

Anhang 4

zur Anwendung kommende Signale

a. Langsamfahrsignale (Lf)

Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von vorübergehenden Langsamfahrstellen.

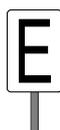
Signal Lf 1/2 – Langsamfahrbeginnscheibe

Auf dem am Signal beginnenden, in der Regel durch eine Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden. Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat. Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist. Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 0,5; 1, 2 verwendet.



Signal Lf 3 – Endscheibe

Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle. Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische weiße Scheibe mit schwarzem E. Das Signal Lf 3 steht am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.



b. Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen. Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

Sh 0 - Halt! Fahrverbot

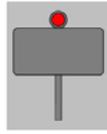
Ein waagerechter schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.



Signal Sh 2 - Schutzhalt

Tageszeichen: Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen: Ein rotes Licht am Tageszeichen

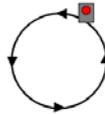
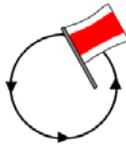


Die Wärterhaltscheibe wird verwendet zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,

Signal Sh 3 – Kreissignal - Sofort halten!

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.



Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt sofort zum Halten gebracht werden muss. Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug oder die Rangierfahrt das Signal wahrnehmen werden, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden.

Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal - Sofort halten

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



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.

c. Signale für den Rangierdienst (Ra)

Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben.

Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben.

Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber Signal Ra 5). Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet.

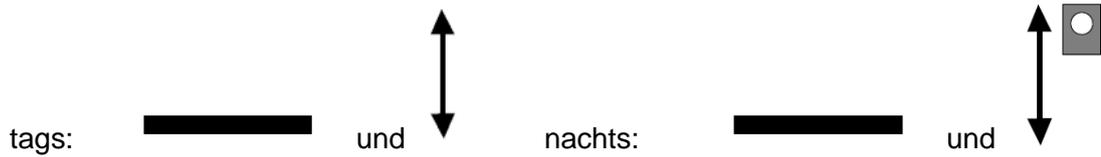
Wird beim Rangieren der Arm – bei Dunkelheit mit der Laterne – hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.

Signal Ra 1 - Wegfahren

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.



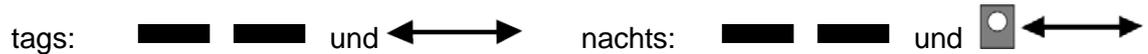
Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren. Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

Signal Ra 2 - Herkommen

Mit der Mundpfeife oder mit 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.



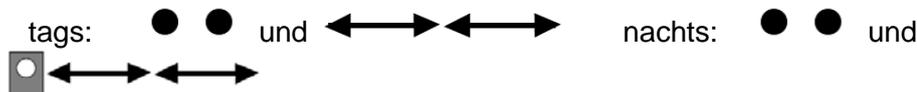
Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren. Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

Signal Ra 3 - Aufdrücken

Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn zwei kurze Töne schnell nacheinander und mit den Armen

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.



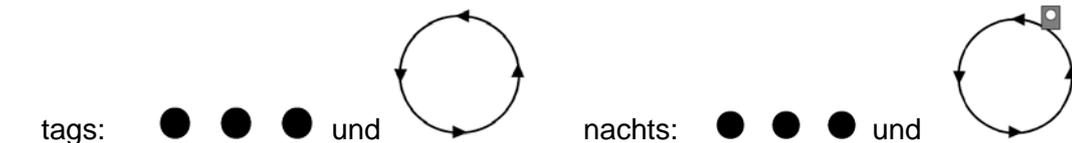
Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken. Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

Signal Ra 5 - Rangierhalt

Mit der Mundpfeife oder dem Horn Drei kurze Töne schnell nacheinander und mit dem Arm

Tageszeichen: Kreisförmige Bewegung des Arms.

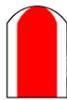
Nachtzeichen: Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.



Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

Signal Ra 12 (DS 301) / Signal So 12 (DV 301) – Grenzzeichen

Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf. Ein rot-weißes Zeichen.



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.

d. Weichensignale (Wn)

Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.
Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.
Bei den Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche.

Signal Wn 1 - Gerader Zweig.

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen
Formsignal: Ein auf der Schmalseite stehende weißes Rechteck auf schwarzem Grund.



Signal Wn 2 - Gebogener Zweig.

Von der Weichenspitze aus gesehen:
Formsignal: Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts.



e. Signale des Triebfahrzeugführers

Signal Zp 1 – Achtungssignal

Ein mäßig langer Ton.



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 Arbeitszügen.

f. Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen

Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, für die keine Grundstellung bestimmt ist, hat einen schwarz-weißen Farbanstrich.



Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, welche nach dem Befahren wieder in Grundstellung zu bringen sind, hat einen gelb-schwarzen Farbanstrich.



In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt.