

6 Sichtverhältnisse im Knoten

Ausreichende Sichtverhältnisse sind ein wesentliches Element der verkehrssicheren Gestaltung von Knoten. Sie werden durch die Freihaltung des in Abbildung 29 dargestellten Sicht-

raumes erreicht. Der Sichtraum ist von Sichthindernissen so freizuhalten, dass Fahrzeuge auf der übergeordneten Straße für Fahrzeuglenker auf der untergeordneten Straße ohne wesentliche Sichtunterbrechung erkennbar sind. Dabei ist auf eine Sichtbehinderung durch Wegweiser besonders Bedacht zu nehmen. In bestimmten Fällen können auch Fahrzeuge (Busse in Haltestellen, Fahrzeuge auf Abbiegestreifen usw.) ein Sichthindernis darstellen. Auf Sichtabschattungen durch Rechtsabbieger an Rechtsabbiegestreifen ist in besonderen Fällen zu achten. Der Sichtraum wird durch die Schenkellänge a , durch die Knotenbeobachtungsdistanz b (horizontaler Abstand Augpunkt – Fahrflächenrand), durch eine Zielpunkthöhe von 1,0 bis 2,0 m über der Fahrbahn und durch eine Augpunkthöhe von 1,0 m bis 2,5 m über der Fahrbahn festgelegt. Die Schenkellänge a ist jene Länge auf der übergeordneten Straße, die erforderlich ist, dass ein auf der übergeordneten Straße fahrendes Fahrzeug von einem einbiegenden Fahrzeug nur in einem zumutbaren Ausmaß behindert wird.

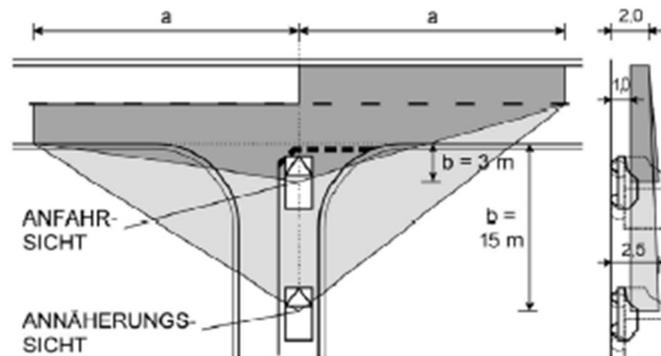


Abbildung 29: Schemaskizze eines Sichttraumes im Knoten

Am Knoten wird zwischen einer Anfahrsicht (Losfahrsicht) und einer Annäherungssicht unterschieden.

Die **Anfahrsicht** ist jene Sicht, die für ein am Knoten anhaltendes Fahrzeug mindestens vorhanden sein muss. Die Knotenbeobachtungsdistanz b für die Anfahrsicht beträgt 3,0 m.

Die **Annäherungssicht** ist jene Sicht, die einem Fahrzeuglenker schon aus größerem Abstand eine Beurteilung der Verkehrssituation der übergeordneten Straße erlaubt, und gegebenenfalls das Einfahren in die übergeordnete Straße ohne anzuhalten ermöglicht. Die Knotenbeobachtungsdistanz b für die Annäherungssicht beträgt 15,0 m.

Zur Ermittlung der Anfahrsicht sind die Schenkellängen a in Abhängigkeit von der Projektierungsgeschwindigkeit V_p der übergeordneten Straße aus der Tabelle 9 zu entnehmen. Kann die Schenkellänge a mit vertretbarem Aufwand nicht erreicht werden, so darf a im begründeten Ausnahmefall bis auf a_{min} reduziert werden. Bei größeren Längsneigungen sind jedenfalls die höheren Werte anzuwenden.

Tabelle 9: Schenkellängen a

Schenkellänge	V_p [km/h] der übergeordneten Straße					
	50	60	70	80	90	100
a [m]	85	110	145	185	230	280
a_{min} [m]	70	95	120	155	190	230
a_{PKW} [m]	55	75	95	120	145	175

Für Straßen geringer Verkehrsbedeutung und einmündende Straßen mit besonders geringem LKW-Verkehr (z.B. Grundstücksausfahrten) kann im Einzelfall eine weitere Reduktion der Schenkellänge auf a_{PKW} erfolgen.

- Für 30 m/h sind 35 m Sichtweite zugrunde zu legen.

Wenn es die örtliche Situation erlaubt, soll auch der Sichtraum für die Annäherungssicht mit der gleichen Schenkellänge, wie sie sich für die Anfahrsicht ergibt und mit $b = 15,0$ m von Sichthindernissen freigehalten werden.

Zusätzlich ist für die übergeordnete Straße die erforderliche Sichtweite gemäß RVS 03.03.23 zu gewährleisten.

