

Anl. 1 EisbKrV

EisbKrV - Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

Ⓞ Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 12.10.2023

Ermittlung der Sperrstrecken d, d1 und dF

1. 1. Messlinie für die Ermittlung der Sperrstrecken

1. a) Die Sperrstrecke d ist in der Straßenrichtung und unter Berücksichtigung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges in der Achse dieses Fahrzeuges für beide Verkehrsrichtungen der Straße zu erheben oder zu berechnen. Der größere Wert ist maßgebend. Die Achse des Straßenfahrzeuges ist anzunehmen
 - - bei einer Fahrbahnbreite bis 4,0 m in der Mitte der Fahrbahn;
 - - bei einer Fahrbahnbreite von über 4,0 m bis 5,2 m in einem Abstand von 1,3 m vom rechten Fahrbahnrand;
 - - bei einer Fahrbahnbreite von über 5,2 m bis 7,0 m in der Mitte der jeweils rechten Fahrbahnhälfte;
 - - bei einer Fahrbahnbreite von über 7,0 m in der Mitte eines 3,50 m breiten an den rechten Fahrbahnrand anschließenden Fahrstreifens;
 - - bei Fahrbahnbreiten, die mehr als einen Fahrstreifen in eine Richtung der Straße aufweisen, in der Mitte des jeweiligen Fahrstreifens,

wobei für die jeweilige Richtung der größere Wert maßgebend ist.

2. b) Die Sperrstrecke d1 ist in der Straßenrichtung und unter Berücksichtigung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges in der Achse dieses Fahrzeuges für beide Verkehrsrichtungen der Straße zu erheben oder zu berechnen. Der größere Wert ist maßgebend. Die Achse des Straßenfahrzeuges ist anzunehmen
 - - bei einer Fahrbahnbreite bis 4,0 m in der Mitte der Fahrbahn;
 - - bei einer Fahrbahnbreite von über 4,0 m bis 5,2 m in einem Abstand von 1,3 m vom rechten Fahrbahnrand;
 - - bei einer Fahrbahnbreite von über 5,2 m bis 7,0 m in der Mitte der jeweils rechten Fahrbahnhälfte;
 - - bei einer Fahrbahnbreite von über 7,0 m in der Mitte eines 3,50 m breiten an den rechten Fahrbahnrand anschließenden Fahrstreifens;
 - - bei Fahrbahnbreiten, die mehr als einen Fahrstreifen in eine Richtung der Straße aufweisen, in der Mitte des jeweiligen Fahrstreifens,

wobei für die jeweilige Richtung der größere Wert maßgebend ist.

3. c) Die Sperrstrecke dF ist in Wegrichtung 60 cm vom längeren Wegrand entfernt zu erheben.

2. Ermittlung der Sperrstrecke d und dF bei der Sicherung durch Lichtzeichen

1. a) Die Sperrstrecke d für Fahrzeugverkehr beginnt
 - - wenn das Straßenfahrzeug den auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - - wenn das Straßenfahrzeug jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene liegt, zuerst erreicht, bei der mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle, und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist.

2. b) Die Sperrstrecke d_F für Fußgängerverkehr beginnt
 - –wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den letzten Signalgeber vor der ersten Schiene zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - –wenn der Fußgänger jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der ersten Schiene liegt, zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist, bei der mindestens 3,0 m von der ersten Schiene entfernten Stelle,
 und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist.
3. Ermittlung der Sperrstrecken d_1 und d_F bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Halbschranken oder bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume
 1. a) Der Teil d_1 der Sperrstrecke d bei Fahrzeugverkehr beginnt
 - –wenn das Straßenfahrzeug den vor dem Schrankenbaum (Halbschranken bzw. Zufahrtsschranken) auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - –wenn das Straßenfahrzeug den Zufahrtsschranken zuerst erreicht oder wenn keine Lichtzeichen als Anhaltegebot vorgesehen sind, vor dem Zufahrtsschranken
 und endet nach dem Zufahrtsschranken.
 2. b) Die Sperrstrecke d_F bei Lichtzeichen mit Halbschranken beginnt bei Fußgängerverkehr auf jener Bahnseite, die durch den Schrankenbaum des Halbschrankens nicht gesperrt wird,
 - –wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den vor der ersten Schiene angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - –wenn der Fußgänger jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der ersten Schiene liegt, zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist oder keine Lichtzeichen als Anhaltegebot vorgesehen sind, bei der mindestens 3,0 m von der ersten Schiene entfernten Stelle,
 und endet nach dem Schrankenbaum nach der letzten Schiene.
 3. c) Die Sperrstrecke d_F bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume beginnt bei Fußgängerverkehr auf jener Bahnseite, die durch den Schrankenbaum des Ausfahrtsschrankens gesperrt wird,
 - –wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den vor dem Schrankenbaum des Ausfahrtsschrankens angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - –wenn der Fußgänger den Schrankenbaum des Ausfahrtsschrankens zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist oder keine Lichtzeichen als Anhaltegebot vorgesehen sind, vor dem Ausfahrtsschranken
 und endet nach dem Zufahrtsschranken.
4. Ermittlung der Sperrstrecken d und d_F bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken
 1. a) Die Sperrstrecke d beginnt bei Fahrzeugverkehr
 - –wenn das Straßenfahrzeug den vor dem Schrankenbaum auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - –wenn das Straßenfahrzeug den Schrankenbaum zuerst erreicht, vor dem Schrankenbaum,
 und endet nach dem nach der letzten Schiene angeordneten Schrankenbaum.
 2. b) Die Sperrstrecke d_F beginnt bei Fußgängerverkehr
 - –wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den vor dem Schrankenbaum angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - –wenn der Fußgänger den Schrankenbaum zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist, vor dem Schrankenbaum,
 und endet nach dem nach der letzten Schiene angeordneten Schrankenbaum.
5. Ermittlung der Sperrstrecken d und d_F bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
 1. a) Die Sperrstrecke d beginnt auf Höhe des Standortes des Andreaskreuzes, jedoch an einer mindestens 3,0 m von der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle, und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes

Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist. Eine Berechnung der Sperrstrecke d ist nur zulässig, wenn der Verlauf der Straße einschließlich eines Straßenstückes beiderseits der Bahn mit einer Länge von jeweils etwa 25 m (gemessen jeweils von der nächstgelegenen Schiene) sowie der Verlauf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung geradlinig ist. Erforderlichenfalls dürfen unterschiedliche Werte, die sich aus den Verkehrsrichtungen der Straße ergeben, berücksichtigt werden.

2. b) Die Sperrstrecke d_F beginnt auf Höhe des Standortes des Andreaskreuzes, jedoch an einer mindestens 3,0 m von der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle, und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist. Eine Berechnung der Sperrstrecke d_F ist nur zulässig, wenn der Verlauf der Straße oder des Weges einschließlich eines Straßen- oder Wegstückes beiderseits der Bahn mit einer Länge von jeweils etwa 3,0 m (gemessen jeweils von der nächstgelegenen Schiene) sowie der Verlauf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung geradlinig ist. Erforderlichenfalls dürfen unterschiedliche Werte, die sich aus den Verkehrsrichtungen der Straße ergeben, berücksichtigt werden.

In Kraft seit 01.09.2012 bis 31.12.9999

© 2025 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at