

Ermittlung der Sichtflächen und der Standorte von Pfeifftafeln an Fusswegen mit/ohne Umlaufsperr an Radwegen mit Umlaufsperr

Strecke:	Ludwigslust - Parchim	
Strecken-Nummer:	6935	max. Geschwindigkeit vE am BÜ <input checked="" type="radio"/> 1-gleisig <= 120km/h <input type="radio"/> 2-gleisig <= 80 km/h <input type="radio"/> Bestand bis 160 km/h
Bahnübergang in km:	7,292	

	in Richtung der Kilometrierung	in Richtung gegen die Kilometrierung
v _E	= (nach VzG <= 120km/h) 2) = 100 km/h	100 km/h
v _F	= (<= 1,2m/s) = 1,2 m/s	1,2 m/s
l _{rF}	= (nach Aufmaß) = 5,5 m	5,5 m
l _{F+R}	= Länge Fußgänger mit Fahrrad = 3,0 m	3,0 m
s _{aF} (Ist)	= 600 m	400 m
s _{aF} (Soll)	= $\left(2 + \frac{l_{rF}[m] + l_{F+R}[m]}{v_F [m/s]}\right) * \left(\frac{v_E [km/h]}{3,6}\right)$ = 253 m	253 m
Das Aufstellen einer Pfeifftafel (Bü 4) ist notwendig, wenn s_{aF} (Ist) kleiner als s_{aF} (Soll) ist.		
Bü 4	Standort in km kein Bü4	kein Bü4

- Das Ermittlungsblatt ist für BÜ von Radwegen nur zu verwenden, wenn der BÜ mit Umlaufsperrn oder ähnlich wirkenden Einrichtungen versehen ist, wodurch Radfahrer gezwungen werden, den BÜ zu Fuß zu überqueren.
Sonst ist für Radwege das Ermittlungsblatt für Kfz-Verkehr zu verwenden.
- Ergibt sich bei der Berechnung, dass saF in den Bereich einer höheren vE hineinreicht (Geschwindigkeitsstufe), als sie am BÜ zulässig ist, ist die Berechnung mit der höheren vE auszuführen.
- Ist saF je Fahrtrichtung nicht für beide Quadranten links und rechts der Bahn gleich, ist der größere Wert einzusetzen.
- Wenn die Entfernung zwischen BÜ und Pfeifftafel bei BÜ mit öffentlichem Verkehr mehr als 400m beträgt ist die Hörbarkeit zu überprüfen.

Schwerin, 30.09.2024
(Ort, Datum)

Maik Rabe, Projektingenieur
(Bearbeiter, Funktion)

(Unterschrift)