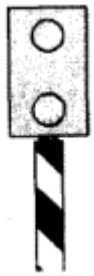
Anlage 21 (zu § 11 Abs. 16, § 27 Abs. 2 und § 31)

Signale

I. Signale für Bahnübergänge (Bü)

Die Überwachungssignale Bü 0/Bü 1 sowie die Signale Bü 2 und Bü 3 stehen vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen (mit oder ohne Halbschranken), die Signale Bü 4 und Bü 5 stehen vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

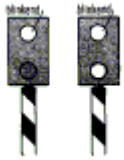
Signal Bü 0



Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung

Ein gelbes Licht über einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild. Das gelbe Licht kann entfallen.

Signal Bü 1



Der Bahnübergang darf befahren werden.

Ein blinkendes weißes Licht über einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild oder ein blinkendes weißes Licht über einem gelben Licht und einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild.

Die Signale stehen in der Regel in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand rechts neben dem Gleis. Auf Anordnung des Eisenbahnbetriebsleiters können sie auch links sowie unmittelbar vor dem Bahnübergang aufgesellt sein. Die Signale können wiederholt sein (Überwachungssignalwiederholer).



Die Überwachungssignalwiederholer sind durch eine rückstrahlende runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund am Mastschild kenntlich.

Signal Bü 2 – Rautentafel –



Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.

Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinanderstehenden Rauten.

Das Signal kennzeichnet den Einschaltpunkt von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignalen. Das Signal steht bei Blinklichtanlagen mindestens doppelt, bei Lichtzeichenanlagen mindestens dreimal so viele Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Fahrtgeschwindigkeit in km/h beträgt.



Bei vereinfachten fahrzeuggeschalteten Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, bei denen das Überwachungssignal unmittelbar vor dem Bahnübergang steht, trägt die Raumtafel ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand.

Signal Bü 3- Merktafel –

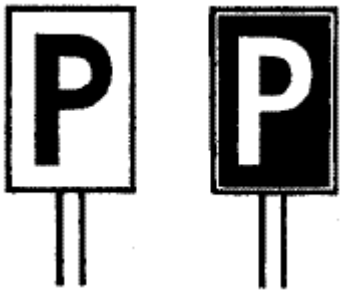


Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung

Eine schwarz-weiß waagerecht gestreifte Tafel.

Das Signal steht nur vor Bahnübergängen, die durch Blinklichter oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung gesichert sind.

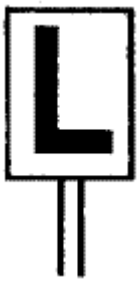
Signal Bü 4- Pfeiftafel –



Etwa 3 Sekunden lang pfeifen

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P oder eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und weißem P.

Signal Bü 5- Läutetafel –



Es ist zu läuten.

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem L.

Die Signale Bü 4 und Bü 5 stehen vor Bahnübergängen in der Regel rechts neben dem Gleis. Das Signal Bü 4 kann ausnahmsweise auch vor anderen Stellen sehen. Der Triebfahrzeugführer muß das Pfeifsignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang wiederholen. Vom Signal Bü 5 ab ist zu läuten, bis die Spitze der Fahreinheit den Bahnübergang überquert hat. Bei geschobenen Fahreinheiten ist von dem Betriebsbediensteten an der Spitze der Fahreinheit an den Signalen Bü 4 und Bü 5 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn zu blasen. Die Signale sind rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

II. Signale des Triebfahrzeugführers

Die hörbaren Signale werden mit der Pfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Fahrzeuges gegeben.

Signal Zp 1 – Achtungssignal –

Achtung

Ein mäßig langer Ton

Signal Zp 2

Handbremsen mäßig anziehen



Ein kurzer Ton

Signal Zp 3

Handbremsen stark anziehen



Drei kurze Töne schnell nacheinander

Signal Zp 4

Handbremsen lösen

Zwei mäßig lange Töne nacheinander

Signal Zp 5 – Notsignal –

Es ist etwas Außergewöhnliches eingetreten – Bremsen und Hilfe leisten



Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander

III. Signale des Fahrtleiters

Die Signale für Fahrzeugbewegungen nach § 27 Abs. 2 sind gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn und mit einem Arm – bei Signal Ra 3 mit beiden Armen – zu geben, bei Dunkelheit unter Verwendung einer weiß-leuchtenden Laterne. Diese Signale gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden. Signal Ra 5 gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar wahrgenommen wird. Als Signale werden gegeben:

Signal Ra 1

Wegfahren

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten	Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten

Das Signal bedeutet: Der Triebfahrzeugführer soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.

Signal Ra 2

Herkommen

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei mäßig lange Töne und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Langsame waagrechte Bewegung des Arms hin und her	Langsame waagrechte Bewegung der Laterne hin und her

Das Signal bedeutet: Der Triebfahrzeugführer soll in Richtung auf den Signalgeber zufahren.

Zu den Signalen Ra 1 und Ra 2: Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, so ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

Signal Ra 3

Aufdrücken

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei kurze Töne schnell nacheinander und mit den Armen

Tageszeichen	Nachtzeichen
Beide Arme in Schulterhöhe nach vorne heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern	Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne

Das Signal bedeutet: Das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken

Signal Ra 4

Abstoßen

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei lange und ein kurzer Ton und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten	Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten

Signal Ra 5

Halt

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Drei kurze Töne schnell nacheinander und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Kreisförmige Bewegung des Arms	Kreisförmige Bewegung der Laterne

Das Signal bedeutet: Das Triebfahrzeug soll halten.

Signal Ra 14

Mäßigung der Fahrtgeschwindigkeit

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Hochhalten eines Arms	Hochhalten der Laterne

Das Signal bedeutet: Das Triebfahrzeug soll seine Fahrtgeschwindigkeit vermindern.

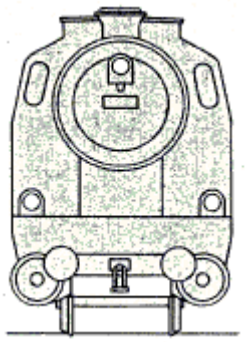
IV. Signale an Fahreinheiten

Signal Zg 1 – Spitzensignal –

Tageszeichen Kein besonderes Signal

Nachtzeichen

a) Vorn am Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal)



b) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe (Zweilicht-Spitzensignal)

