

Fahrdynamisch wirksame **Aufpflasterungen**, wie beispielsweise sogenannte „Berliner Kissen“, sind die effektivste Form der Geschwindkeitsdämpfung. Neben der fahrdynamischen gibt es auch stets eine psychologische Wirkung, da die Elemente höher wirken, als sie tatsächlich sind.

Die im öffentlichen Bereich eingesetzten Aufpflasterungen (Mindestmaß 180 x 300 cm) aus Recycling-Gummi bieten zusätzliche Vorteile:

1. Sie werden von allen Fahrzeugen problemlos überfahren.
2. Sie bieten eine maximale Überfahr-Schalldämmung.
3. Der Effekt der Verkehrsberuhigung ist eher flächenhaft als punktuell.

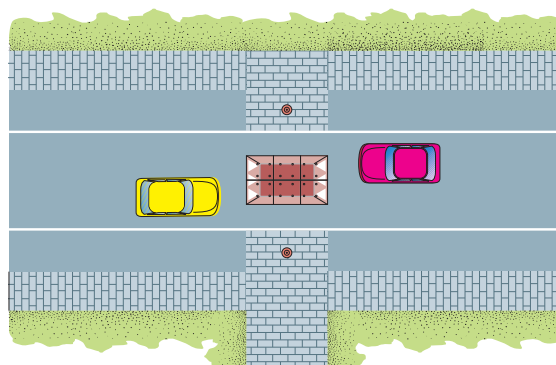
Die ebenfalls gelegentlich im öffentlichen Bereich vorzufindenden (Fahrbahn-)Schwellen haben Nachteile gegenüber den (längeren) Aufpflasterungen, da deren kurze Überfahrlänge eine eher stoßförmige, fahrdynamische Wirkung erzielt. Schwellen sind dadurch nur punktuell wirksam und führen nicht zu der gewünschten linienförmigen Verkehrsberuhigung.

Auch die deutlich höheren Lärmemissionen beim Überfahren sprechen gegen den Einsatz in Wohngebieten. Schwellen können deshalb für öffentliche Straßen nur in Ausnahmefällen empfohlen werden.

Tipp: Aus gestalterischen Gründen wird für Aufpflasterungen grundsätzlich die schwarze Ausführung empfohlen, da diese auch nach Jahren ihr Aussehen nicht verändert.

Berliner Kissen sind stets großflächigen Teilaufpflasterungen vorzuziehen, besonders wenn Radfahrer die Straße mitbenutzen. Zudem bleibt

die Wasserführung erhalten. Deshalb werden hier nur Beispiele für Aufpflasterungen vorgestellt.

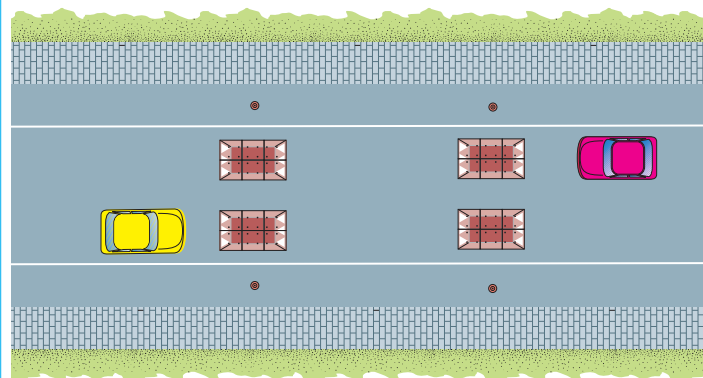


Aufpflasterung im Streckenbereich; Straßenbreite mind. 3,30 m.

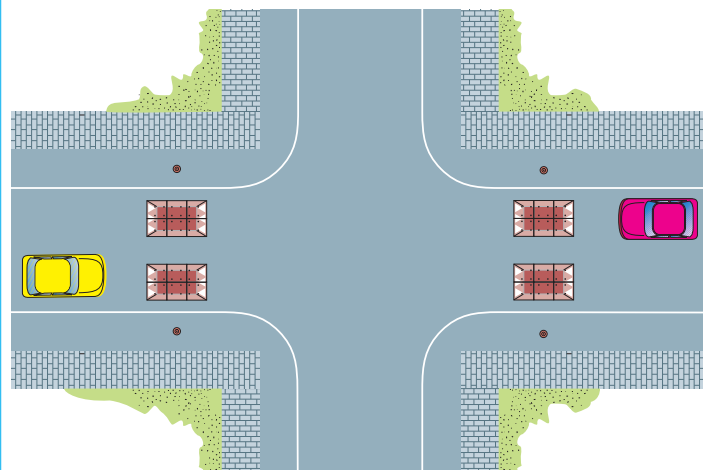
Geteilte Aufpflasterungen

bieten höchstmögliche Flexibilität: Busse und LKW können diese geteilten Aufpflasterungen praktisch ungehindert überfahren. Der seitliche Abstand zwischen geteilten Aufpflasterungen darf 120 cm nicht übersteigen. Sonst versuchen Auto-

fahrer über die Fahrbahnmitte – zwischen den Aufpflasterungen – „hindurchzuschlüpfen“. Das seitliche Überfahren der Aufpflasterung – über den Bürgersteig – wird durch Poller, Geländer, Pflanzbeete u.ä. verhindert.



Geteilte Aufpflasterung im Streckenbereich; Straßenbreite mind. 5,80 m.



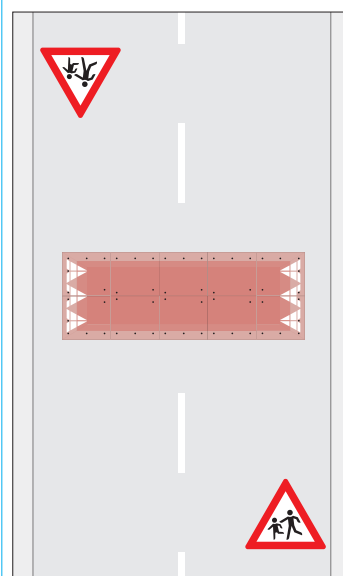
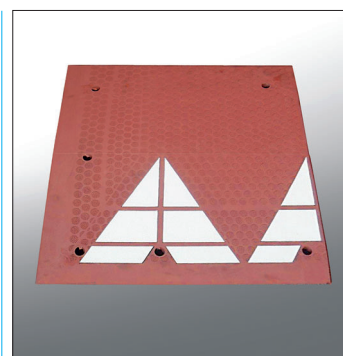
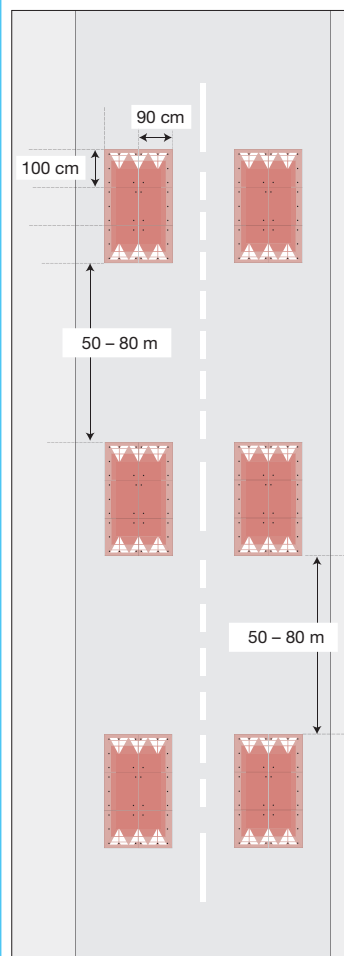
Geteilte Aufpflasterung im Kreuzungsbereich; Straßenbreite mind. 5,80 m.

Werden nur einzelne Aufpflasterungen eingesetzt, geht die Geschwindigkeit vor allem im Bereich der Aufpflasterungen zurück. Das Einhalten einer bestimmten 85-Prozent-Geschwindigkeit (V_{85}) lässt sich linienhaft durch das Wiederholen der Aufpflasterung nach ca. 50 bis 80 m erreichen und/oder durch flankierende Maßnahmen.

Hier bieten sich ergänzende Elemente aus dem gleichen Material, wie z.B. Elastikbordsteine und Verkehrsinseln an, mit deren Hilfe kostengünstig Inseln, Querungshilfen, Spurtrennungen usw. „aus einem Guss“ gestaltet werden können.

Die im Folgenden beschriebenen Aufpflasterungselemente werden aus wiederaufbereitetem Gummi (Autoreifen) hergestellt. Diese Elemente sind besonders anwohnerfreundlich, da das Überrollen von Gummi-Elementen wesentlich geräuschärmer ist als das von Beton, Pflaster etc.

Die weißen, reflektierenden Dreiecke sorgen für optimale Sichtbarkeit.



Tipp: Aufpflasterungen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung sollten grundsätzlich in Fahrtrichtung (und nicht quer dazu) verlegt werden. Ausnahme: An Brennpunkten (Schulen, Kindergärten...) kann für eine punktuelle Verkehrsberuhigung das Verlegen quer zur Fahrtrichtung sinnvoll sein.

Tipp: Bei Aufpflasterungen, die langfristig eingebaut werden, empfehlen wir zusätzlich zum Befestigen mit Straßendübeln das flächige Kleben der Elemente. Bei mittelfristigem Einsatz empfehlen wir zumindest ein Verkleben der Randbereiche, um ein Eindringen von Schmutz (Splitt, Sand, Steinchen) zwischen Fahrbahn und Rampe zu verhindern. Wo beides nicht möglich oder nicht gewünscht ist, kann ein Injektionsharz (bauseits) die Verbindung zwischen Dübel und Straßenaufbau verstärken.



Zur Geschwindigkeitsdämpfung innerhalb von Tempo-10- und Tempo-30-Zonen. Sowohl für Knotenpunkte als auch auf Strecken (Straßenzüge) einsetzbar.

Das Berliner Kissen verfügt über unterschiedlich steile Rampenneigungen. So ist (aus Fahrtrichtung gesehen) die seitliche Rampenneigung steiler als die der Front- und Abschlussanrampung.

Für das flächenhafte Erreichen einer Zielgeschwindigkeit (V_{85}) von max. 30 km/h werden die Kissen längs verlegt. Die niedrigere Rampenneigung – in Verbindung mit dem „angenehmen“ Auf- und Abfahrgefühl – erhöht die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer.

Die in Ausnahmen gewünschte punktueller Wirkung (Kindergarten, Schule) wird durch ein Verlegen des

Kissens quer zur Fahrbahn erreicht. Hier sorgt die steilere Anrampung und der kurze Überfahrtsweg für eine deutlich unangenehmere, fahrdynamische Wirkung.

Berliner Kissen werden gerne als erste Maßnahme beim Übergang von 50 auf 30 km/h eingesetzt. Dadurch wird dem Verkehrsteilnehmer der Wechsel auf die geringere Geschwindigkeit verdeutlicht.

Berliner Kissen sind durch ihre geringe Höhe (6,5 cm) für alle Fahrzeuge sicher zu überfahren.

Berliner Kissen sind geteilte Plateauaufpflasterungen; somit können bestehende Entwässerungseinrichtungen beibehalten werden.

Hinweis: Linienbusse können Berliner Kissen ungehindert überfahren. Die Busse überfahren aufgrund der größeren Achsbreite lediglich die flachen Randbereiche des Kissens (Breite außen 180 cm; Plateau 120 cm), was fahrdynamisch ohne Wirkung bleibt.