

**Schweizerische Eisenbahnen**  
**Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV**  
**(R 300.1–15)**

**742.173.001**

Stand 1. Juli 2024

---



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Herausgeber: Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern  
Vertrieb: [www.bundespublikationen.admin.ch](http://www.bundespublikationen.admin.ch)  
Art.-Nr. 742.173.001.S.D

# **1 Allgemeines**

## **1.1 Allgemeine Bestimmungen**

### **1.1.1 Gültigkeit der Signale**

Es sind ausschliesslich die in diesen Vorschriften beschriebenen und dargestellten Signale und Signalbilder anzuwenden. Vorbehalten bleiben besondere Betriebsvorschriften für Versuche und besondere örtliche Verhältnisse. Sofern nichts anderes vermerkt ist, sind die ortsfesten Signale so dargestellt, wie sie in der Fahrrichtung gesehen werden.

Signale, die entgegen den Vorschriften nicht beleuchtet sind oder sich in zweifelhafter Stellung befinden, sind als *Halt* zeigende Signale zu betrachten; sinngemäss sind Vorsignale als *Warnung* zeigend zu betrachten.

Die Signale gelten tagsüber und nachts. Die speziell aufgeführten Signale *bei Nacht* sind von der Abenddämmerung bis zur vollen Tageshelle, bei schlechten Sichtverhältnissen sowie in Tunnels anzuwenden. Die Signale des Personals *bei Nacht* sind auch zu geben, wenn sie bei schlechter Sicht besser erkennbar sind als die Signale *bei Tag*.

### **1.1.2 Fehlende oder nicht eindeutig erkennbare ortsfeste Signaltafeln**

Wird durch das Personal ein fehlendes oder nicht eindeutig erkennbares ortsfestes Signal festgestellt, ist der zuständige FDL zu verständigen.

Im Bereich der FSS hat der FDL bis zum Ersatz von fehlenden oder nicht eindeutig erkennbaren CAB Anfangs- und Endtafeln, ETCS Haltsignalen oder ETCS Rangierhaltsignalen den betreffenden Abschnitt zu sichern.

### **1.1.3 Aufstellung der Signale**

Ortsfeste Signale befinden sich links vom Gleis. Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts aufgestellt sein. Auf mehrspurigen Strecken und in Bahnhöfen können die Signale des rechten äussersten Gleises auf dessen rechter Seite aufgestellt sein. Die Bezeichnungen links und rechts gelten im Sinne der Fahrrichtung.

In zweigleisigen Tunnels können die Signale beider Gleise zusammen zwischen den Gleisen angeordnet werden.

### **1.1.4 Abgabe von Signalen des Personals**

Bei der Abgabe von Signalen ist mit Ruhe und Überlegung zu handeln. Die Signale müssen deutlich sein und genau beachtet werden. Sind Missverständnisse zu befürchten, sind Mitarbeitende, welche das Signal zu beachten haben, zusätzlich zu verständigen. Ist ein Signal nicht eindeutig oder wird es nicht deutlich wahrgenommen, ist anzuhalten, seine Wiederholung abzuwarten oder zu erwirken.

Akustische Signale sind auf das Notwendige zu beschränken.

### **1.1.5 Mit dem Zeichen # gekennzeichnete Signale bzw. Signalbilder**

Die mit dem Zeichen # gekennzeichneten Signale bzw. Signalbilder sind beim Neubau bzw. bei der Erneuerung von Anlagen und Fahrzeugen nicht mehr zu verwenden.

## 1.2 Darstellung

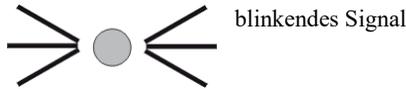
### 1.2.1 Signalfarben

In der Regel werden für die optischen Signale folgende Farben verwendet:

rot	Halt, Gefahr
orange	Vorsicht, Warnung, langsam
grün	Fahrt
gelb	elektrischer Betrieb
violett	Signal für Huckepackzüge
weiss	Zwergsignale, Weichensignale, Merkzeichen usw. sowie Lichtsignal als Bestätigung oder Ersatz akustischer Signale
blau	ETCS Rangiersignale.

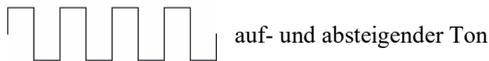
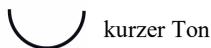
### 1.2.2 Darstellung von blinkenden Signalen

Blinkende Signale werden wie folgt bildlich dargestellt:



### 1.2.3 Darstellung von akustischen Signalen

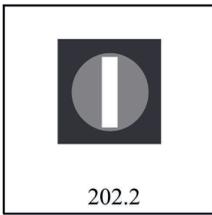
Akustische Signale werden wie folgt bildlich dargestellt:



### 1.2.4 Darstellung von Signalen des Personals

In den Bildern bedeuten:

punktierte Linie	.....	rasche Bewegung
gestrichelte Linie	-----	langsame Bewegung



Begriff

*Entgleisungsvorrichtung  
oder Sperrschuh  
nicht auf Gleis*

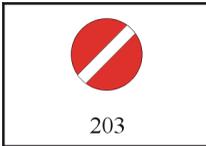
Bedeutung

Zugehörige  
Entgleisungsvorrichtung  
oder zugehöriger Sperrschuh  
abgeklappt

Das Signal zeigt das der Weichenstellung entsprechende Bild, wenn die Weiche nicht in den Schutzstumpen führt.

## 2.2 Halt-, Kontroll- und Achtungssignale

### 2.2.1 Haltsignal für das Decken eines Hindernisses



Begriff

*Halt*

Bedeutung

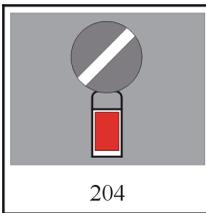
Halt vor dem Signal bzw. vor dem entsprechenden Objekt

Beziehung zu anderen Signalen

Endet eine Zufahrtrasse vor einem Haltsignal, kann das vorausgehende Signal

- *Warnung*
- *Kurze Fahrt*
- *Besetztes Gleis*
- bei Kopfgleisen  
*Geschwindigkeits-  
Ausführung 40 km/h*  
zeigen

Bei Tag rote Scheibe



Bei Nacht rotes Licht

Haltsignale werden verwendet

- zum Decken gesperrter Gleise, insbesondere solcher die nicht am Stellwerk gesichert werden können. Steht in dringenden Fällen keine rote Scheibe zur Verfügung, kann das rote Licht allein oder eine ruhende rote Flagge verwendet werden
- zur Kennzeichnung von Gleisabschlüssen, wobei Abschlüsse von Kopfgleisen durch rote Scheiben bzw. rotes Licht und solche von Stumpengleisen nur durch rote Scheiben gekennzeichnet sind
- zum Decken von Drehscheiben und Schiebebühnen in nicht verriegelter Stellung (Fahrverbot). Sie zeigen ein rotes Licht, in Einzelfällen nur die rote Scheibe.

In verriegelter Stellung (Fahrerlaubnis) zeigen sie ein weisses

Licht oder die schmale Seite der Scheibe

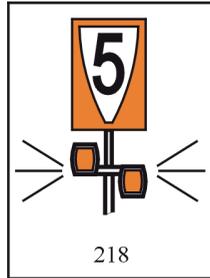
- zum Decken von Brückenwaagen, beweglichen Ladeprofilen usw. Sie zeigen die rote Scheibe, wenn die Durchfahrt gesperrt ist. Bei genügender Gleisbeleuchtung ist kein Nachtsignal vorhanden.

Im Drei- und Vierschienengleis wird das Ende der Normal- bzw. Schmalspur mit dem Haltsignal, ergänzt durch ein N (Normalspur) bzw. S (Schmalspur) gekennzeichnet. Das Haltsignal gilt in diesem Fall nur für Fahrzeuge der entsprechenden Spurweite. Dieses Signal wird allein oder kombiniert mit einer Weichenlaterne verwendet.

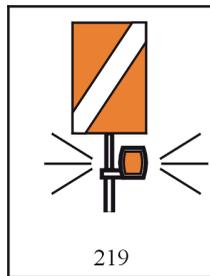
Die ISB kann in den Betriebsvorschriften das direkte Abstellen von Fahrzeugen an Prellböcken erlauben.

### 2.3.4 Langsamfahrsignale

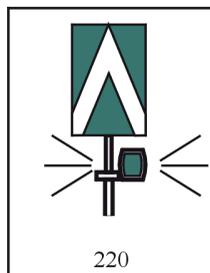
Die Lampen blinken bei Nacht. Die Aufstellung entspricht der Beilage 1.



- Begriff *Vorsignal Langsamfahrstelle*
- Bedeutung Die angegebene Zahl  $\times 10$  zeigt die ab dem Anfangssignal höchstzulässige Geschwindigkeit an
- Beziehung zu anderen Signalen  
Es folgt ein Anfangssignal.  
Es kann ein Aufhebungssignal folgen

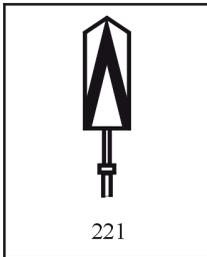


- Begriff *Anfangssignal Langsamfahrstelle*
- Bedeutung Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit
- Beziehung zu anderen Signalen  
Dem Anfangssignal geht ein Vorsignal voraus und es folgt ein Endsignal oder ein weiteres Vorsignal



- Begriff *Endsignal Langsamfahrstelle*
- Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist
- Beziehung zu anderen Signalen  
Es geht ein Anfangssignal voraus

Liegen zwischen Vor- und Anfangssignal einer Langsamfahrstelle gegen die Spitze zu befahrende Weichen und gilt die Verminderung nur für einzelne der möglichen Fahrwege, wird mit einem Aufhebungssignal die Verminderung aufgehoben.



Begriff

*Aufhebungssignal Langsamfahrstelle*

Bedeutung

Ab dieser Stelle wird die vorsignalisierte Langsamfahrstelle nicht mehr befahren.

Hat das erste Fahrzeug dieses Signal erreicht, gilt wieder die höchstzulässige Geschwindigkeit

Beziehung zu anderen Signalen

In der Regel geht ein Vorsignal voraus.

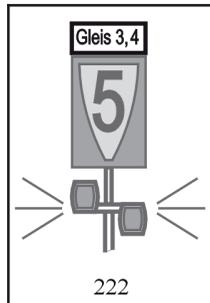
### Allgemeines

Werden in einem Gleis verschiedene Langsamfahrstellen hintereinander signalisiert, ist für das Vorsignal, welches eine höhere Geschwindigkeit signalisiert, folgendes zu beachten:

- dieses Vorsignal gilt als Endsignal für die vorangehende mit einer tieferen Geschwindigkeit zu befahrende Langsamfahrstelle
- dieses Vorsignal ist nur mit einem orangen blinkenden Licht ausgestattet und gilt als Anfangssignal für die zweite mit höherer Geschwindigkeit zu befahrende Langsamfahrstelle
- dieses Vorsignal ist nicht mit einer Warnung ausgebenden Zugbeeinflussung ausgerüstet.

Liegt der normale Halteort der Züge in Bahnhöfen und Haltestellen nach dem Vor- bzw. Anfangssignal und ist das Anfangs- bzw. das Endsignal vom normalen Halteort aus nicht sichtbar, ist ein Wiederholungssignal aufgestellt. Als Wiederholungssignal wird verwendet:

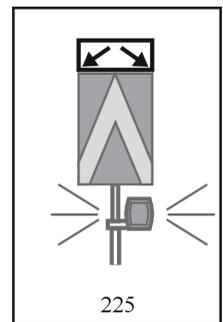
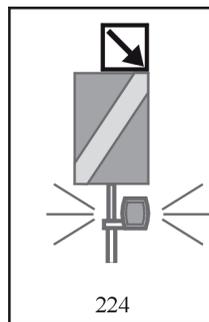
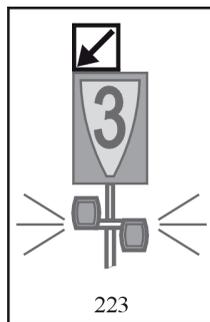
- ein zweites Vorsignal, jedoch ohne Warnung ausgebende Zugbeeinflussung, wenn dieses vor der Langsamfahrstelle steht
- ein zweites Anfangssignal, wenn dieses im Bereich der Langsamfahrstelle steht.



Begriff  
Bedeutung

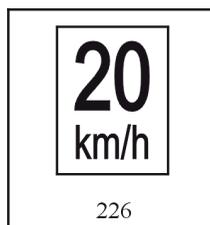
*Zusatztafel*

Die verminderte Geschwindigkeit gilt nur für die auf der Zusatztafel vermerkten Gleise



Bedeutung Die Zusatztafel mit einfachem oder doppeltem Pfeil über den Langsamfahrtsignalen, die zwischen zwei Gleisen stehen, zeigt an, für welches Gleis das Signal gilt.

### 2.3.5 Geschwindigkeit über Gleisbrückenwaagen, Gleisbremsen, Depotanlagen, Anschlussgleise usw.



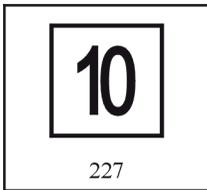
Bedeutung

Die am Signal vorgeschriebene Geschwindigkeit gilt über Gleisbrückenwaagen und Gleisbremsen. In Depotanlagen und Anschlussgleisen gilt diese Geschwindigkeit ab dem Signal

### 2.3.6 Signale für Zahnstange

Streckenabschnitte mit Zahnstange werden mit Signalen für Zahnstange gekennzeichnet.

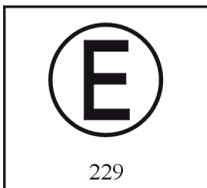
Die Aufstellung entspricht der Beilage 1 sinngemäss.



- Begriff** *Vorsignal für Zahnstangenabschnitt*
- Bedeutung** Ab dem Anfangssignal gilt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit
- Beziehung zu anderen Signalen**  
Das Vorsignal steht etwa 150 m vor dem Anfangssignal



- Begriff** *Anfangssignal für Zahnstangenabschnitt*
- Bedeutung** Bei diesem Signal befindet sich die Einfahrt in die Zahnstange.  
Bei der Einfahrt in die Zahnstange gilt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit
- Beziehung zu anderen Signalen**  
Es kann ein Vorsignal vorausgehen und es folgt ein Endsignal



- Begriff** *Endsignal für Zahnstangenabschnitt*
- Bedeutung** Bei diesem Signal befindet sich das Ende der Zahnstange
- Beziehung zu anderen Signalen**  
Es geht ein Anfangssignal voraus

Im französischen sowie im italienischen Sprachgebiet steht an Stelle eines «A» ein «C» bzw. an Stelle eines «E» ein «F».

## 2.4 Zwergsignale

### 2.4.1 Allgemeines

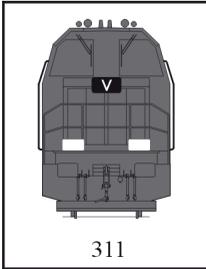
Zwergsignale dienen der Regelung von Rangierbewegungen sowie dem gegenseitigen Schutz von Rangierbewegungen unter sich oder gegen Zugfahrten.

Zwergsignale sind mit einer Zahl und einem Buchstaben gekennzeichnet.

### 3.2 Signale an Fahrzeugen bei Rangierbewegungen

#### 3.2.1 Kennzeichnung des arbeitenden Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen im Bahnhof und in Rangierbereichen

Rangierlokok



Bei Tag

- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein unbeleuchtetes «V»
- hinten (rückwärts) kein Signal

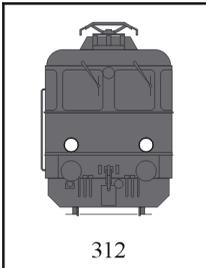
Bei Nacht

- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein beleuchtetes weisses «V» und zwei weisse Lichter
- hinten (rückwärts) zwei weisse Lichter

In Anlagen, in denen mehrere Rangierloks eingeteilt sind, werden diese vorne und hinten mit Dienstnummern gekennzeichnet.

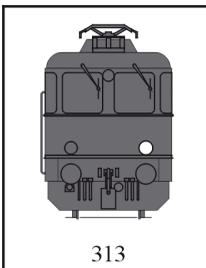
#### 3.2.2 Kennzeichnung bei Rangierbewegungen auf der Strecke

Triebfahrzeug



Vorne zwei weisse Lichter

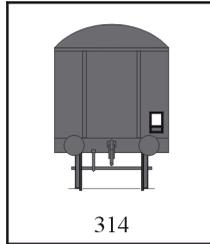
An Triebfahrzeugen, die nicht an der Spitze der Rangierbewegungen verkehren, sind die Lichter der Vorwärtsrichtung gelöscht.



Hinten dunkel oder unten ein weisses Licht

Bei Nacht am Schluss der Rangierbewegung, unten ein weisses oder rotes Licht

## Wagen



Bei Tag zeigen die Wagen kein Signal

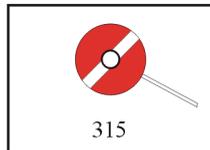
Bei Nacht

- an der Spitze der Rangierbewegung ein weisses Licht
- am Schluss der Rangierbewegung ein weisses oder rotes Licht

Rangierbewegungen, bestehend aus einem Triebfahrzeug und Kleinwagen (Rollleitern, Lorrays, usw.) tragen die Signale nur am Triebfahrzeug, wenn sie an den Kleinwagen nicht angebracht werden können.

Fahrzeuge Schiene / Strasse, die nicht wie Triebfahrzeuge signalisieren können, zeigen in Vor- und Rückwärtsfahrt die Signalisierung gemäss Strassenverkehrsgesetz.

### 3.2.3 Kennzeichnung von Fahrzeugen, an die nicht angefahren werden darf



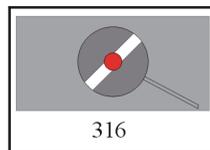
Bei Tag

Begriff

*Halt*

Bedeutung

Halt vor diesen Fahrzeugen



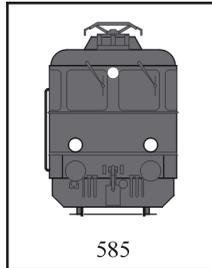
Bei Nacht rotes Licht

Anstelle dieses Signals können vor und hinter den Fahrzeugen Haltsignale aufgestellt sein.

## 5.7 Signale an Fahrzeugen bei Zugfahrten

### 5.7.1 Kennzeichnung der arbeitenden Triebfahrzeuge

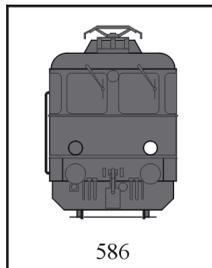
Pendelzugseinheiten gelten im Sinne dieser Vorschrift als Triebfahrzeuge.



Vorne drei weiße Lichter

Begriff *Zugspitze*

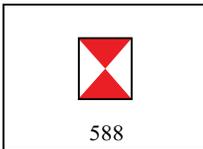
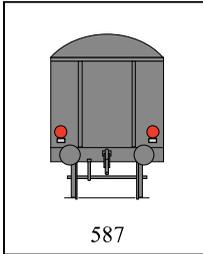
An Triebfahrzeugen, die nicht an der Zugspitze verkehren, sind die Lichter der Vorwärtsrichtung dunkel.



Hinten dunkel oder unten ein weißes Licht

Zwischen den in Vielfachsteuerung verkehrenden Triebfahrzeugen sind alle Lampen dunkel.

### 5.7.2 Kennzeichnung des Zugschlusses



Begriff *Zugschlussignal*

Das letzte Fahrzeug zeigt hinten auf einer Querachse über Puffer angeordnet:

- bei Reisezügen
  - zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587
- bei Güterzügen
  - zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach Bild 588 oder
  - zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587

Sofern auf Grund fahrzeugbaulicher Bedingungen oder mit Rücksicht auf die Anforderungen der ISB erforderlich, kann auf nichtinteroperablen Strecken das letzte Fahrzeug bei Reise- und Güterzügen zeigen:

- ein rotes Licht (Dauerlicht) # oder
- ein rotes blinkendes Licht # oder
- eine rot-weiße reflektierende Scheibe #

### 5.7.3 Kennzeichnung indirekt geführter Züge

Fahrzeuge an der Zugspitze zeigen in der Fahrtrichtung vorn ein weisses Licht. Ausserhalb von Tunnels darf bei Tag auf die Signalisierung der Zugspitze verzichtet werden.

### 5.7.4 Kennzeichnung nicht gekuppelter Schiebelok

Die nicht gekuppelte Schiebelok zeigt beim Schieben auf die Strecke sowie bei der Rückfahrt in den rückliegenden Bahnhof

- vorne drei weisse Lichter
- hinten ein weisses Licht

Das letzte gekuppelte Fahrzeug zeigt das Zugschlussignal.

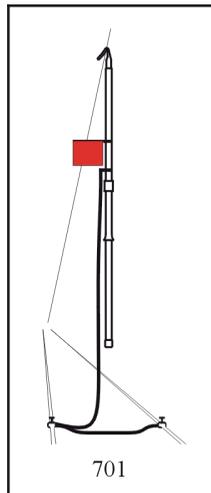
## 7 Signale für den elektrischen Betrieb

Die Signale für den elektrischen Betrieb müssen auch nachts eindeutig erkennbar sein.

### 7.1 Allgemein gültige Signale für den elektrischen Betrieb

Im Bereich der FSS sind Signale für den elektrischen Betrieb in Betriebsarten ohne CAB-Fahrerlaubnis gültig und zu beachten.

#### 7.1.1 Kennzeichnung der Erdungsvorrichtungen



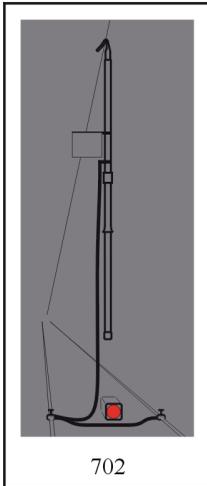
Begriff

*Fahrleitungsabschnitt ausgeschaltet und geerdet*

Bedeutung

Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer vor dem betreffenden Fahrleitungsabschnitt

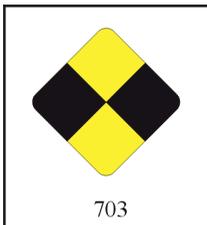
Bei Tag



Bei Nacht

Sofern die Erdungsvorrichtung innerhalb des Lichtraumprofils aufgehängt ist, gilt die rote Flagge bzw. das rote Licht für alle Fahrten als Haltsignal.

### 7.1.2 Stromabnehmersignale



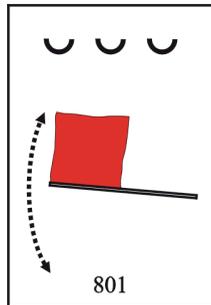
Begriff	<i>Vorsignal zum Senksignal</i>
Bedeutung	Die Stromabnehmer müssen ab dem Senksignal gesenkt sein
Beziehung zu anderen Signalen	Es folgt ein Senksignal. Es kann ein Aufhebungssignal folgen

## 8 Signale bei Unregelmässigkeiten

### 8.1 Signale bei Gefahr

#### 8.1.1 Haltsignal bei Gefahr

Muss eine Zugfahrt oder eine Rangierbewegung wegen drohender Gefahr angehalten werden, ist das Signal Halt – Gefahr zu geben.



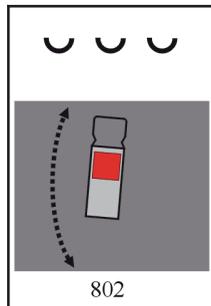
Bei Tag

Begriff

*Halt – Gefahr*

Bedeutung

Halt für Zugfahrten und Rangierbewegungen, unter Verwendung aller möglichen Bremsmittel



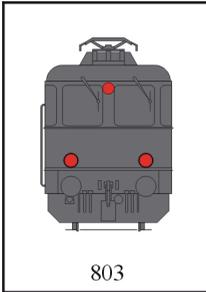
rotes Licht  
Bei Nacht

Das Signal ist in unmittelbarer Nähe des befahrenen Gleises, allenfalls mehrmals zu geben, wobei die Flagge oder das rote Licht bis zum Stillstand des Zuges oder der Rangierbewegung zu schwingen ist.

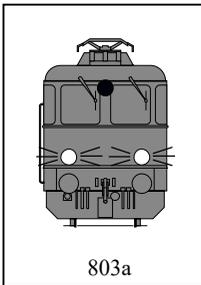
Steht keine rote Flagge oder rotes Licht zur Verfügung, kann das Signal auch mit der Hand oder mit weissem Licht gegeben werden.

Der LF gibt das Signal mit der Lokpfeife.

### 8.1.2 Warnsignal



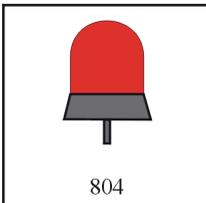
oder



Begriff  
Bedeutung

*Warnsignal*  
Halt für Zugfahrten und Rangierbewegungen auf parallel verlaufenden Gleisen

### 8.1.3 Nothalt auf Arbeitsstellen



Begriff  
Bedeutung

*Nothalt auf Arbeitsstellen*  
Halt für Zugfahrten und Rangierbewegungen

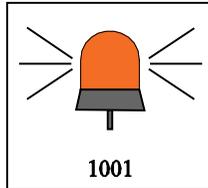
Mehrere rote  
Lichter

## 10 Signale für Arbeiten im Gleisbereich

Signale für Arbeiten im Gleisbereich haben für den LF keine Bedeutung.

### 10.1 Alarm auf Arbeitsstellen, fest oder mobil

#### 10.1.1 Optischer Alarm



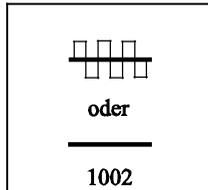
Begriff

*Optische Alarmanlage*

Bedeutung

Unterstützt die abgegebenen akustischen Alarmsignale oder ersetzt solche gemäss Weisung der ISB

#### 10.1.2 Akustischer Alarm



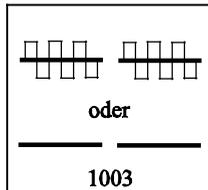
1 langer Ton auf- und absteigend oder konstant, mit akustischem Alarmmittel

Begriff

*Alarmsignal 1*

Bedeutung

Es erfolgt eine Fahrt auf dem Nachbargleis



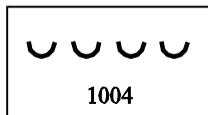
2 lange Töne auf- und absteigend oder konstant, mit akustischem Alarmmittel

Begriff

*Alarmsignal 2*

Bedeutung

Es erfolgt eine Fahrt auf dem Arbeits- oder Nachbargleis



mindestens 4 rasch aufeinanderfolgende Töne, mit akustischem Alarmmittel

Begriff

*Alarmsignal Gefahr*

Bedeutung

Unmittelbare Gefahr

# 1 Aufstellen der Langsamfahrsignale

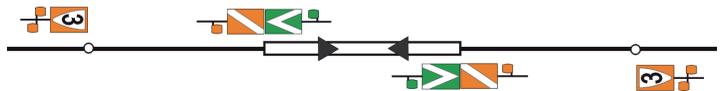
## 1.1 Legende

-  Langsamfahrstelle
-  Im Bereich der FSS durch RBC überwachter Bremsweg
-  Fahrrichtung
-  Zugbeeinflussung

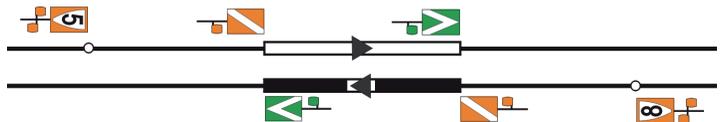
Die Signalbilder sind so dargestellt, wie sie in der Fahrrichtung vom LF gesehen werden. Die obere Kante der Signale ist zugleich ihr wirklicher Standort quer zur Gleisachse.

## 1.2 Eine Geschwindigkeitsverminderung im gleichen Gleis

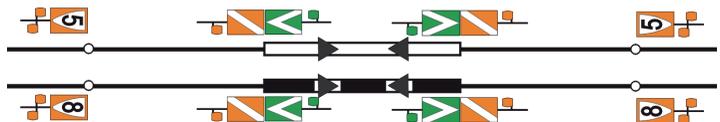
### 1.2.1 Einspurige Strecke



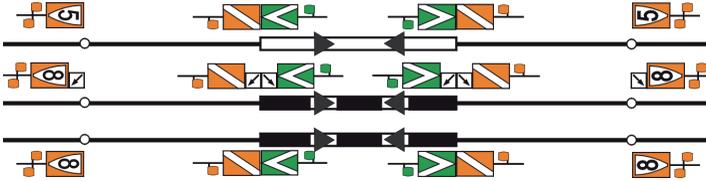
### 1.2.2 Zweigleisige Strecke mit Einrichtung für Einspurbetrieb



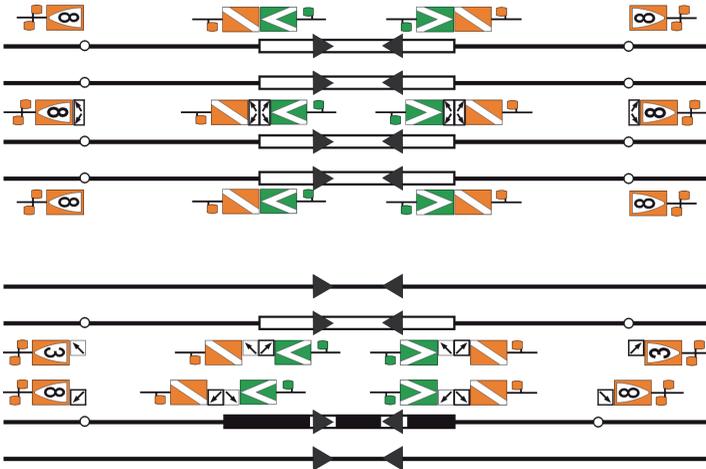
### 1.2.3 Zweigleisige Strecke mit Einrichtung für Wechselbetrieb



**1.2.4 Dreigleisige Strecke mit Einrichtung für Wechselbetrieb**

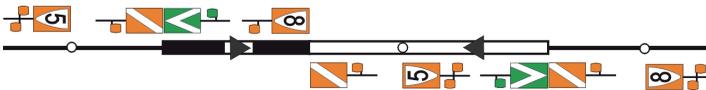


**1.2.5 Viergleisige Strecke mit Einrichtung für Wechselbetrieb**

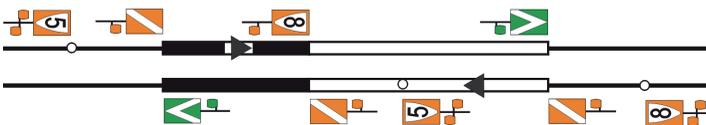


**1.3 Unterschiedliche Geschwindigkeitsverminderung im gleichen Gleis**

**1.3.1 Einspurige Strecke**



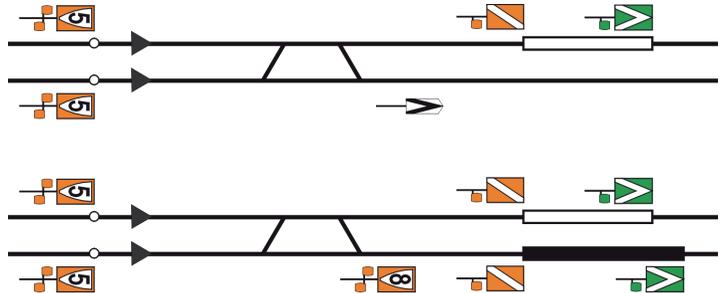
**1.3.2 Zweigleisige Strecke mit Einrichtung für Einspurbetrieb**



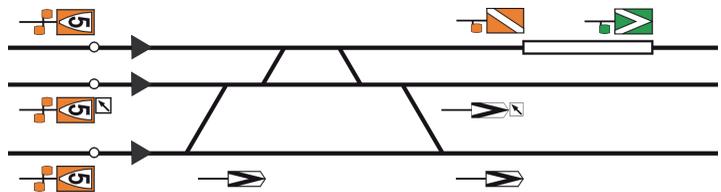
**1.4 Unterschiedliche Geschwindigkeiten auf nebeneinanderliegenden Gleisen nach einer Spurwechselstelle**

Mit Rücksicht auf eine bessere Übersicht sind in den Zeichnungen in dieser Ziffer die Signale nur für eine Fahrrichtung dargestellt.

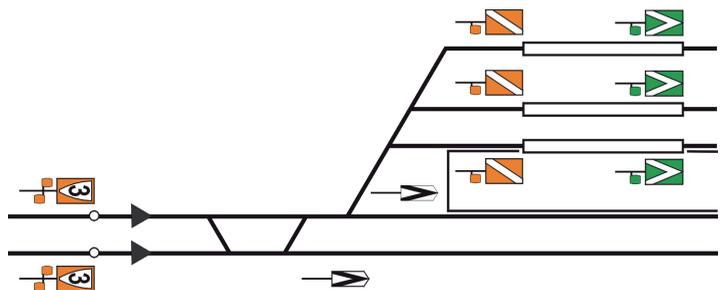
**1.4.1 Zweigleisige Strecke mit Einrichtung für Wechselbetrieb**



**1.4.2 Dreigleisige Strecke mit Einrichtung für Wechselbetrieb**

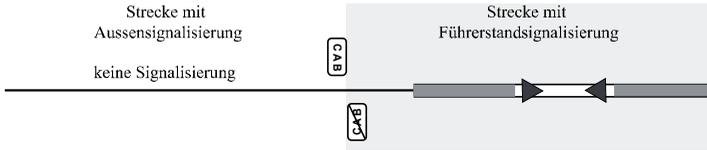


**1.4.3 Zweigleisige Strecke mit Einrichtung für Wechselbetrieb und Gleise im Bahnhof**

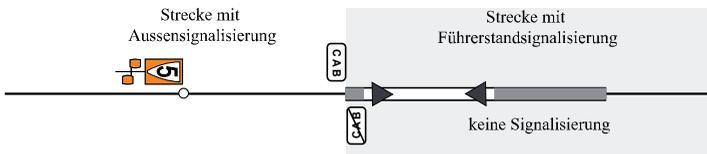


### 1.5 Signalisierung von Langsamfahrstellen im Bereich der FSS

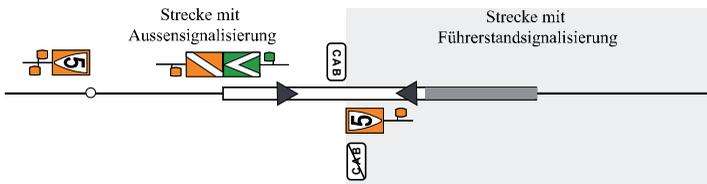
#### 1.5.1 Langsamfahrstelle mit Geschwindigkeit von 40 km/h und höher innerhalb FSS



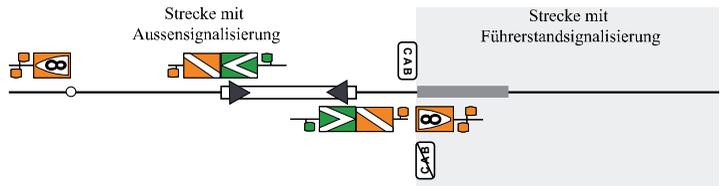
#### 1.5.2 Langsamfahrstelle innerhalb FSS mit Bremsweg teilweise im Bereich der Aussensignalisierung



#### 1.5.3 Langsamfahrstelle im Übergangsbereich zwischen Aussensignalisierung und FSS



**1.5.4 Langsamfahrstelle innerhalb Aussensignalisierung mit Bremsweg teilweise im Bereich der FSS**



**1.5.5 Langsamfahrstelle mit Geschwindigkeit unter 40 km/h im Bereich der FSS**

