

Auszug

aus der

**Bau- und Betriebsordnung
für Straßenbahnen**

(BO Strab)

(GBl. SDr. 620)



Aus dem Archiv der
Berliner Verkehrsseiten

Signalordnung für Straßenbahnen (SO Strab)

— zu § 26 —

A. Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die nachstehenden Bestimmungen der Signalordnung für Straßenbahnen (SO Strab) gelten für alle Straßenbahnen.
- (2) Die Signale dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.
- (3) Die Signale sind in der Regel in Fahrtrichtung rechts in Augenhöhe bis in Höhe des Tragwerkes der Fahrleitung anzubringen.
- (4) In Störungsfällen oder aus ähnlichen Gründen vorübergehend aufgestellte Signale, deren Vorhandensein beim Fahrpersonal nicht bekannt ist, müssen bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter ausreichend beleuchtet werden.
- (5) Für die Betätigung der Fahrtrichtungsanzeiger und das Einschalten der Beleuchtungseinrichtungen (Signale am Zuge) gelten die Bestimmungen der §§ 15 und 18 der Straßenverkehrsordnung (StVO).
- (6) Die Lichtsignale müssen bei Tag und Nacht gut erkennbar sein und dürfen nicht blenden.
- (7) Wird ein Signal nicht eindeutig wahrgenommen, so muß die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.
- (8) Die Einführung neuer Signale bedarf der Genehmigung des Generalbevollmächtigten für Bahnaufsicht.

B. Signale und ihre Bedeutung

I. Signale im OS-Betrieb (OS-Signale)

Warnsignal (optisch und akustisch)
Aufleuchten einer orangefarbenen oder roten Lampe über den Ein- und Ausstiegen oder seitlich in Augenhöhe und gleichzeitiges akustisches Signal im Bereich der Ein- und Ausstiege von einer durchschnittlichen Dauer von 2 bis 3 Sekunden als Warnung vor der Abfahrt des Zuges. Bei Verzögerungen der Abfahrt ist das Signal zu wiederholen.
Das Signal OS 1 wird vom Fahrer gegeben.

Signal OS 1

Signal OS 2

Notsignal (über besondere Signaleinrichtung)

In jedem Wagen des Zuges hörbares akustisches Signal mit beim Fahrer abweichender Klangfarbe zum Signal OS 1. Sofort nach Ertönen ist der Zug durch Schnellbremsung anzuhalten.

Das Signal OS 2 wird im Gefahrenfall vom Fahrgast gegeben.

Im Rangierdienst außerhalb der Personenbeförderung dürfen auch die Signale A 1 bis A 3 mit der Notsignaleinrichtung gegeben werden.

II. Auftragsignale (A-Signale)

a) akustische Signale

Signal A 1



Abfahren

Abfahrauftrag an den Fahrer. Das Signal A 1 wird als kurzer Ton mit der Signalklingel oder der Mundpfeife gegeben.

Signal A 2



Anhalten

Haltauftrag an den Fahrer. Das Signal A 2 wird in Form von zwei kurzen Tönen mit der Signalklingel oder der Mundpfeife gegeben.

Signal A 3



und mehr

Sofort anhalten (Schnellbremsung)

Gefahrssignal. Sofort durch Schnellbremsung anhalten. Das Signal A 3 wird in Form von drei oder mehr kurzen Tönen mit der Signalklingel oder der Mundpfeife gegeben.

Das Signal A 3 ist nach Möglichkeit durch das Signal A 7 zu ergänzen.

b) optische Signale

Signal A 4



oder

Abfahren

Abfahrauftrag an den Fahrer, erteilt durch Hochhalten des Befehlsstabes (Signalkelle) oder durch grünes Licht.

Fahren

Fahrauftrag an den Fahrer nach vorausgegangener Unterrichtung. Pendeln des nach unten ausgestreckten Armes vor dem Körper.

Aufdrücken

Auftrag an den Fahrer, in höchstens Schrittgeschwindigkeit auf ein stehendes Fahrzeug (in der Regel zum Zwecke des Ankuppelns) aufzudrücken. Die Handflächen der erhobenen ausgestreckten Arme nähern sich einander analog dem sich verengernden Zwischenraum der Fahrzeuge.

Anhalten

Haltauftrag an den Fahrer. Kreisförmige Bewegung des ausgestreckten Armes.

Das Signal A 7 findet auch im Gefahrenfall Anwendung und ist dann nach Möglichkeit durch das Signal A 3 zu ergänzen. Bei Dunkelheit ist das Signal A 7 im Gefahrenfall durch eine kreisförmig geschwenkte weiße oder rote Laterne zu geben.

III. Signale am Zug (Zg-Signale)

Spitzensignal

Ein oder zwei Scheinwerfer, deren Anordnung im § 45 Abs. 2 festgelegt ist.

Liniensignal

An der Spitze des Zuges in Fahrzeugmitte in Höhe des Dachrandes angebracht. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter blendungsfrei zu beleuchten. Bei Fahrzeugen mit nur einem Scheinwerfer muß der Beleuchtungseffekt des Liniensignals auf 100 m Entfernung deutlich erkennbar sein (§ 47). Das Liniensignal kann auch als einfache Lichtquelle angeordnet sein.

Signal A 5



Signal A 6



Signal A 7



Signal Zg 1



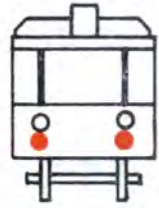
Signal Zg 2



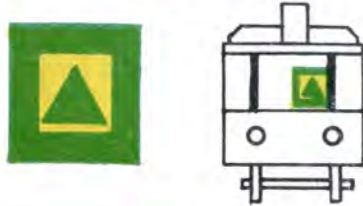
Signal Zg 3



Signal Zg 4



Signal Zg 5



Fahrtrichtungsanzeiger

Muß als Blinkleuchte zumindest an der breitesten Stelle des Triebwagens und am Zugschluß sichtbar sein (§ 46).

Schlußsignal

Zwei Schlußleuchten, deren Anordnung im § 45 Abs. 3 festgelegt ist.

Nachzugzeichen

An der Spitze des Zuges im Fahrerstandfenster links (nach außen sichtbar) anzubringen, wenn auf ungesicherten oder ohne Nachläufersicherung bestehenden eingleisigen Streckenabschnitten ein Zug in gleicher Richtung nachfolgt.

Die Signale Zg 1, Zg 2 und Zg 4 sind bei Dunkelheit und außerdem am Tage bei unsichtigem Wetter oder bei Fahrten durch Tunnel usw. zu beleuchten.

IV. Streckensignale (St-Signale)

Haltestelle für den öffentlichen Verkehr

Signal St 1



Signal St 2



Signal St 3



Doppelhaltestelle für den öffentlichen Verkehr

Das Signal St 2 bezeichnet eine Haltestelle, an der zwei Züge gleichzeitig abgefertigt werden können.

Das Signal St 1 und St 2 kann über oder unter dem Haltestellenschild durch Linienbezeichnungen ergänzt werden.

Zwangshaltestelle

Das Signal St 3 bezeichnet die Stelle, an der alle Schienenfahrzeuge grundsätzlich zu halten haben.

Haltsignal

als Tagessignal auch zulässig

Achtungssignal

Gelb: Halt! Nächste Signalstellung abwarten!

Gelb-Rot: Nächste Signalstellung abwarten
Fahrtbegehren wurde eingespeichert!

Fahrtsignal

als Tagessignal auch zulässig

Kontrollsignal

Zeigt die Funktionstüchtigkeit eines bestimmten Signalbildes an. Leuchtet das Signal St 7 nicht, so ist die durch das Signal überwachte Sicherungseinrichtung gestört, und es muß die Fahrweise entsprechend eingerichtet werden.

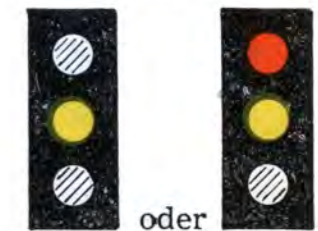
Zuordnungssignal

An farbigen Signalen im öffentlichen Verkehrsraum, die nur für den Straßenbahnbetrieb gelten, zusätzlich anzubringen und bei Erscheinen eines Signalbildes zu erleuchten.

Signal St 4



Signal St 5



Signal St 6



Signal St 7



Signal St 8



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Signal St 9



Haltsignal



Bei Abweichungen vom Regelbetrieb oder bei Bauzuständen auch als Tagessignal zulässig

Signal St 10

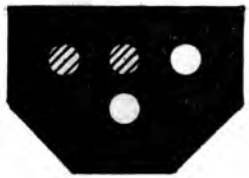


Fahrtsignal
Fahrt frei geradeaus



Bei Abweichungen vom Regelbetrieb oder bei Bauzuständen auch als Tagessignal zulässig

Signal St 11



Fahrtsignal
Fahrt frei nur nach rechts

Signal St 12



Fahrtsignal
Fahrt frei nur nach links

Signal St 13



Fahrtsignal
Fahrt frei geradeaus und nach rechts

Signal St 14



Fahrtsignal
Fahrt frei geradeaus und nach links

Fahrtsignal

Fahrt frei nach rechts und links

Fahrtsignal

Fahrt frei nach allen Richtungen

Die Signale St 9 bis St 16 können ein von den Signalen für den allgemeinen Straßenverkehr abweichendes Signalbild aufweisen. In diesem Fall gilt für die Straßenbahn das Streckensignal.

Vorsignal

Am Signal ist Halt zu erwarten

Vorsignal

Am Signal ist Fahrt frei zu erwarten
Die Vorsignale (Signale St 17 und St 18) sind nur in Verbindung mit den Signalen St 9 bis St 16 zulässig.

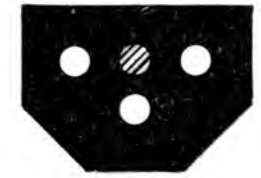
Begegnungsverbot

Gegebenenfalls mit Zusatzpfeil für eine bestimmte Richtung.

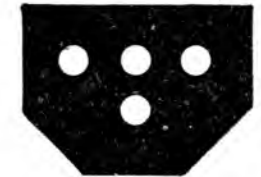
Das Signal St 19 bezeichnet den Beginn eines Streckenabschnittes, auf dem benachbarte Gleise nicht gleichzeitig besetzt werden dürfen.

Aufhebung des Begegnungsverbotes

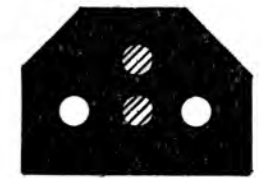
Signal St 15



Signal St 16



Signal St 17



Signal St 18



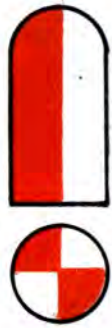
Signal St 19



Signal St 20



Signal St 21



Signal St 22



Signal St 23



Signal St 24



Signal St 25



Grenzzeichen

Das Signal St 21 bezeichnet die Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, bis zu der ein Gleis besetzt werden kann, ohne daß Bewegungen auf dem benachbarten Gleis behindert werden. Es steht zwischen beiden Gleisen an der Stelle, an der der breiteste im Betrieb vorkommende Wagentyp profilfrei zum benachbarten Gleis steht.

Haltscheibe

Das Signal St 22 ist nicht ortsfest, sondern im, über oder unmittelbar rechts vom Gleis aufzustellen. Es dient der vorübergehenden Sperrung eines Gleises bzw. zum Schutz von abgestellten Fahrzeugen.

Bremsscheibe

Das Signal St 23 bezeichnet den Punkt, an dem die Betriebsbremsung eingeleitet sein muß. Die Betriebsbremsung muß bis zum Ende der Gefällstrecke bzw. bis zum Übergang zu einer flachen Neigung wirksam bleiben.

Langsamfahrscheibe

Auf dem folgenden Streckenabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden. Die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur durch das Signal St 25 zulässig. Als Geschwindigkeitsbeschränkung sind in der Regel nur die Stufen

10 km/h	30 km/h
20 km/h	40 km/h

anzuwenden.

Endscheibe

Ende des geschwindigkeitsbeschränkten Streckenabschnittes. Das Signal St 25 bezeichnet den Punkt, von dem aus der Zug wieder beschleunigt werden kann. Bei der Aufstellung des Signals St 25 ist die vorkommende maximale Zuglänge zu berücksichtigen.

Aufforderungssignal zur Abgabe von Warnsignalen

Hinweissignal

zur Kennzeichnung des Standortes eines Betriebsfernsprechers. Das Signal St 27 ist am Telefonkasten oder an der Außentür eines Dienstraumes mit einem Betriebsfernsprecher angebracht.

Soweit erforderlich, kann das Signal St 27 auch neben oder über dem Gleis mit Richtungspfeil oder Entfernungsangabe zusätzlich angebracht werden.

Hinweissignal

auf einen Fahrleitungskontakt. Das Signal St 28 ist dann anzubringen, wenn der Fahrer beim Befahren des Fahrleitungskontaktes bestimmte Bedingungen berücksichtigen muß.

(Der Fahrleitungskontakt für elektrisch zu betätigende Weichen wird durch das Signal St 29 gekennzeichnet.)

Hinweissignal

auf eine elektrisch zu betätigende Weiche. Das Signal St 29 wird in Höhe des Weichenkontaktes angebracht und kennzeichnet die Stelle, an der die Weichensteuerung zu betätigen ist.

Hinweissignal

zur Fernanzeige der Weichenstellung.

Das Signal St 30 entbindet nicht von der augenscheinlichen Kontrolle der Weichenstellung durch den Fahrer.

Signal St 26



Signal St 27



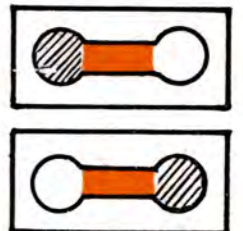
Signal St 28



Signal St 29



Signal St 30



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Signal St 31



Ausschaltsignal

Das Signal St 31 kennzeichnet eine Stromknotenstelle, die stromlos zu befahren ist.

Signal St 32



Haltsignal

für Fahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer. Das Signal St 32 kennzeichnet das Ende der Oberleitung.

Das Signal St 32 kann bei Gleisverzweigungen mit einem zusätzlichen Richtungspfeil versehen werden.

Signal St 33



Signal zur Kennzeichnung vorübergehend ungültiger Signale

Das vorübergehend ungültige Signal muß auch nach Anbringung des Signals St 33 noch erkennbar sein.

Signal St 34



Signal für Anzeige einer Weichengrundstellung

Das Signal zeigt die Grundstellung einer Weiche an. Wurde die Weiche nicht in der Grundrichtung befahren, so ist sie unverzüglich in die Grundstellung zurückzulegen.

oder



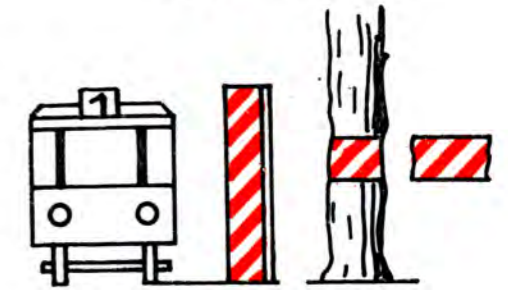
oder



V. Sonstige Signale (So-Signale)

Warnanstrich zur Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstandes zum Gleis Personen gefährden können. Der geforderte Abstand richtet sich nach der Anlage 1 „Regellichtraum für Straßenbahnen“.

Signal So 1

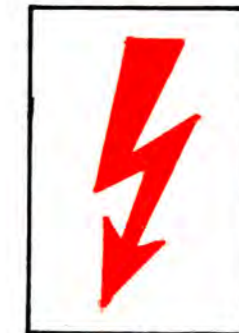


Signal So 2



Warnkleidung für Beschäftigte innerhalb der Gleiszone.

Signal So 3



Vorsicht! Hochspannung!

Dokument aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten.
Verwendung nur zum privaten Gebrauch.
Es gelten die Nutzungsbestimmungen des Redaktionsarchives

www.berliner-verkehrsseiten.de

