jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

§ 29 EisbBBV Hauptsignal

EisbBBV - Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung

Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 12.05.2020

1. (1)Hauptsignale sind zu errichten als
    1. 1.Einfahrsignale zur Deckung der Bahnhöfe und zur Regelung der Einfahrten. Einfahrten in Bahnhöfe sind
        1. a)
            1. 2.Ausfahrsignale zur Regelung der Ausfahrten aus Bahnhöfen. Ausfahrten aus Bahnhöfen sind
                1. a)
                1. 3.Zwischensignale zur Unterteilung von Hauptgleisen in Fahrwegabschnitte oder zur Sicherung von Weichen und Gleiskreuzungen in Bahnhöfen, die nicht von Einfahr- oder Ausfahrsignalen abhängig sind. Wenn auf Grund der örtlichen Verhältnisse die erforderliche Bremsweglänge nicht erreicht werden kann, dürfen statt Zwischensignalen Schutzsignale errichtet werden.
                2. 4.Blocksignale zur Unterteilung der freien Strecke in Blockabschnitte. Blockstellen der freien Strecke sind durch Blocksignale zu sichern.

                Bei Zugleitbetrieb sind Blockstellen mit Trapeztafeln anzuzeigen.
                1. 5.Deckungssignale zur Deckung von Gefahrstellen auf der freien Strecke. Abzweigstellen, Überleitstellen und schienengleiche Kreuzungen von Haupt- und Nebenbahnen außerhalb von Bahnhöfen sind durch Deckungssignale

                zu sichern. Deckungssignale dürfen auch die Funktion von Blocksignalen übernehmen.
                1. (2)Hauptsignale dürfen auf Grund örtlicher Gegebenheiten gleichzeitig als Einfahr-, Ausfahr-, Deckungs- oder Zwischensignal verwendet werden

Zwischensignal verwendet werden.

2. (3)Hauptsignale, die für mehr als ein Gleis gültig sind werden als Gruppenhauptsignale bezeichnet. Gruppenhauptsignale sind mit Schutzsignalen

oder Erlaubnissignalen und Signalen Fahrwegende

1. (4)Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung „Halt“, eine andere Stellung ist zulässig
    1. 1.bei Hauptsignalen in Gleisabschnitten mit selbsttätiger Streckenblockung, oder
    2. 2.bei Hauptsignalen in Betriebsanlagen, die für längere Dauer oder in regelmäßig wiederkehrenden Zeitabschnitten an der Regelung der Zugfolge nicht beteiligt sind.
2. (5)Die Freibegriffe der Hauptsignale sind wie folgt zu verwenden:
    1. 1.„Frei“: wenn der anschließende Fahrweg mit örtlich zulässiger Geschwindigkeit befahren werden darf. Abweichend davon ist bei Hauptsignalen, die für Fahrten auf mehrere Streckengleise gelten, der Begriff „Frei“ nur für das Streckengleis mit der größten örtlich zulässigen Geschwindigkeit zu verwenden;
    2. 2.„Frei mit 60 km/h“: wenn der anschließende Fahrweg nicht mit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit, jedoch mit mindestens 60 km/h befahren werden darf;
    3. 3.„Frei mit 40 km/h“
        1. a)wenn der anschließende Fahrweg nicht mit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit und mit weniger als 60 km/h befahren werden darf oder

2. b)bei Einfahrten auf ein Stumpfgleis, ausgenommen die zulässige Geschwindigkeit wird mit einem Geschwindigkeitsanzeiger mit der Kennziffer 4 herabgesetzt, oder
3. c)bei Fahrten auf ein Schutzsignal, das nicht auf Bremsweglänge aufgestellt ist.

Wird mit den Signalbegriffen gemäß Z 1 bis 3 nicht das Auslangen gefunden, sind zusätzlich Geschwindigkeitsanzeiger zu errichten.

3. (6)Eine am Hauptsignal signalisierte Geschwindigkeit ist grundsätzlich im gesamten Weichenbereich einzuhalten. Änderungen der Geschwindigkeit innerhalb des Weichenbereiches sind mit Geschwindigkeitsanzeiger zu signalisieren. Bei tauglicher Führerstandsignalisierung ist die mit der Führerstandsignalisierung signalisierte Geschwindigkeit einzuhalten.
4. (7)Zu einer Signalgruppe gehörende Hauptsignale sind so zu errichten, dass der Triebfahrzeugführer einer sich nähernden Fahrt ein klares und eindeutiges Bild erhält und die Hauptsignale ab der erforderlichen Sichtweite in der richtigen Reihenfolge nebeneinander erblickt. Ist dies auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, sind Signalnachahmer so zu errichten, dass keine Verwechslungsgefahr entsteht.
5. (8)Zu einer Signalgruppe gehörende Hauptsignale sind so zu errichten, dass
    1. 1.die gedachte Verbindungslinie zwischen den Signalschildern rechtwinkelig oder schräg bzw. V-förmig zur Gleisachse verläuft und
    2. 2.die Rotlichter in möglichst

gleicher Höhe über Schienenoberkante liegen.

6. (9)Auf der freien Strecke sind bei mehrgleisigen Streckenquerschnitten die Hauptsignale so zu errichten, dass
   1. 1.die gedachte Verbindungslinie zwischen den Signalschildern rechtwinkelig zur Gleisachse verläuft und
   2. 2.die Rotlichter in möglichst gleicher Höhe über Schienenoberkante liegen.
7. (10)Von den Bestimmungen der Abs. 8 und 9 darf abgewichen werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern.
8. (11)Die erforderliche Sichtweite auf Hauptsignale richtet sich nach der Geschwindigkeit, es gilt die Sichtweite gemäß § 27 Abs. 3. Kann die erforderliche Sichtweite nicht erreicht werden, sind Signalnachahmer zu errichten. Abweichend von den Bestimmungen des ersten Satzes

   und abweichend von § 27 Abs. 2 und 3 richtet sich die erforderliche Sichtweite auf Hauptsignale, die nur Start von Zugstraßen sein können, nach den örtlichen Verhältnissen.

In Kraft seit 01.10.2014 bis 31.12.9999

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at