

§ 14 EBO — Signale und Weichen

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Stand: 10.06.2019 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

(1) Ist nach den Vorschriften dieser Verordnung die Anwendung von Signalen vorgesehen, so dürfen nur die in der Eisenbahn-Signalordnung vorgeschriebenen Signale benutzt werden. Den Signalen am Fahrweg sind entsprechende Anzeigen im Führerraum gleichgestellt; sie dürfen die Signale am Fahrweg ersetzen.

(2) Die Einfahrten in Bahnhöfe sind

bei einer Einfahrtgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h

durch Hauptsignale (Einfahrtsignale) zu sichern. Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(3) Die Ausfahrten aus Bahnhöfen sind

bei einer Ausfahrtgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h

durch Hauptsignale (Ausfahrtsignale) zu sichern. Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(4) Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung "Zughalt". Eine andere Stellung ist zulässig

1. für Hauptsignale in Streckenabschnitten mit selbsttätiger Streckenblockung,
2. für Hauptsignale von Betriebsstellen, die für längere Dauer oder in regelmäßig wiederkehrenden Zeitabschnitten an der Regelung der Zugfolge nicht beteiligt

sind. sind,

3. für Einfahrtsignale bei Zugleitbetrieb.

(5) Blockstellen, Abzweigstellen, Überleitstellen und Gleisverschlingungen sind durch Hauptsignale

zu sichern. zu sichern, wenn dort mit mehr als 60 km/h - beim Befahren von Weichen gegen die Spitze mit mehr als 50 km/h - gefahren wird. Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr.2).

(6) Bewegliche Brücken sind örtlich durch Signale so zu sichern, daß die Signale in der Haltstellung verschlossen sind, solange die Brücke entriegelt ist, und daß die Brücke bei Fahrtstellung der Signale nicht entriegelt werden kann.

(7) Höhengleiche Kreuzungen zweier Schienenbahnen, die dieser Verordnung unterstehen, sind durch Hauptsignale in gegenseitiger Abhängigkeit zu sichern. Untersteht eine der Bahnen nicht dieser Verordnung, so ist mit der Zulassung (§ 3 Abs. 2) der Kreuzung zu bestimmen, ob und wie sie zu sichern ist.

(8) Auf der freien Strecke liegende

Weichen Weichen, die mit mehr als 50 km/h gegen die Spitze befahren werden,

und damit zusammenhängende Gleiskreuzungen sind durch Signale zu sichern. Anschlußstellen können auch durch Signale benachbarter Zugfolgestellen gesichert werden, wenn zwischen Anschlußweichen, Flankenschutzeinrichtungen und Signalen Abhängigkeit besteht.

(9) Weichen, die

mit mehr als 50 km/h

gegen die Spitze befahren werden, müssen von den für die Zugfahrt gültigen Signalen derart abhängig sein, daß die Signale nur dann in Fahrtstellung gebracht werden können, wenn die Weichen für den Fahrweg richtig liegen und verschlossen sind (Signalabhängigkeit). Hierbei sind ferngestellte Weichen, die von Reisezügen gegen die Spitze befahren werden, gegen Umstellen unter dem Zug festzulegen oder einzeln zu sichern.

(10) Ist die Signalabhängigkeit von Weichen, die von Zügen gegen die Spitze befahren werden, vorübergehend aufgehoben oder

beeinträchtigt, beeinträchtigt, oder werden nichtsignalabhängige Weichen, ausgenommen Rückfallweichen, von Reisezügen mit mehr als 40 km/h bis höchstens 50 km/h gegen die Spitze befahren,

so sind sie technisch zu sichern oder zu bewachen.

(11) Für

Reisezüge Reisezüge, die mit mehr als 50 km/h fahren, sind Flankenschutzvorkehrungen zu treffen.

Der Flankenschutz für Gleise, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, muß in Bahnhöfen und auf Anschlußstellen durch Schutzweichen gewährleistet sein.

(12) Mit den Einfahrsignalen und den Hauptsignalen auf der freien Strecke sind Vorsignale

zu verbinden. zu verbinden, wenn im Bremswegabstand vor dem Hauptsignal mit mehr als 60 km/h gefahren wird. Ist hiernach kein Vorsignal erforderlich, so muß der Bremswegabstand durch eine Signaltafel gekennzeichnet werden.

Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(13) Der Abstand zwischen dem Hauptsignal und dem zugehörigen Vorsignal soll mindestens so groß sein wie der zugelassene größte Bremsweg (§ 35 Abs. 4). Kürzere Vorsignalabstände sind zulässig, wenn dies aus örtlichen Gründen nicht zu umgehen ist; bei Verkürzungen um mehr als 5% müssen besondere Bremstafeln für den jeweils vorhandenen Vorsignalabstand (Bremsweg) aufgestellt sein.

(14) Das Hauptsignal "Langsamfahrt" ist durch das Vorsignal "Langsamfahrt erwarten"

anzukündigen. anzukündigen, wenn vom Vorsignal ab mit mehr als 60 km/h gefahren wird.

Hiervon kann bei Ausfahrtsignalen an Ausweichgleisen, auf denen keine Durchfahrten zugelassen sind, abgesehen werden.

(15) Für nicht an ein Gleisbildstellwerk angeschlossene Weichen ist eine Grundstellung zu bestimmen, wenn Fahrten über diese Weichen Fahrten auf den Hauptgleisen gefährden können.

(16) Weichen in Hauptgleisen müssen mit Weichensignalen versehen sein, wenn sie von den für die Zugfahrt gültigen Signalen nicht abhängig

sind. sind oder im allgemeinen nicht verschlossen gehalten werden. Bei ausreichender Beleuchtung sind Weichensignale nicht erforderlich.

(17) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muß ein Grenzzeichen vorhanden sein, bis zu dem ein Gleis ohne Gefährdung von Fahrzeugen im Nachbargleis besetzt sein darf. Der Mindestgleisabstand am Grenzzeichen ergibt sich aus Anlage 4. Bei ungünstigen örtlichen Verhältnissen darf statt des Grenzzeichens eine andere Kennzeichnung verwendet werden.

Zitiervorschlag: § 14 EBO

Quelle: Bundesamt für Justiz, abgerufen 02.07.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist das Bundesgesetzblatt

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/gesetze/EBO/14>