

Bild 94: Geschwindigkeitsniveau V_{85} in Abhängigkeit von Art (TA = Teilaufplasterung, PA = Plateaufplasterung) und Abstand A [m]

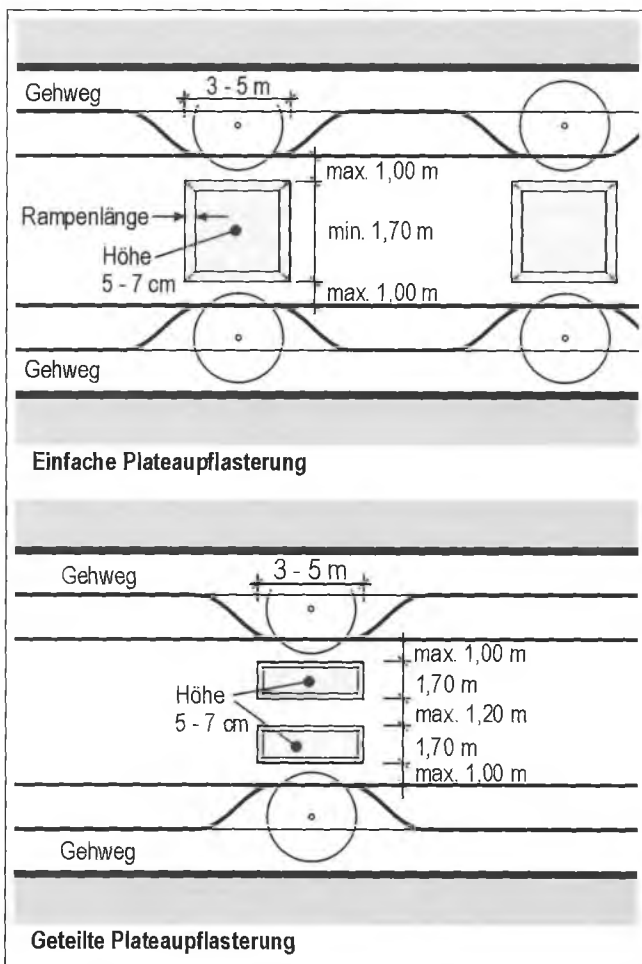


Bild 95: Abmessungen von Plateaufplasterungen

der Achsabstand der regelmäßig vorkommenden Fahrzeuge zu wählen (vgl. Tabelle 42). Durch Teilaufplasterungen werden Geschwindigkeiten zwischen 25 km/h und 35 km/h erreicht. Ihr Abstand soll dabei 50 m nicht überschreiten (vgl. Bild 94).

Da Teilaufplasterungen den Höhenunterschied zwischen Gehwegen und Fahrbahn deutlich vermindern, verbessern sie auch den Komfort bei der Überquerbarkeit für Fußgänger. Die Bordsteinlage soll aber auch für sehbehinderte Personen tastbar bleiben (anderes Material, kleiner Höhenunterschied). Soll ein Höhenunterschied vermieden werden und haben Fußgänger Vorrang gegenüber Fahrzeugen, sollten Gehwegüberfahrten ausgebildet werden (z. B. bei Anschlussknotenpunkten).

Plateaufplasterungen haben eine Höhe von 5 cm bis 8 cm und eine Breite von 1,70 m bei Linienbusverkehr. Ohne Linienbusverkehr können sie so breit ausgebildet werden, dass beidseits eine befahrbare Breite von 0,80 m bis 1,00 m für den Radverkehr verbleibt. Die Pkw-Geschwindigkeiten werden auf 25 km/h bis 30 km/h gedämpft. Die Abmessungen von Plateaufplasterungen ergeben sich nach dem Bild 95.

In ausnahmsweise von Linienbussen befahrenen Erschließungsstraßen kommen fahrdynamische Elemente nur in Form von Plateaufplasterungen in Frage.

Bei Rampenneigungen von 1:25 bis 1:15 spricht man von optisch wirksamen Teilaufplasterungen, bei Rampenneigungen von 1:10 bis 1:7 von fahrdynamisch wirksamen Teilaufplasterungen (Tabelle 42).

Tabelle 42: Teilaufplasterungen

Einsatzbereiche	Rampenneigung	Mindestlänge des horizontalen Bereichs
fahrdynamische Geschwindigkeitsdämpfung	1:10 bis 1:7	5,00 m
Befahrbarkeit durch Standardlinienbusse	1:25 und flacher	7,00 m
Befahrbarkeit durch Gelenkbusse	1:25 und flacher	12,00 m

Bei fahrdynamisch wirksamen Teilaufplasterungen sollen die Rampen mit sinusförmigen Rampensteinen ausgeführt werden. Für Plateaufplasterungen werden angeschrägte Rampensteine empfohlen. Derartige Formsteine bieten Gewähr für die Einhaltung der richtigen Abmessungen auch im laufenden Betrieb.

Durch eine Höhendifferenz von 3 cm zwischen der Teilaufplasterung und den Rändern der einmündenden Erschließungsstraße können Sehbehinderte den Rand der Einmündung ertasten.

Für die Oberflächen anwendbar sind in Struktur oder Helligkeit variierte Asphaltbeläge sowie Pflasterbeläge aus Beton, Klinker und ebenflächigem Naturstein.

Bei Anwendung rauer Pflasterdecken können die Rollgeräusche – insbesondere bei kurzen Materialwechseln – wegen des veränderten Geräuschcharakters (Frequenzspektrum) selbst dann als große Störung empfunden werden, wenn der Mittelungspegel unverändert bleibt.

Auch bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sind diese Materialien ungünstig.