bü 5 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn zu blasen.
- (4) Die Überwachungssignale stehen bei den Eisenbahnen des Bundes in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Bahnübergang.

(...)

Bis auf weiteres können die Signale auf Nebenbahnen in kürzerem Abstand, mindestens jedoch 50 m vor dem Bahnübergang stehen; stets sind sie jedoch vom Signal So 15 erkennbar

Die Signale sind dann nicht gemäß Absatz 5 gekennzeichnet.

- (5) Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, ist dies am Überwachungssignal durch ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand gekennzeichnet.



(...)

- (7) Ist das Überwachungssignal wiederholt (Überwachungssignalwiederholer), ist dies am Überwachungssignalwiederholer durch eine weiß umrandete schwarze quadratische Tafel mit runder weißer Scheibe gekennzeichnet. Die Scheibe ist rückstrahlend.



Bei den Eisenbahnen des Bundes sind Scheibe und Umrandung rückstrahlend.

(...)

- (9) Sind bei einem Überwachungssignal mit zwei gelben Lichtern die gelben Lichter erloschen, ist vor dem Bahnübergang zu halten und nach Sicherung weiterzufahren.

Die Störung ist dem Fahrdienstleiter zu melden.

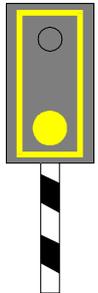
- (10) Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind die Verhaltensregeln für jeden dieser Bahnübergänge anzuwenden.

## 2 Signal Bü 0

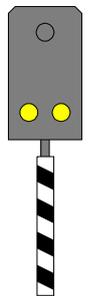
(1) **Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung**

- (2) Eine runde gelbe Scheibe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild

Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.



Anstatt der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal auch zwei waagrecht angeordnete gelbe Lichter bzw. rückstrahlende Scheiben zeigen.



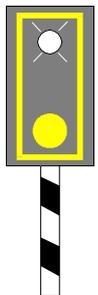
(...)

## 3 Signal Bü 1

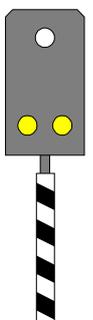
(1) **Der Bahnübergang darf befahren werden**

- (2) Ein blinkendes weißes Licht über einer runden gelben Scheibe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild.

Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.



Anstatt des weißen Blinklichts über der Scheibe in der Umrahmung kann das Signal Bü 1 auch ein weißes Licht über zwei waagrecht angeordneten gelben Lichtern bzw. rückstrahlenden Scheiben zeigen.



(...)

- (4) Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht; dies gilt nicht bei einer Kennzeichnung gemäß Abschnitt 8.

Der Signalschirm kann mit einer gelben Umrahmung versehen sein.

Mastschild und Umrahmung sind rückstrahlend. Das Mastschild darf bis auf weiteres auch nicht rückstrahlend sein.

(...)

## 5 Signal So 15 – Warntafel (DV 301)

### (1) Überwachungssignal beachten

- (2) Eine rechteckige, weiße rückstrahlende Tafel mit drei waagerechten, schwarzen Streifen.



- (3) Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so ist die entsprechende Anzahl anstelle des oberen schwarzen Streifens als schwarze Zahl dargestellt; dies gilt nicht bei einer Ankündigung gemäß Abschnitt 8.
- (4) Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals So 15 zu prüfen, ob das Signal Bü 1 leuchtet.
- (5) Das Signal So 15 kennzeichnet gleichzeitig den Einschaltpunkt von Blinklichtern, wenn das Signal So 14 nicht aufgestellt ist.
- (6) Das Signal So 15 steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.

Auf Nebenbahnen kann es bis auf weiteres im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges zuzüglich doppelt soviel Meter, wie die Geschwindigkeit *gemäß VzG* in km/h beträgt, vor dem Bahnübergang aufgestellt sein.

(...)

## 7 Signal So 14 – Merkpfahl (DV 301)

### (1) Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern

- (2) Ein schwarz-weiß waagrecht gestreifter Pfahl.

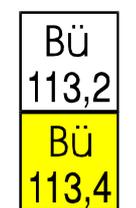
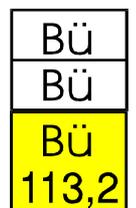
- (3) Das Signal kennzeichnet auch den Einschaltpunkt von Lichtzeichen.



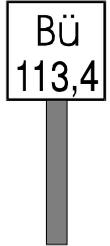
- (4) Der Merkpfehl kennzeichnet den Anfang - der Merkpfehl der Gegenrichtung an demselben Gleis das Ende - der Schaltstrecke von Bahnübergangssicherungsanlagen.
- (5) Ist die Schaltstrecke durch das Signal So 15 begrenzt, so ist kein Merkpfehl aufgestellt.

## 8 Bü - Ankündetafeln und Bü - Kennzeichentafeln

- (1) Im Bereich der Einschaltstrecke können zusätzlich Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein.
  - (2) Eine schwarz umrandete gelbe, rückstrahlende Bü-Ankündetafel am Anfang der Einschaltstrecke weist auf die Lage des zugehörigen Bahnübergangs mit Blinklichtern oder Lichtzeichen hin.
  - (3) Die Bü-Ankündetafel kann wiederholt sein; sie ist dann nach Abschnitt 1 Absatz 7 gekennzeichnet.
  - (4) Bei einer Ankündigung nach Absatz 2 ist unmittelbar vor dem zugehörigen Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen eine weiße, rückstrahlende Bü-Kennzeichentafel aufgestellt.
  - (5) Der Anfang einer gemeinsamen Einschaltstrecke für mehrere Bahnübergänge mit Blinklichtern oder Lichtzeichen wird über der Bü-Ankündetafel für den ersten zugehörigen Bahnübergang durch eine weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift "Bü/Bü" angezeigt
- Innerhalb einer gemeinsamen Einschaltstrecke ist vor jedem zugehörigen Bahnübergang außer der Bü-Kennzeichentafel die Bü-Ankündetafel für den folgenden zugehörigen Bahnübergang aufgestellt

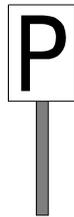


Der letzte zugehörige Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen ist nach Absatz 4 gekennzeichnet.



## 9 Signal Bü 4 - Pfeiftafel

- (1) **Etwa 3 Sekunden lang pfeifen!**
- (2) Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P oder eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und weißem P.



- (3) Vor Bahnübergängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnübergängen von Fußwegen und von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr steht nur ein Signal.

Das Signal kann ausnahmsweise auch vor anderen Stellen stehen, und zwar im Abstand von mindestens 200 m.

- (4) Wo Züge zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang planmäßig halten, ist die Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Pfeiftafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen angebracht; die Pfeiftafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.



- (5) Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

## 10 Signal Pf 2 - Pfeiftafel vor Bahnübergängen (DV 301)

- (1) **Zweimal pfeifen!**
- (2) Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander.



(...)

- (4) Das Signal Pf 2 steht in der Regel fünfmal soviel Meter vor einem nicht technisch gesicherten Bahnübergang, wie die Geschwindigkeit *gemäß VzG* in km/h beträgt, mindestens jedoch 100 m.

Wird für das Befahren des nicht technisch gesicherten Bahnübergangs eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch ein Signal Lf 4 angezeigt, dann ist das Signal Pf 2 am Mast des Signals Lf 4 angebracht.

(...)

- (6) Vom Signal Pf 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Bahnübergang erneut zu pfeifen.

Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Bahnübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

Hat das Triebfahrzeugpersonal beiderseits der Strecke freie Sicht und nähern sich dem Bahnübergang keine Menschen oder Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise, dann darf das erneute Pfeifen kurz vor dem Bahnübergang unterbleiben.

- (7) Folgen mehrere Bahnübergänge so dicht aufeinander, dass das Signal Pf 2 für einen folgenden Bahnübergang bereits vor dem rückgelegenen Bahnübergang aufgestellt werden müsste, dann wird nur ein Signal Pf 2 aufgestellt.

Die Anzahl der Bahnübergänge wird auf einer am Signal Pf 2 angebrachten weißen Tafel in schwarzer Aufschrift angezeigt.

Kurz vor einem folgenden Bahnübergang ist erneut zu pfeifen.

- (8) Wo Züge zwischen dem Signal Pf 2 und dem Bahnübergang planmäßig halten, steht eine weitere Pfeiftafel Pf 2 hinter dem Halteplatz des Zuges.

Über dem vor dem Halteplatz stehenden Signal ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen, weißen Tafel mit zwei senkrechten, schwarzen Strichen vorhanden.

Das Signal Pf 2 mit Wiederholungszeichen gilt nur für die vor dem Bahnübergang nicht haltenden Züge.

## Orientierungszeichen

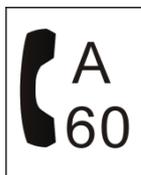
### 301.9001

#### 1 Allgemeines

- (1) Orientierungszeichen (z. B. Zeichen, Schilder, Anzeiger, Tafeln) ergänzen einen betrieblichen Handlungsauftrag oder kennzeichnen eine Stelle, an der ein solcher Auftrag auszuführen ist. Die Orientierungszeichen geben selbst keinen Handlungsauftrag und sie sind auch keine Signale im Sinne der ESO. Sie sollen eine Hilfe für die Anwender, vor allem Triebfahrzeugführer, sein.
- (2) Das Modul 301.9001 gibt keine vollständige Darstellung aller möglichen Orientierungszeichen.
- (3) Die im Anhang dargestellten Orientierungszeichen haben in der Regel ihren Ursprung in anderem betrieblichen oder technischen Regelwerk. Die umfassenden Regelungen und die Weiterentwicklung der mit den Orientierungszeichen verbundenen Regeln, obliegen den für das jeweilige Regelwerk zuständigen geschäftsverantwortlichen Stellen.
- (4) Zu den Orientierungszeichen gibt es im Anhang keine Angaben zur Gültigkeit (Beginn oder Ende der Anwendung).
- (5) Die Darstellungen im Anhang haben erläuternden oder beschreibenden Charakter, sie ersetzen nicht die Regelzeichnungen. Die Aufnahme in diesen Anhang begründet nicht die Notwendigkeit der Anwendung der Orientierungszeichen.

#### 2 Zugfunktafel

Den angegebenen Zugfunkkanal einstellen



#### 3 „ICE“ - Zeichen

Das Zeichen ist so aufgestellt, dass ein am Schluss des Zuges laufendes Triebfahrzeug die Fahrleitungsschutzstrecke durchfahren hat.



#### 4 Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an Bü



(1) **Schild „Automatik-HET“**

Das Schild befindet sich an der Zugeinwirkungsstelle für die automatische Hilfseinschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.



(2) **Schild „HET“**

Das Schild befindet sich an der Bedienstelle für die Hilfseinschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.



(3) **Schild „Automatik-ET“**

Das Schild befindet sich an der Zugeinwirkungsstelle für die automatische Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen



(4) **Schild „ET“**

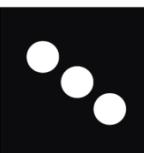
Das Schild befindet sich an der Bedienstelle für die Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlage

#### 5 Fahrtanzeiger

- (1) Der Fahrtanzeiger dient der Unterrichtung der Zugaufsicht darüber, dass der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Abfahrt des Zuges gegeben hat.
- (2) Der Fahrtanzeiger hat folgendes Aussehen:



- a) Ein von links nach rechts steigender Lichtstreifen:  
Die Zustimmung gilt in Blickrichtung.



- b) Drei von rechts nach links steigende Lichtpunkte:  
Die Zustimmung gilt entgegen der Blickrichtung.  
Bei bestehenden Anlagen kann statt der Lichtpunkte ein senkrechter Lichtstreifen gezeigt werden.

#### 6 Hinweistafel auf Zp 9-Bedienstelle



Das Zeichen weist auf die Stelle, an der die Bedieneinrichtung für das Lichtsignal Zp 9 aufgestellt oder angebracht ist.

## 7 LZB-Bereichskennzeichen

LZB-Bereichskennzeichen kennzeichnen den Anfang einer LZB-Strecke und den Übergang zwischen zwei Linienleiterschleifenbereichen unterschiedlicher Bereichskennungen - Bereichskennungswechsel (BKW) -.



## 8 Blockkennzeichen

Blockkennzeichen sind an den Blockstellen aufgestellt, die nicht durch den Standort eines Hauptsignals oder eines Signals Ne 14 gekennzeichnet sind.



## 9 Hektometerzeichen

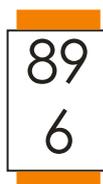
Kennzeichnung der Streckenkilometrierung.

Die obere Zahl gibt den Kilometer an, die untere den Hektometer.



## 10 NBÜ-Kennzeichen

Das Hektometerzeichen ist am oberen und unteren Rand durch einen orangefarbenen waagerechten Streifen ergänzt.



(...)

## 12 Unbesetzte Fernsprechstelle

Unbesetzte Fernsprechstellen sind durch den Buchstaben F gekennzeichnet. Sprechstellen in Tunneln können zusätzlich ein Hörersymbol tragen. (Bis auf weiteres können auch folgende Kennzeichnungen vorkommen: Fo, F-Sig, Signalfernsprecher.)



## 13 Pfeil für Hinweis auf nächste Sprechstelle

Auf der freien Strecke weist der Pfeil auf die nächste Sprechstelle hin.



## 14 Schild „Elektrische Streckentrennung“

Die Schilder befinden sich an zwei Oberleitungsmasten innerhalb der offenen Streckentrennung einer Speisebezirksgrenze des Oberleitungsnetzes und zeigen an, dass zwischen Anfang- und Ende-Kennzeichen nicht mit gehobenem Stromabnehmer angehalten werden darf.



Anfang



Ende

## 15 Beginn Ortsstellbereich

- (1) Eine weiße rechteckige Tafel mit der Aufschrift „OB“



- (2) Das Orientierungszeichen kennzeichnet den Übergang von einem Stellwerksbereich in einen Ortsstellbereich.  
(3) Das Orientierungszeichen kann aufgestellt sein.

## 16 Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen

- (1) Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen mit Grundstellung hat einen weiß-schwarzen Farbabstrich. Die zusätzlich mit „W“ gekennzeichneten Hebelgewichte dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Wärters umgestellt werden. In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt.  
(2) Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, für die keine Grundstellung bestimmt ist, hat einen gelben Farbanstrich.

- (4) Diese verschiedenen Kennzeichnungen ortsgestellter Weichen sind in Spalte 2 der folgenden Übersicht dargestellt.

In den Regionalbereichen Ost und Südost der DB Netz AG können hiervon abweichend noch Farbanstriche gemäß Spalte 3, vorhanden sein. (...)

1	2	3
		Abweichung von Spalte 2
Grundstellung		
Nur mit Zustimmung des Wärters umstellen		
keine Grundstellung erforderlich		
(...)		



Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 246

---

---

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

-- gültig ab 14.04.2015 --



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

**DB NETZE**

**Auszug**

aus den

**\*Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS)  
Teil: B**

## **Örtliche Grenzvereinbarung**

zwischen der

**DB Netz AG**

**Regionalbereich Ost**

**Produktionsdurchführung Neustrelitz**

und der

**PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.)**

**Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie**

**für die Grenzbetriebsstrecke**

**Tantow - Szczecin Główny**

Gültig ab 14.12.2014

	für die DB Netz AG	für die PKP PLK S.A.
Geschäftsführende Stelle	DB Netz AG Regionalbereich Ost, Betriebszentrale, Regionale Betriebsplanung Granitzstraße 55-56 <b>13189 Berlin</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Korzeniowskiego 1, <b>70-211 Szczecin</b>
Telefon extern	+49 – 30 297 41 655	+48 - 91 – 47131 318
Fax extern	+49 - 30 297 41 524	+48 - 91 – 47131 314
E-Mail	<a href="mailto:Heribert.Uller@deutschebahn.com">Heribert.Uller@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:Zbigniew.Zaremba@plk-sa.pl">Zbigniew.Zaremba@plk-sa.pl</a>
Zuständige Stellen für die Betriebsführung	DB Netz AG Regionalbereich Ost, Betriebszentrale, Fahrdienst	PKP, Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny
Telefon extern	+49 – 30 – 297 - 41545	+48 - 91 – 471 - 55 – 45
Fax extern	+49 – 30 – 297 – 40784	+48 - 91 – 471 – 16 - 91
E-Mail	<a href="mailto:Bernd.Fuchs@deutschebahn.com">Bernd.Fuchs@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:jacek.krzeminski@plk-sa.pl">jacek.krzeminski@plk-sa.pl</a>
und zuständige Stelle für die Infrastruktur	DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz	PKP, Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny
Telefon extern	+49 – 3981 – 49 - 1594	+48 - 91 – 471 - 55 – 45
Fax extern	+49 – 3981 – 49 - 1597	+48 - 91 – 471 – 16 - 91
E-Mail	<a href="mailto:Torsten.Strasse@deutschebahn.com">Torsten.Strasse@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:jacek.krzeminski@plk-sa.pl">jacek.krzeminski@plk-sa.pl</a>

persönlich zuzuteilen (Auszug aus der ÖGV): Triebfahrzeugführern, Zugführern,.

Zugänglich zu machen (ÖGV):

- Fahrdienstleitern, Notfallmanagern, Mitarbeitern, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Beta aufstellen,
- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Lehrkräften für den Bahnbetrieb.

Copyright © 2014 by DB Netz AG, Regionalbereich Ost  
Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

## Nachweis der Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
	Neuherausgabe	14.12.2014		
1				
2				

\*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

## Inhaltsverzeichnis

### Vorbemerkungen

1	Geltungsbereich .....	6
2	Begriffsbestimmungen .....	7
3	Fahren von Zügen .....	8
3.1	Arbeitszeiten des Eisenbahngrenzübergangs .....	8
3.2	Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen .....	8
4	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen .....	10
4.1	Grenzbetriebsstrecke .....	10
4.2	Systemwechselbahnhöfe .....	11
5	Betriebsführung .....	13
5.1	Vorschriften und Richtlinien .....	13
5.2	Vorschriftenaustausch .....	13
5.3	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern .....	13
5.4	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen .....	13
5.5	Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen .....	14
6	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und PKP PKL S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen, die diesen Bereich betreffen .....	15
6.1	Betriebsvorschriften .....	15
6.2	Örtliche Regelungen für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind .....	22
7	Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfra- struktur .....	23
8	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion .....	24
9	Inkraftsetzung .....	26
10	Anhänge .....	28
10.1	Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke .....	28
10.2	Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke .....	31
10.3	Betriebsprogramm der Betriebsleitstellen bei außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben .....	32
10.4	Regelungen zur Bekanntgabe von Bauarbeiten, La-Stellen und von außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben .....	33
10.6	Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke (Bestandsschutz) .....	37

## Vorbemerkungen

- (1) Die „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil B Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV) enthält Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen
  - a) zu den internationalen Bestimmungen für die Betriebsführung auf den Grenzbetriebsstrecken und die im „Vertrag zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., über das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs“. vom 10.01.2008, enthalten sind.
  - b) zu den „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS) Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)“,
  - c) zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und der PKP PLK S.A..
- (2) Die RfBS, Teil A AGV“ enthalten Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. sowie weitere Regeln zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes, die für alle Grenzbetriebsstrecken zwischen der DB Netz AG und der PKP S.A. gelten.

Die ÖGV Tantow – Szczecin Główny, enthalten die örtlichen Ausführungs- und Ergänzungsbestimmungen der Richtlinien zu (1) a) bis c).

- (3) Diese Richtlinien enthalten für die Verhaltensweisen der Mitarbeiter im Bahnbetrieb, vereinbarte gemeinsame Grundsätze und beiderseits verbindliche Sonderregelungen, die sich aus den unterschiedlichen Betriebs- und Signalvorschriften beider Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben.

Grundsätzlich gelten im grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern die Rechtsvorschriften des Staates und die Richtlinien (Instrukcje) der Betriebsführung und die Sicherheitsbestimmungen für den Eisenbahnbetrieb des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.

Nicht aufgeführte akustische und optische Signale sind für den Eisenbahngrenzverkehr nicht anzuwenden.

- (4) In den Regeln für die Betriebsführung (RfBS), Teil B ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Tantow - Szczecin Główny sind enthalten
  - allgemeine Regelungen,
  - besondere örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften beider EIU sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen,
  - besondere örtliche Regelungen, die für Mitarbeiter beteiligter Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).
- (5) Sofern in dieser Vereinbarung sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

## 1 Geltungsbereich

Diese „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil B, Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV) zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. gilt für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny, einschließlich der Betriebswechselbahnhöfe, die im Abschnitt 2 genannt sind.

Die ÖGV ist für die Mitarbeiter der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) PKP PLK S.A. und DB Netz AG sowie für die Mitarbeiter der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die am Betrieb über die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny beteiligt sind, verbindlich.

(...)

Änderungen und Ergänzungen sind in beiden Sprachen zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden nach dem Austausch der unterzeichneten Exemplare zum zwischen beiden Seiten vereinbarten Termin gültig.

## 2 Begriffsbestimmungen

Für den Eisenbahngrenzverkehr werden in dieser Zusatzvereinbarung Standardbegriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

– **Grenzstrecke**

Als „Grenzstrecke“ wird die Strecke und Tantow – Szczecin Gumieńce bezeichnet.

Grenzstreckenabschnitte sind Tantow - Staatsgrenze in km 119,585 (DB Netz AG) und Staatsgrenze km 10,069 (PKP PLK S.A.) - Szczecin Gumieńce.

– **Systemwechselbahnhof**

Systemwechselbahnhöfe sind auf deutscher Seite der Bahnhof Tantow für den Reise- und Güterverkehr und auf polnischer Seite die Bahnhöfe Szczecin Gumieńce für den Güterverkehr und Szczecin Główny für den Reiseverkehr.

- **Grenzbetriebsstrecke**

Grenzbetriebsstrecke ist die Strecke Tantow - Szczecin Główny.

– **Grenze der Betriebsführung**

Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Tantow - Szczecin Gumieńce ist die Staatsgrenze in km 119,585 (DB Netz AG) und in km 10,069 (PKP PLK S.A.).

### 3 Fahren von Zügen

#### 3.1 Arbeitszeiten des Eisenbahngrenzübergangs

Die Betriebsstellen der Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny sind für alle Verkehrsarten zugelassen und ganztägig geöffnet. \*

#### 3.2 Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

##### Bestimmungen für die Relation Szczecin Gumieńce - Tantow

Voraussetzung für die Erteilung der Zustimmung des Fahrdienstleiters Tantow an den Fahrdienstleiter Szczecin Gumieńce sind:

- Vorlage der Beförderungsbedingungen für den Streckenabschnitt Staatsgrenze – Tantow und \*
- die Meldung über die Ankunft der außergewöhnlichen Sendung in Szczecin Gumieńce. \*

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl „G“, \*
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB Netz AG vorgesehen ist, meldet sich der Begleiter vor dem Aufsteigen auf den zu begleitenden Zug beim Fahrdienstleiter „Gm“ in Szczecin Gumieńce, \*

Erst nachdem der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce festgestellt hat, dass der Befehl „G“ an den Triebfahrzeugführer ausgehändigt wurde und sich der Begleiter / die Begleiter am Zug befinden, darf er den Zug dem örtlich zuständigen Fahrdienstleiter des Bahnhofs Tantow anbieten. \*

##### Bestimmungen für die Relation Tantow - Szczecin Gumieńce

Voraussetzung für die Erteilung der Zustimmung des Fahrdienstleiters Szczecin Gumieńce an den Fahrdienstleiter Tantow zum Transport nach Szczecin Gumieńce sind:

- Vorlage der Beförderungsbedingungen für den Streckenabschnitt Staatsgrenze Szczecin Gumieńce und
- und die Meldung über die Ankunft der außergewöhnlichen Sendung in Tantow.

Wenn laut Beförderungsbedingungen,

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der özF Tantow den Triebfahrzeugführer des Zuges mit schriftlichem Befehls „G“ darüber.
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist, meldet sich fernmündlich vor dem Aufsteigen auf den zu begleitenden Transport beim örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Tantow.

Erst nachdem der Fahrdienstleiter Tantow festgestellt hat, dass sich der Begleiter / die Begleiter am Zug befinden bzw. der Befehl „G“ an den Triebfahrzeugführer ausgehändigt wurde, darf er dem Fahrdienstleiter Szczecin Gumieńce den Zug anbieten.

## 4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

### 4.1 Grenzbetriebsstrecke

Die vorhandenen Streckengleise mit den erforderlichen Zusatzangaben sind in der nachfolgenden Übersicht aufgeführt:

von	nach	ingleisige bzw. zweigleisige Hauptstrecke	Zs 7 bzw. W 24	Bremsweg	elektrifiziert
Tantow	Szczecin Gumieńce	ingleisig	–	1000/700	nein
Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny	ingleisig	–	700/700	3 kV

Die Grenzbetriebsstrecke ist Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und mit einem Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel ausgerüstet.

Die **zulässige Geschwindigkeit** beträgt von

Tantow – Staatsgrenze 120km/h

Staatsgrenze - Szczecin Gumieńce 120km/h

Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny 80km/h

Die **maßgebende Neigung** beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke zwischen

Tantow – Staatsgrenze 2,6‰

Staatsgrenze – Tantow 2,6‰

Staatsgrenze – Szczecin Gumieńce 4,1‰

Szczecin Gumieńce – Staatsgrenze 4,2‰

Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny 4,4‰

Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce 4,4‰

Auf dem Abschnitt der deutschen Betriebsführung gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G 2 (UIC) und auf dem polnischen Abschnitt der Betriebsführung gilt die Umgrenzungslinie A PN-70/K-02056.

Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk und auf deutscher Seite ist digitaler (GSM-R) Zugfunk vorhanden.

Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher Seite mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet.

Die Grenzbetriebsstrecke ist auf polnischer Seite mit dem polnischen Zugbeeinflussungssystem SHP ausgerüstet.

Auf dem Grenzstreckenabschnitt ist die Strecke mit 1000Hz Magneten des polnischen Systems SHP ausgerüstet. (*Die SHP – Magnete liegen grundsätzlich mindestens 200m vor allen Vorsignalen und mindestens 200m vor Einfahrsignalen, wenn diese die Ausfahrt mit vorsignalisieren.*)

An allen technisch gesicherten Bahnübergangsanlagen sind mit Bahnübergangswarnanlagen und wirksamen Magneten (entspricht 1000 Hz Magnet PZB) vorhanden.

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

- \* Vom Bahnhof Tantow bis zur Staatsgrenze gilt die Streckenklasse D 4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0t) von der Staatsgrenze bis nach Szczecin Gumieńce gilt die
- \* Streckenklasse C 3 (Radsatzlast - 20,0 t , Meterlast - 7,2 t/m.
- \*

Die Grenzbetriebsstrecke ist daher in die Streckenklasse C 3 eingestuft.

#### Bahnübergänge der Grenzbetriebsstrecke

Streckenabschnitt Tantow – Staatsgrenze – [Szczecin Gumieńce]		
Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
111,350	BUES 2000	özF Tantow
113,440	BUES 2000	
116,480	BUES 2000	

Streckenabschnitt [Tantow] – Staatsgrenze – Szczecin Gumieńce		
Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
7,585	Lichtsignalanlage	<u>BUES 2000</u> , Kategorie C
2,837	Lichtsignalanlage	BUES 2000, Kategorie C
2,034	Lichtsignalanlage	BUES 2000, Kategorie C*)
1,138	elektrische Vollschränke	Stw Gm 2 Szczecin Gumieńce

\*) Da der Bahnübergang der Kategorie C im km 2,034 über kein Bahnübergangssignal (TOP) verfügt für Züge von Szczecin Gumieńce nach Tantow, muss der Fahrdienstleiter „Gm“ bei gestörter Anlage dem Triebfahrzeugführer durch Befehl G verständigen.

## 4.2 Systemwechselbahnhöfe

Die Bahnhofsverhältnisse (Lagepläne) der Bahnhöfe Tantow, Szczecin Gumieńce und Szczecin Główny, sind im Pkt. 10.1 dargestellt.

### Bahnhof Tantow

Der Bahnhof Tantow ist nicht mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Er wird durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (özF) Tantow aus der Betriebszentrale in Berlin heraus gesteuert.

Der Bahnhof ist für Reise- und Güterverkehr ausgelegt.

Der Bahnhof ist mit Ks-Signalen ausgerüstet.

Maßgebende Neigung des Bahnhofs Tantow beträgt bis zu 4‰.

### Bahnhof Szczecin Gumieńce

Der Bahnhof Szczecin Gumieńce verfügt über ein Befehlsstellwerk und drei Weichenwärterstellwerke „Gm 1“, „Gm 2“ und „Gm 3“.

Das Befehlsstellwerk „Gm“ ist mit einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter be-

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

setzt und befindet sich im mittleren Bahnhofsbereich.

Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV.

Der Bahnhof Szczecin Gumieńce ist in den Stellwerksbezirken „Gm“ und „Gm-2“ teilweise und im Stellwerksbezirk „Gm-1“ vollständig elektrifiziert.

Alle über den Eisenbahngrenzübergang Tantow – Szczecin Gumieńce verkehrende Züge fahren ausschließlich aus den Stellwerksbezirken „Gm“, „Gm-1“ und „Gm-2“ ein und aus.

Die Zugmeldungen zwischen den Fahrdienstleitern Tantow und Szczecin Gumieńce erfolgen in der Regel über die Zugnummern-Meldeanlage. Eingabestellen sind bei dem özF Tantow im Elektronischen Stellwerk Angermünde (BZ Berlin) und auf dem Stellwerk „Gm“ des Bahnhofs Szczecin Gumieńce vorhanden. \*

Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce befindet sich im km 1.315 ein Achszählpunkt der mit den Leit- und Sicherungsanlagen des ESTW Tantow zusammenarbeitet. \*

Neben dem Stellwerk „Gm“ sind die Weichenwärterstellwerke „Gm-1“ und „Gm-2“ am Grenzverkehr beteiligt, die sich an der Einfahrt aus Richtung Szczecin Główny und Tantow befinden und mit einem Weichenwärter besetzt sind. \*

Das Befehlsstellwerk „Gm“ und die Weichenwärterstellwerke „Gm-1“ und „Gm-2“ sind mit ferngesteuerten mechanischen und Relaisanlagen ausgerüstet. \*

Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Gumieńce beträgt 3,8‰.

### **Bahnhof Szczecin Główny**

Der Bahnhof Szczecin Główny besteht aus einem Fahrdienstleiterbezirk „Sg“. Das Befehlsstellwerk „Sg“ ist mit zwei Fahrdienstleitern besetzt. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV.

Bei dem Fahrdienstleiterstellwerk Sg handelt es sich um eine elektronisches Stellwerk der Bauart Ebilog 850. Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personenverkehr.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Główny beträgt 0,2‰.

## 5 Betriebsführung

### 5.1 Vorschriften und Richtlinien

\* Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten auf der Grenzstrecke die Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS) Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) und der Teil B Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).

### 5.2 Vorschriftenaustausch

bleibt offen

### 5.3 Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(...)

Bei der Durchführung des Eisenbahngrenzverkehrs auftretende Probleme sind unverzüglich auszuwerten. Bei Erfordernis ist die ÖGV entsprechend anzupassen bzw. zu ergänzen.

Andere Unregelmäßigkeiten im Eisenbahngrenzverkehr, die Einfluss auf die Durchführung des Bahnbetriebes haben, sind zwischen beiden EIU unter Einbeziehung der verantwortlichen EVU auszuwerten und gemeinsam zu lösen.

### 5.4 Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

#### (1) Allgemeines

Betriebsleitstellen zur Durchführung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny sind seitens der

– DB Netz AG

die Betriebszentrale Berlin des Regionalbereichs Ost

– der PKP PLK S.A.

die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau – Außenstelle der Betriebsleitung in Szczecin (Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Szczecin.

(...)

#### (2) Planung des Zugverkehrs

Die zuständigen Betriebsleitstellen beider EIU planen den Zugverkehr in Abstimmung mit den Leitstellen der EVU und verständigen sich gegenseitig über den beabsichtigten Umfang der Übergabe von Zügen.

(...)

## **5.5 Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen**

Bleibt offen

## 6 Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen, die diesen Bereich betreffen

### 6.1 Betriebsvorschriften

Ifd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
3	Zu 408.0202  * *	<p><b>Bezeichnen der Züge:</b></p> <p>Bezeichnen Sie Züge in Aufträgen oder Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. vereinbarten Zugnummer.</p> <p>Hinweis: Bei GSM-R-Zugfunk ist die von der DB Netz AG festgelegte Zugnummer zu verwenden.</p>	Zu § 9
4	Zu 408.0211	<p><b>Übergabegleise für Züge des Eisenbahngrenzverkehrs:</b></p> <p>Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce sind Einfahrgleise für Güterzüge aus Richtung Tantow das Gleis 204 und 206. Ausfahrgleis in Richtung Tantow sind die Gleise 203, 204 und 206.</p> <p>Die Einfahrgleise für Personenzüge sind aus Richtung Tantow die Gleise 201 und 3, die Ausfahrgleise in Richtung Tantow sind die Gleise 3 und 201.</p> <p>Wenn die Gleise 203, 204 und 206 auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce ausnahmsweise besetzt sind, dürfen die Züge aus Gleis 201,205, 208,210 und 212 mit Befehl „G“ abgelaassen werden.</p> <p>Im Falle von Störungen im Betrieb und bei Bauarbeiten kann die Gleisbesetzung geändert werden.</p>	Zu § 37 Abs. 2, 3 und 7
6	Zu 408.0321 Abschn. 3	<p><b>Fertigmeldung an den Fahrdienstleiter:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Güterzüge</li> </ul> <p>Für Güterzüge, die vom Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Angermünde verkehren, müssen Sie als Mitarbeiter des EVU dem Fahrdienstleiter des Stellwerks „Gm“ des Bahnhofes Szczecin Gumieńce melden, dass der Zug abfahrbereit ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reisezüge</li> </ul>	Zu § 14 Abs. 6

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

Ifd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
		Für Reisezüge, die von Szczecin Główny in Richtung Tantow verkehren, geben Sie als Zugführer die Meldung, dass der Zug abfahrbereit ist, an den örtlich zuständigen Mitarbeiter in der bisherigen Unterkunft auf dem Bahnsteig III.	
7	Zu 408.0341 Abschn. 3	<p><b>Zulässige Geschwindigkeit</b></p> <p>Die zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzbetriebsstrecke ist in den Fahrplänen angegeben.</p> <p>Bei unvorhergesehen eintretende Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecke ist der benachbarte Fahrdienstleiter zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl G zu unterrichten.</p> <p>Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen sind auf deutscher Seite in die La Bereich Ost und auf polnischer Seite im Dodatek 2, WOS Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie aufzunehmen.</p>	§ 59
8	Zu 408.0351 Abschn. 4 * * * *	<p><b>Sichern der Fahrzeuge auf der freien Strecke:</b></p> <p>Für das Sichern von den auf der Strecke verbliebenen Fahrzeugen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich.</p> <p>Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 4.1 angegeben.</p>	Zu § 63 Abs. 30 und Ir-9 § 13
9	Zu 408.0411 Abs. 2 und zu 408.0412 Abs. 2	<p><b>Übermitteln von Befehlen</b></p> <p>Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce dürfen, je nach betrieblicher Situation, die Weichenwärter des Stellwerks „Gm“ oder „Gm-1“ bzw. „Gm-2“ auf Anweisung des Fahrdienstleiters „Gm“ den Befehl „G“ aushändigen.</p> <p>Auf dem Bahnhof Szczecin Główny wird der Befehl „G“ vom örtlich zuständigen Mitarbeiter (Aufenthaltsraum Bahnsteig III) ausgehändigt.</p> <p>Auf dem Bahnhof Tantow darf der Befehl „G“ auch über Zugfunk diktiert werden.</p> <p>Voraussetzung ist, dass der Triebfahrzeugführer über Zugfunk erreichbar und der deutschen Sprache mächtig ist.</p>	Zu § 57
10	Zu 408.0431 Abschn. 1	<p><b>Züge des Gelegenheitsverkehrs:</b></p> <p>Die Fahrdienstleiter der Bahnhöfe Tantow und</p>	Zu § 10

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014



Ifd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
	<p>* * * * *</p> <p>* * * *</p>	<p>özF Tantow über GSM-R.</p> <p>Hat der Fahrdienstleiter Gm des Bahnhofs Szczecin Gumieńce keine Zugfunkverbindung zu Fahrzeugen auf der Grenzbetriebsstrecke, übermittelt er den Nothaltauftrag an den özF Tantow, der unverzüglich den Nothaltauftrag übermittelt.</p> <p>Wenn Sie einen Nothaltauftrag fernmündlich geben, gilt folgender Wortlaut:</p> <p>„Betriebsgefahr, Züge anhalten.“</p> <p>„Wszystkie pociągi – stój“</p> <p>Der Notruf ist in beiden Sprachen abzusetzen.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss den Zug sofort anhalten, auch wenn den Notruf nicht vollständig aufgenommen hat.</p> <p>Diese Bestimmung ist bis zum Fahrplanwechsel 2015/2016 begrenzt. Danach ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des EIU abzugeben auf dessen Infrastruktur sie sich befinden.</p>	
17	<p>Zu 408.0821 Abschn. 3</p> <p>* *</p>	<p><b>Rangiergeschwindigkeit</b></p> <p>Auf den Bahnhöfen Szczecin Gumieńce, Szczecin Główny und Tantow dürfen Sie als Triebfahrzeugführer die Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten. Rangierfahrten, die mit Reisenden besetzt sind, sind mit einer Geschwindigkeit bis 10 km/h durchzuführen.</p> <p>Andere Rangiergeschwindigkeiten auf den Bahnhöfen Szczecin Gumieńce oder Szczecin Główny, die sich aus der Art des Rangierens ergebenden, werden durch den Rangierleiter bekannt gegeben.</p> <p>Weitere Bestimmungen sind Ihnen in der Anlage zu Abschnitt 6.1 diesem Abschnitt gegeben:</p>	<p>Zu Ir-9 § 9 Abs. 29</p>
18	<p>zu 408.0841 Abschn. 3</p>	<p><b>Aufbewahren der Hemmschuhe:</b></p> <p>Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce bewahren die jeweiligen EVU die Hemmschuhe in eigener Verantwortung auf.</p>	<p>Zu Ir-9 § 19</p>
19	<p>Zu 408.0841 * Abschn. 2 *</p>	<p><b>Festlegen von Zügen, Zugteilen oder Fahrzeugen im Bahnhof:</b></p>	<p>Zu § 63, Abs. 30</p>

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

Ifd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408.01-09 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
	* * * *	Für das Sichern von Fahrzeugen in den Bahnhöfen ist das EVU verantwortlich.  Die entsprechenden Neigungen der Systemwechselbahnhöfe sind im Abschnitt 4.2 angegeben.	zu Ir-9 § 14

## **Anlage zum Abschnitt 6.1**

### **Zu Ril 408.0821 und Ir-9 § 9 Abs.29**

Triebfahrzeuge, die längere Zeit auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce oder Szczecin Główny verbleiben, können im Bereich des Bahnhofs abgestellt werden. Beim Abstellen in diesem Bereich dürfen Sie sich als Triebfahrzeugführer nur zur Wahrnehmung betrieblicher Aufgaben kurzzeitig aus dem Bereich entfernen.

Während der Abstellung haben die Triebfahrzeugpersonale darauf zu achten, dass die Dieselmotore der Triebfahrzeuge nicht länger als erforderlich, jedoch maximal 15 min arbeiten.

Das Ablassen von Motorenöl in den Gleisen ist verboten, das Nachölen an Fahrgestelleinrichtungen auf unbedingt notwendige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit des Triebfahrzeuges zu beschränken.

Die Rangierfahrten auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce oder Szczecin Główny sind besonders vorsichtig durchzuführen. Es ist stets davon auszugehen, dass die Gleise mit Fahrzeugen besetzt sein können.

Das An- und Abkuppeln der Triebfahrzeuge ist bei Zügen in der Regel vom Zugpersonal der selbst vorzunehmen.

### **Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten einzeln fahrender Triebfahrzeuge ohne Begleitung durch einen Rangierleiter/Rangierbegleiter auf den Betriebswechselbahnhöfen**

Ein Triebfahrzeug kann mit einem weiteren Tfz verbunden werden bzw. auch als Leertriebwagen, der von der Spitze gesteuert wird, ohne Begleitung durch einen Rangierleiter (Rangierbegleiter) fahren.

Rangierfahrten ohne Begleitung dürfen nur über die festgelegten Rangierwege durchgeführt werden.

Auf eine Verständigung über den Zweck und Weg darf verzichtet werden, wenn die Rangierfahrten planmäßig erfolgen.

Bei der Fahrt an den Zug halten Sie als Triebfahrzeugführer 5m vor der Wagengruppe. Danach dürfen Sie als Triebfahrzeugführer vorsichtig zum Ankuppeln heranfahren.

## **Rangierfahrten von Triebfahrzeugen ohne Begleitung im Bahnhof**

### **Szczecin Gumieńce**

Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce ist die Durchführung von Fahrten Triebfahrzeuge als Rangierfahrt ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) von und zum Zug sowie zum Zweck ihres vorübergehenden Abstellens gestattet.

### **Fahrten von Triebfahrzeugen**

Rangierfahrten ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) in den Stellwerksbezirken Gm, Gm-1, Gm 2 und Gm 3 können in die Gleisgruppen 1, 2, 3, 5, 101, 102, 108, 110, 112, 201, 203, 204, 205, 206, 208, 210 und 212 erfolgen:

Sie erfolgen auf Rangiersignal Ms2 an Hauptsignalen und Rangiertafeln oder auf die Handsignale Rm1 und Rm2 im Bereich der oben genannten Gleise, wobei der Triebfahrzeugführer immer bis zu einem festgelegten Ziel zu fahren hat.

Wenn das Triebfahrzeug eine andere Gleisgruppe befahren soll, muss der Triebfahrzeugführer über die Nummer des Zielgleises unterrichtet werden. Die Rangierfahrt ist dann zu begleiten.

## **Rangierfahrten von Triebfahrzeuge ohne Begleitung im Bahnhof**

### **Szczecin Główny**

Auf dem Bahnhof Szczecin Główny ist die Durchführung von Fahrten Triebfahrzeuge als Rangierfahrt ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) vom oder zum Zug oder zum zeitweiligen Abstellen des Fahrzeugs gestattet.

Die Triebfahrzeuge fahren von den Einfahr- und Ausfahrgleisen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 10 bzw. zu den Abstellgleisen 20, 23, 25, 27 oder 28 sowie von den Abstellgleisen 20, 23, 25, 27 oder 28 in die Ausfahrgleise 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 10.

Fahrten von Triebfahrzeugen können als Rangierfahrten ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) durchgeführt werden.

Rangierfahrten ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) erfolgen ausschließlich auf das Rangiersignal Ms2 an den Hauptsignalen und Rangiertafeln, wobei der Triebfahrzeugführer immer bis zum festgelegten Ziel zu fahren hat.

Wenn das Triebfahrzeug eine andere Gleisgruppe befahren soll, muss der Triebfahrzeugführer über die Nummer des Zielgleises unterrichtet werden.

## **6.2 Örtliche Regelungen für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind**

### **Umschaltung Zugfunk**

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist in Höhe des sonstigen Signals im km 119,5 vorzunehmen.

Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz erfolgt an dem sonstigen Signal W 28 in km 10,069.

### **Vorgaben für die Einhaltung der Sicherheit bei der Transition der Zugbeeinflussungsanlagen PZB –SHP (Deutschland - Polen) für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny**

Gemäß Anforderung der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG müssen die auf dem jeweiligen Netz verkehrenden Fahrzeuge der EVU mit Zugbeeinflussungseinrichtungen SHP (für Polen) bzw. PZB 90 (für Deutschland) ausgerüstet sein.

### **Betriebliche Vorgaben zur Transition**

Züge, die auf der Grenzbetriebsstrecke von Tantow bis Szczecin Gumieńce verkehren, müssen die PZB eingeschaltet haben.

Züge, die im Abschnitt Szczecin Gumieńce bis Szczecin Główny verkehren müssen das System SHP eingeschaltet haben.

Ist für die Umschaltung ein Halt erforderlich, ist dieser bei der Trassenanmeldung durch das EVU zu beantragen.

## **7 Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur**

Bleibt offen

## **8 Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion**

Die Grenzbetriebsstrecke zwischen den Bahnhöfen Tantow - Szczecin Gumieńce ist nicht mit Oberleitungsanlagen ausgerüstet, der Zugverkehr erfolgt mit Dieseltraktion.

Der Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny ist mit Oberleitung überspannt.



## 9 Inkraftsetzung

Die „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny“ tritt am 14.12.2014 in Kraft.

Die „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Gumieńce – (Szczecin Główny)“ gültig ab 13.12.2009, einschließlich der Änderungen verliert damit Ihre Gültigkeit.

Neustrelitz/Szczecin, den 01.08.2014

Für die DB Netz AG		Für die PKP PLK S.A.
<b>Kay Schatkowski</b> Leiter Produktionsdurchführung Neustrelitz		<b>Zbigniew Zarychta</b> Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie
<b>Torsten StraÙe</b> Arbeitsgebietsleiter Betrieb der Produktions- durchführung Neustrelitz		<b>Sławomir Puchowski</b> Z-ca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

Bleibt frei

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

-- gültig ab 14.04.2015 --

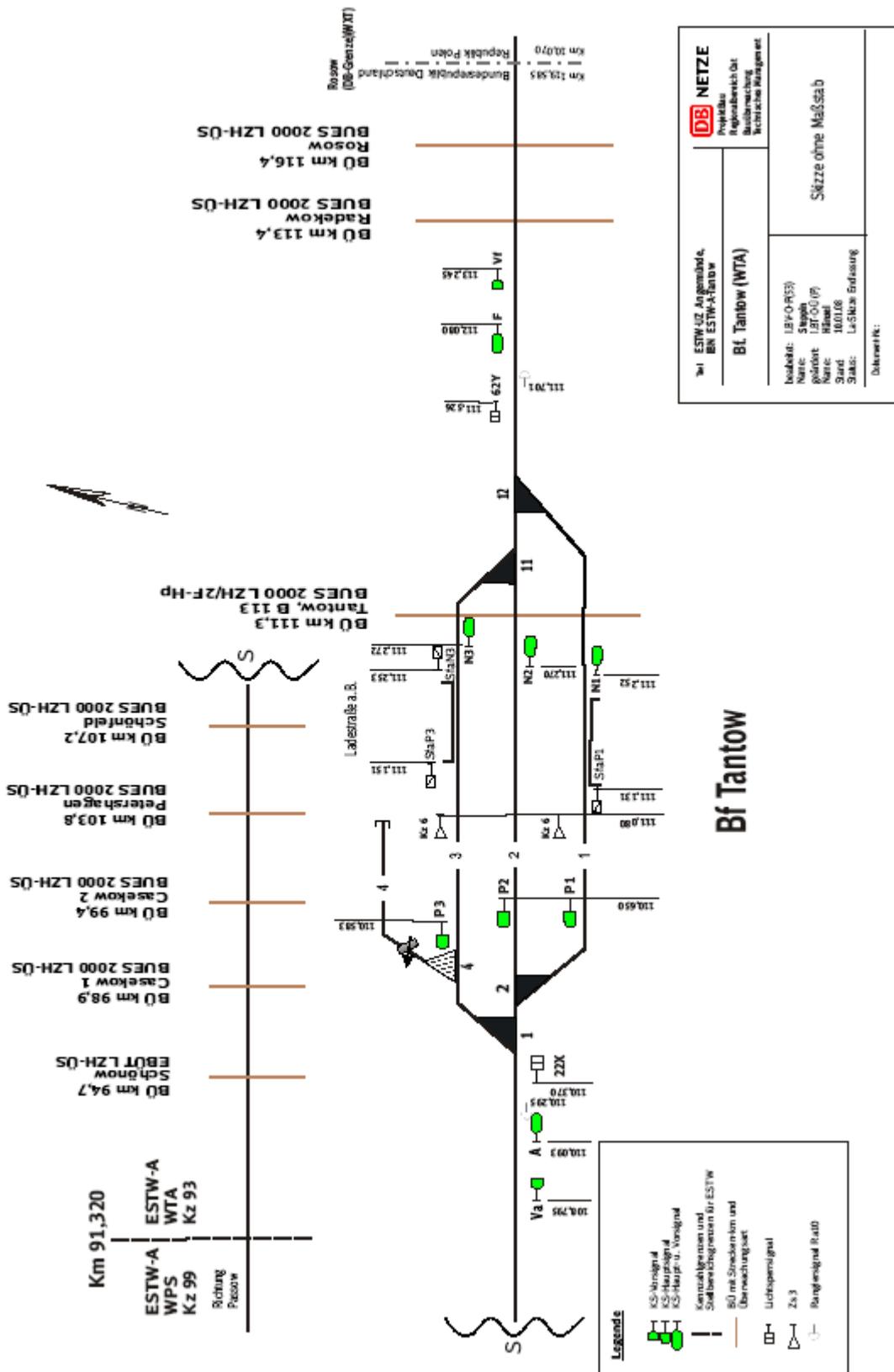
## **10 Anhänge**

### **10.1 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke**

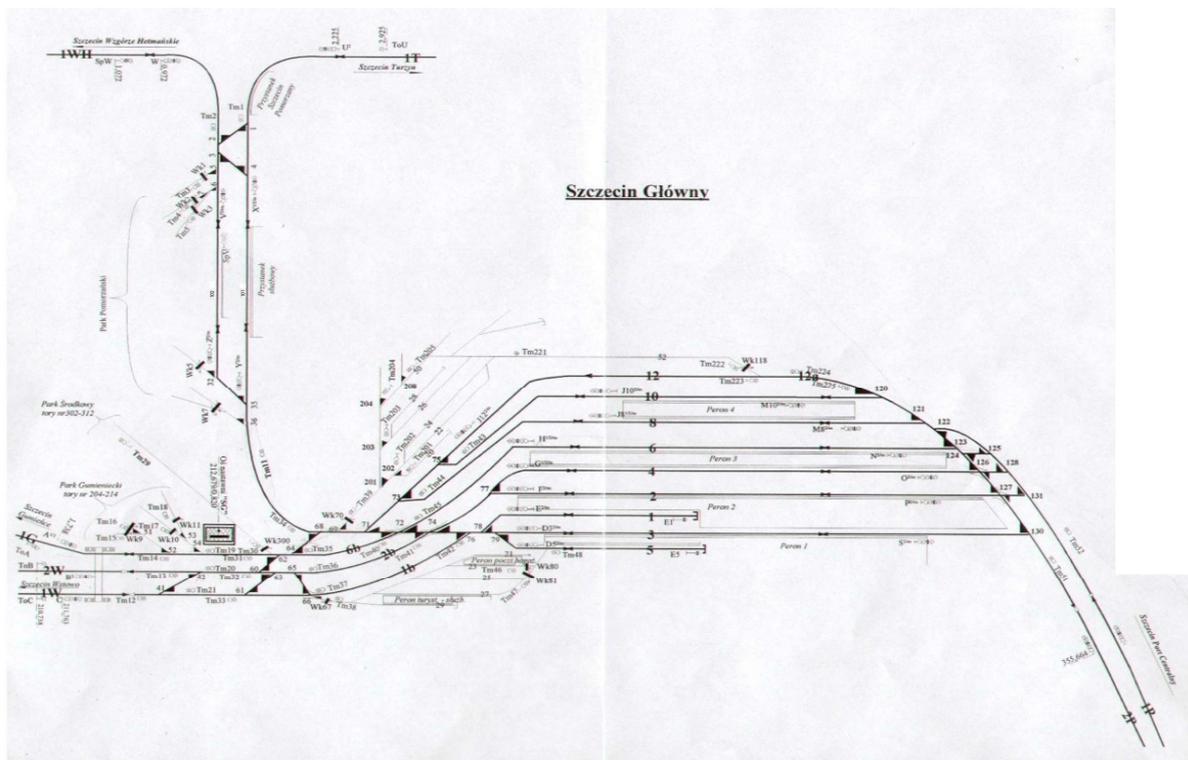
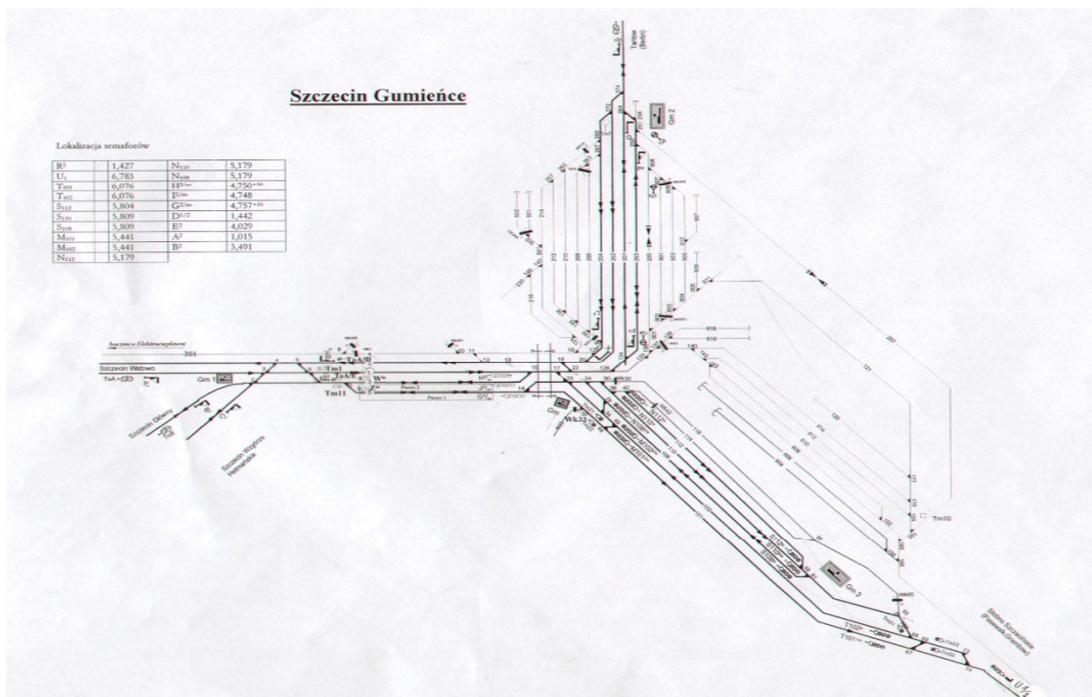
#### **Zusammenstellung der Lagepläne:**

- Bahnhof Szczecin Gumieńce
- Bahnhof Szczecin Główny
- Bahnhof Tantow

**Inbetriebnahme ESTW-A Tantow**



Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014



Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

## **10.2 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke**

Bleibt offen

Neuherausgabe gültig ab 14.12.2014

### **10.3 Betriebsprogramm der Betriebsleitstellen bei außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben**

Für Havarien und Katastrophen mit Streckensperrungen, die länger als 120 min dauern, wurden geeignete Betriebsprogramme eingeführt um Züge im Reise- und Güterverkehr über Alternativ-Grenzbetriebsstrecken ab - und umzuleiten.

Bitte beachten Sie, ob die übrigen Grenzbetriebsstrecken (betrifft nur Grenzbetriebsstrecken) die **Streckenklasse C 3** aufweisen. Werden die Züge über alternative Grenzbetriebsstrecken geleitet, müssen die betriebstechnischen Bedingungen der Strecken und die Fahrzeugparameter geprüft werden.

Die Einführung der Betriebsprogramme erfolgte in Absprache zwischen den Betriebsleitungen der PKP PLK S.A. und den Betriebszentralen der DB Netz AG.

Verantwortlich :

Schichtkoordinator PKP PLK S.A. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie

Netzkoordinator Betriebszentrale DB Netz AG, Regionalbereich Ost in Berlin

#### **Reiseverkehr**

Fernreisezüge von bzw. nach Szczecin Główny werden über Angermünde - Pasewalk - Löcknitz – Stobno Szczecinskie - Szczecin Gumieńce umgeleitet oder umgekehrt.

Bei Sperrung der Strecke Berlin - Angermünde oder werden diese Züge über Küstrin-Kietz - Kostrzyn oder Löcknitz umgekehrt umgeleitet.

#### **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Die Züge des SPNV werden zwischen Tantow und Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny im Schienenersatzverkehr (SEV) gefahren.

#### **Güterverkehr**

Der Güterverkehr ist über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz oder Küstrin-Kietz - Kostrzyn oder Frankfurt (Oder) - Rzepin umzuleiten.

**10.4 Regelungen zur Bekanntgabe von Bauarbeiten, La-Stellen und von außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben**

Bleibt offen

## 10.5 Telekommunikationsverzeichnis und die Telekommunikation betreffenden Festlegungen

Für die im Grenzverkehr zuständigen Mitarbeiter der EIU wurden nachstehende Ruf- und Faxnummern, sowie E-Mail – Adressen zusammengestellt.

### Rufnummern und Zuständigkeiten DB Netz AG, Regionalbereich Ost

#### Leiter Produktion im Regionalbereich Ost,

Herr Schreinert [Helge.Schreinert@deutschebahn.com](mailto:Helge.Schreinert@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 - 297 – 40500 Fax - 40950

#### Leiter, Regionale Außenbeziehung

Herr Kämmerer [Arvid.Kaemmerer@deutschebahn.com](mailto:Arvid.Kaemmerer@deutschebahn.com)

Ruf + 49 – 30 – 297 – 41000 Fax 40910

Ständiger Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters Region Ost (zuständig auch für die Unfalluntersuchung im Bereich der RB Ost)

Herr Schlüter [Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com](mailto:Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 40130 Fax - 40913

#### Betriebszentrale

Herr Hinke [Erik.Hinke@deutschebahn.com](mailto:Erik.Hinke@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 - 297 – 41510 Fax - 40960

Notfalleitstelle +49 – 30 - 297 – 41556 Fax 40903

Netzkoordinator +49 – 30 – 297 – 41554 Fax 40903

#### Ansprechpartner polnische Grenze AGV/ÖGV

Herr Uller [Heribert.Uller@deutschebahn.com](mailto:Heribert.Uller@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 - 297 – 41655 Fax 41524

Teamleiter Infrastrukturdaten in der Betriebsdurchführung

Herr Peltz [Carsten.Peltz@deutschebahn.com](mailto:Carsten.Peltz@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 40331 Fax 41524

Mitarbeiter Infrastrukturdaten (Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit (VzG), Geschwindigkeitskonzeption (Geko))

Herr Lange [Andre.Lange@deutschebahn.com](mailto:Andre.Lange@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 41652 Fax 41524

Koordination Betrieb/Bau (Bauplanung, Bauarbeiten, La der RB Ost)

Herr Morgenroth [Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com](mailto:Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 41520 Fax 40902

Kundenmanagement (Kundenbetreuung, Trassen)

Herr Buchhagen [Bernhard.Buchhagen@deutschebahn.com](mailto:Bernhard.Buchhagen@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 40150 Fax 40197

Fahrplan (Regel- und Sonderzüge)

Herr Pönitz [Jens.Poenitz@deutschebahn.com](mailto:Jens.Poenitz@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 40249 Fax 40915

Leiter Produktionsdurchführung Neustrelitz (Betrieb, Instandhaltung und Anlagemanagement)

Herr Schatkowski [Kay.Schatkowski@deutschebahn.com](mailto:Kay.Schatkowski@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 3981 – 49 – 1510 Fax 1511

Arbeitsgebietsleiter Betrieb, Produktionsdurchführung Neustrelitz

Herr Straße [Torsten.Strasse@deutschebahn.com](mailto:Torsten.Strasse@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 3981 – 49 – 1594 Fax 1597

Mitarbeiter Betrieb, ÖGV Tantow

Herr Fuchs [Bernd.Fuchs@deutschebahn.com](mailto:Bernd.Fuchs@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 39 – 297 – 41545 Fax 40784

Leiter Instandhaltung Neustrelitz

Herr Schönberg [Bernd.B.Schoenberg@deutschebahn.com](mailto:Bernd.B.Schoenberg@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 3981 – 49 – 1540 Fax 1539

Örtlich zuständiger Fahrdienstleiter Angermünde (Tantow)

Ruf +49 – 30 – 297 – 40691 Fax 40398

Mobiltelefon: +49 – 160 97 48 71 01 GMS-R 991325572

Für die im Grenzverkehr zuständigen Mitarbeiter der EIU wurden nachstehende Ruf- und Faxnummern, sowie E-Mail – Adressen zusammengestellt.

Rufnummern und Zuständigkeiten der PKP PLK S.A, Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie (Ansprechpartner für Grenzangelegenheiten)

Ruf: +48 – 91 471 – 5551

[slawomir.puchowski@plk-sa.pl](mailto:slawomir.puchowski@plk-sa.pl)

Grenzangelegenheiten ÖGV/MPG

Ruf: +48 – 91 – 47131 –318

[zbigniew.zaremba@plk-sa.pl](mailto:zbigniew.zaremba@plk-sa.pl)

Betriebsleitung – Außenstelle Szczecin, Schichtkoordinator

tel. +48 – 91 – 471 – 1311                      fax 3375

[irde.szczecin@plk-sa.pl](mailto:irde.szczecin@plk-sa.pl)

Betriebsleitung – Leiter Außenstelle Szczecin, Schichtkoordinator

tel. +48 – 91 – 471 – 3317

[beata.dyko@plk-sa.pl](mailto:beata.dyko@plk-sa.pl)

Betriebsleitung – Außenstelle Szczecin (Abstimmung Gleissperrungen)

tel. +48 – 91 – 471 – 1575

[jdkz8@plk-sa.pl](mailto:jdkz8@plk-sa.pl)

Dodatek 2 und Änderungen für Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

Ruf: +48 – 94 713 – 1337                      Fax: 1314

[tomasz.sopocko@plk-sa.pl](mailto:tomasz.sopocko@plk-sa.pl)

Ruf: +48 – 91 – 471 – 3341                      Fax: 3341

[wieslaw.wierzchowski@plk-sa.pl](mailto:wieslaw.wierzchowski@plk-sa.pl)

Sektion Betrieb Szczecin Główny

Ruf: +48 – 91 – 471 – 5545

[jacek.krzeminski@plk-sa.pl](mailto:jacek.krzeminski@plk-sa.pl)

Fahrdienstleiter Bahnhof Szczecin Gumieńce

tel. +48 – 91 – 471 – 5803                      Fax 5803

Mobiltelefon: +48 – 60 00 848 56

Fahrdienstleiter Bahnhof Szczecin Główny

tel. +48 – 91 – 471 – 5642                      Fax 5642

Bahnsteig III Szczecin Główny Aufenthaltsraum

Mobiltelefon: +48 – 60 00 848 34

## **10.6 Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke (Bestandschutz)**

Die Übersicht wurde dem Kundenmanagement des Regionalbereiches Ost übergeben.

