

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2003/00076]

**3 MAI 2002. — Circulaire ministérielle relative aux dispositifs surélevés, destinés à limiter la vitesse à 30 km/h et aux coussins. — Traduction allemande**

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la circulaire du Ministre de la Mobilité et des Transports du 3 mai 2002 relative aux dispositifs surélevés, destinés à limiter la vitesse à 30 km/h et aux coussins (*Moniteur belge* du 31 mai 2002), établie par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2003/00076]

**3 MEI 2002. — Ministeriële omzendbrief betreffende de verhoogde inrichtingen, bestemd om de snelheid te beperken tot 30 km/u. en de rijbaankussens. — Duitse vertaling**

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van de omzendbrief van de Minister van Mobiliteit en Vervoer van 3 mei 2002 betreffende de verhoogde inrichtingen, bestemd om de snelheid te beperken tot 30 km/u. en de rijbaankussens (*Belgisch Staatsblad* van 31 mei 2002), opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C - 2003/00076]

**3. MAI 2002 — Ministerielles Rundschreiben über die Fahrbahnanhebungen, mit denen die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden soll, und über die Fahrbahnkissen  
Deutsche Übersetzung**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Rundschreibens des Ministers der Mobilität und des Transportwesens vom 3. Mai 2002 über die Fahrbahnanhebungen, mit denen die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden soll, und über die Fahrbahnkissen, erstellt von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen des Beigeordneten Bezirkskommissariats in Malmedy.

## MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR

**3. MAI 2002 — Ministerielles Rundschreiben über die Fahrbahnanhebungen, mit denen die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden soll, und über die Fahrbahnkissen**

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens,

An die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes

## 1. Vorbemerkungen

Der erste Teil des vorliegenden Rundschreibens ist vor allem den Abänderungen des Königlichen Erlasses vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für das Anlegen von Fahrbahnanhebungen auf öffentlicher Straße und der technischen Vorschriften, denen diese genügen müssen, vorbehalten; deshalb ist es nützlich, nochmals darauf hinzuweisen, in welchem Rahmen diese Vorschriften entstanden sind.

In einem Erlass von 1983 wurden die Bedingungen für das Anlegen von Verkehrsberuhigungsanlagen (kurze Anlagen - 4,80 m) festgelegt, während in einem Rundschreiben die technischen Aspekte geregelt wurden.

Im Laufe der Jahre sind andere Anlagen entstanden, insbesondere Verkehrsplateaus, wie sie im Allgemeinen bezeichnet werden.

Erst nach langen Diskussionen, insbesondere in der parlamentarischen Kommission, sind die Bestimmungen von 1998 erlassen worden.

Diese Bestimmungen gruppieren einerseits die Bedingungen für das Anlegen der als «Fahrbahnanhebungen» bezeichneten Anlagen, mit denen die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden soll und bei denen es sich sowohl um die Verkehrsberuhigungsanlagen von 1983 als auch um Verkehrsplateaus handelt; andererseits wurden in den Anlagen zum Erlass vor allem die Normen für den Bau dieser Fahrbahnanhebungen festgelegt.

Dies war notwendig geworden, weil zahlreiche Verkehrsplateaus angelegt worden waren, die nicht immer strengen geometrischen Merkmalen entsprachen und auch nicht immer für die Art des darüber fahrenden Verkehrs geeignet waren.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Vorschriften sich im Großen und Ganzen als positiv erwiesen haben; jedoch sind gewisse Besonderheiten vergessen worden, so dass eine Revision der Normen notwendig wurde, da für den Bau dieser Anlagen keine Toleranzgrenzen vorgesehen worden waren.

Ein zweiter Teil des Rundschreibens handelt von den Fahrbahnkissen. Mit dem Rundschreiben sollen die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes über die geometrischen Merkmale, die Anlegebedingungen und die Kennzeichnung dieser Anlagen informiert werden. Diese Richtlinien bilden den Ansatz für einen verordnungsrechtlichen Rahmen in diesem Bereich.

## 2. Abänderung des Königlichen Erlasses über die Fahrbahnanhebungen

## 2.1 Tragweite der Abänderungen

Ziel des Abänderungserlasses ist es, den in der Praxis festgestellten Schwierigkeiten entgegenzutreten und den Verwaltern des Straßen- und Wegenetzes für die Anpassung der nicht ordnungsgemäß angelegten Anlagen eine zusätzliche Frist zu gewähren.

## 2.2 Einzelheiten über die Abänderungen im Bereich der Anlegekriterien

2.2.1 Der Titel des Erlasses ist nicht nur aus rein formellen Gründen vervollständigt worden, sondern auch um zu verdeutlichen, dass er sich nur auf 30 km/h-Fahrbahnanhebungen in Zusammenhang mit den Bestimmungen von Artikel 22ter des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung bezieht.

2.2.2 Artikel 1 ist abgeändert worden, um den Fall von Verkehrsplateaus vorzusehen, die nur eine einzige Rampe haben. Auf den ersten Blick mag dies paradox erscheinen, aber in der Praxis ist festgestellt worden, dass es angesichts der Ortsbeschaffenheit (insbesondere bei Wegen und Straßen mit Gefälle) nicht immer möglich ist, klassische Verkehrsplateaus mit einer Rampe an jeder Seite oder an allen Zugängen anzulegen.

In solchen Fällen muss die Anlage auch an der Seite, wo eine Auf- oder Abfahrtsrampe nicht angebracht werden kann, wo sie normalerweise angebracht werden müsste, durch die vorgesehene Markierung abgegrenzt werden.

2.2.3 In Artikel 2 des Königlichen Erlasses von 1998 werden die allgemeinen Kriterien für das Anlegen der Fahrbahnhebungen festgelegt.

Während die erste Abänderung rein formell ist und dazu dient, den französischen mit dem niederländischen Text in Übereinstimmung zu bringen, sind die anderen Abänderungen von wesentlicherer Bedeutung:

— Es wird die Möglichkeit vorgesehen, Verkehrsplateaus vor einer Kreuzung auf einer von den anderen Fahrspuren physisch abgetrennten Rechtsabbiegespur anzulegen, und dies unabhängig von den Bedingungen, die für ihr Anlegen im Allgemeinen und insbesondere in Sachen Geschwindigkeit vorgesehen sind.

In diesem Fall handelt es sich um Rechtsabbiegespuren, die nicht notwendigerweise durch eine Drei-Farben-Lichtzeichenanlage geschützt sind und für die es angemessen ist, den Verkehr zu verlangsamen, um nachdrücklich auf den Verlust der Vorfahrt hinzuweisen und/oder um die Überwege für Fußgänger und/oder Radfahrer zu schützen.

Selbstverständlich muss diese Möglichkeit von Fall zu Fall untersucht werden und müssen die Anlagen mit großer Sorgfalt studiert werden.

— Die andere wesentliche Abänderung von Artikel 2 betrifft die Möglichkeit, auf jedem Straßentyp Fahrbahnhebungen anzulegen: auf Straßen mit Vorfahrt von rechts oder auf Vorfahrtsstraßen, die durch die Verkehrsschilder B15 oder B9 gekennzeichnet sind.

Der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes muss also abwägen, ob er unter den Bedingungen von Nr. 1 und der anderen Anlegekriterien von Artikel 3 und folgend diese Fahrbahnhebungen anlegen möchte.

Auch wenn auf diesem Gebiet mehr Spielraum gewährt wird, muss dennoch von einer globalen Vorgehensweise ausgegangen werden, damit auf der betreffenden Straße beziehungsweise in der betreffenden Zone optimale Sicherheit gewährleistet wird, ohne dass dabei der Vorfahrtsverkehr auf der Hauptstraße außer Acht gelassen wird.

Die übrigen Abänderungen befassen sich lediglich mit der Koordinierung des Textes des Königlichen Erlasses.

2.3 Artikel 3 des Erlasses von 1998 wird abgeändert, um:

— die Möglichkeit vorzusehen, eine Verkehrsberuhigungsanlage nur auf einem Teil der Fahrbahn anzulegen, wenn dieser physisch vom anderen Teil der Fahrbahn getrennt ist.

Dies kann sich als nützlich erweisen, wenn die Anlage als Toreffekt am Eingang einer geschlossenen Ortschaft oder eines sensiblen Gebiets dieser Ortschaft benutzt wird.

— das Anlegen von Verkehrsberuhigungsanlagen auf einem Abstand von weniger als 75 m vorzusehen.

In der Praxis ist die Erfahrung gemacht worden, dass es in bestimmten Fällen (nahe beieinander liegende Schulzüge; Zonen, in denen wichtige Laufrouen für überquerende Fußgänger liegen, usw.) nützlich sein kann, einen Abstand von weniger als 75 m zwischen Fahrbahnhebungen zu haben.

2.4 Die Abänderungen von Artikel 4 in Bezug auf die Verkehrsplateaus sind dieselben wie die für die Verkehrsberuhigungsanlagen.

Es wird darüber hinaus vorgesehen, dass Verkehrsplateaus in Kurven angelegt werden dürfen, sofern die Auf- und Abfahrtsrampen außerhalb der Kurven liegen und gut sichtbar sind.

2.5 Die Ergänzung von Artikel 5 ergibt sich aus der Abänderung von Artikel 1 und betrifft den Fall, wo ein Verkehrsplateau nicht an all seinen Zugängen eine Rampe hat.

Es versteht sich von selbst, dass in diesem Fall die fiktive Abgrenzung der Rampen realistisch und in der Nähe des Wirksamkeitsbereichs des Verkehrsplateaus angebracht werden muss. Dies ist von Bedeutung angesichts der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf dem Verkehrsplateau.

2.6 Dann ist da noch das Problem der Übergangsperiode, die im Erlass von 1998 festgelegt wurde.

Es ist bedauerlich, wie lasch manche Verwaltungen in dieser Hinsicht vorgegangen sind.

Deshalb sind nun verschiedene Fristen für die Anpassung der Fahrbahnhebungen festgelegt worden, je nachdem ob und wie sehr diese Anlagen den Verkehr behindern.

Bis zum 1. November 2002 müssen die Fahrbahnhebungen, die als «zu hart» anzusehen sind, entweder entfernt oder angepasst werden.

Für die «weicheren» Fahrbahnhebungen oder für nicht konforme Markierungen - sofern sie keinen Anlass zu Verwechslung geben oder sie nicht fehlen - sind dagegen flexiblere Bestimmungen ausgearbeitet worden (cf. neuer Artikel 8).

Diese Anpassungen müssen anlässlich von Reparaturarbeiten beziehungsweise wichtigen Arbeiten an den Fahrbahnhebungen vorgenommen werden.

2.7 Die in diesem Abänderungserlass getroffenen Maßnahmen zielen, wie übrigens auch der ursprüngliche Erlass, darauf ab, Anlagen zu verwirklichen, mit denen die gefahrene Geschwindigkeit physisch verringert werden soll, ohne dass dabei unzumutbare Zwänge geschaffen werden oder dem angestrebten Ziel - nämlich die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität und die Lebensbedingungen entlang unserer Wege und Straßen zu verbessern - zuwidergelaufen wird.

2.8 Was die technischen Vorschriften in den Anlagen zum Erlass betrifft, ist sowohl für die Verkehrsberuhigungsanlagen als auch für die Verkehrsplateaus so weit wie möglich den in der Praxis gesammelten Erfahrungen Rechnung getragen worden:

— Für die geometrischen Merkmale der Fahrbahnhebungen und ihre Markierung sind Toleranzgrenzen vorgesehen worden,

— Insbesondere was die Verkehrsplateaus betrifft, sind die möglichen Höhen besagter Anlagen genauer angegeben worden. Hierbei ist ebenfalls so weit wie möglich versucht worden, den praktischen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und gleichzeitig Anlagen beizubehalten, die so funktionieren, dass das angestrebte Ziel erreicht wird. Verkehrsplateaus mit sinusförmigen Auf- und Abfahrtsrampen, deren Länge 1,70 m und 2,40 m beträgt, sind auf den Straßen nicht mehr zulässig. Niederflurbusse oder Busse, die mit Vorrichtungen ausgestattet sind, die Personen mit Behinderung das Ein- und Aussteigen erleichtern, hatten Schwierigkeiten beim Überfahren dieser Verkehrsplateaus.

### 3. Fahrbahnkissen

Im Bereich der Hilfsmittel, auf die die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes zurückgreifen, um eine Geschwindigkeitsverringern zu erreichen, und insbesondere in Zusammenhang mit den so genannten Fahrbahnhebungen wird immer häufiger von Fahrbahnkissen Gebrauch gemacht.

Mit vorliegendem Rundschreiben soll diesbezüglich eine Zwischenbilanz gezogen werden, da festgestellt worden ist, dass diese Fahrbahnkissen auf sehr unsystematische Weise eingesetzt werden und dass außerdem ihre technischen Merkmale nicht sehr einheitlich sind.

Mit vorliegendem Rundschreiben soll demnach Folgendes definiert werden:

— die als Fahrbahnkissen bezeichneten Anlagen und ihre geometrischen Merkmale,

— die festzuhaltenden Anlegekriterien,

— die Anlegeweise,

— die Kennzeichnung und die Mittel, um diese Anlagen für die Führer sichtbar zu machen.

### 3.1 Fahrbahnkissen und ihre geometrischen Merkmale

#### 3.1.1 Definition

Die erstmals in Berlin eingesetzten Fahrbahnkissen sind Anhebungen der Fahrbahn, die sich jedoch im Gegensatz zu den konventionellen reglementierten Fahrbahnanhebungen (Königlicher Erlass vom 9. Oktober 1998), mit denen die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden soll, nicht über die gesamte Breite der Fahrbahn ausbreiten.

Diese Kissen sollen für Fahrzeuge der öffentlichen Verkehrsdienste und für Schwerfahrzeuge eine geringere Behinderung darstellen, während die anderen Fahrzeuge - außer Zweiräder - gezwungen werden sollen, halb über diese Anlagen zu fahren, so dass ein Verlangsamungseffekt entsteht.

#### 3.1.2 Geometrische Merkmale

Fahrbahnkissen müssen eine zweifache Bedingung erfüllen: Sie müssen wirksam und zumutbar sein.

Beim Überfahren des Fahrbahnkissens muss einerseits eine Unbequemlichkeit entstehen, aber andererseits muss der Bodenfreiheit der Fahrzeuge Rechnung getragen werden.

Wir haben es nicht a priori mit einer 30 km/h-Anlage zu tun, auch wenn sie unter Berücksichtigung bestimmter besonderer geometrischer Merkmale zusätzlich in 30-Zonen benutzt werden kann.

Es ist von wesentlicher Bedeutung, folgende geometrische Merkmale einzuhalten:

— Breite zwischen 1,75 m und 1,90 m. Wenn die Straße regelmäßig von Bussen, Reisebussen und Lastkraftwagen benutzt wird, muss die Breite auf 1,75 m beschränkt bleiben.

— Breite der oberen Fläche: zwischen 1,15 und 1,25 m,

— Breite der seitlichen Schrägen: 30 bis 35 cm,

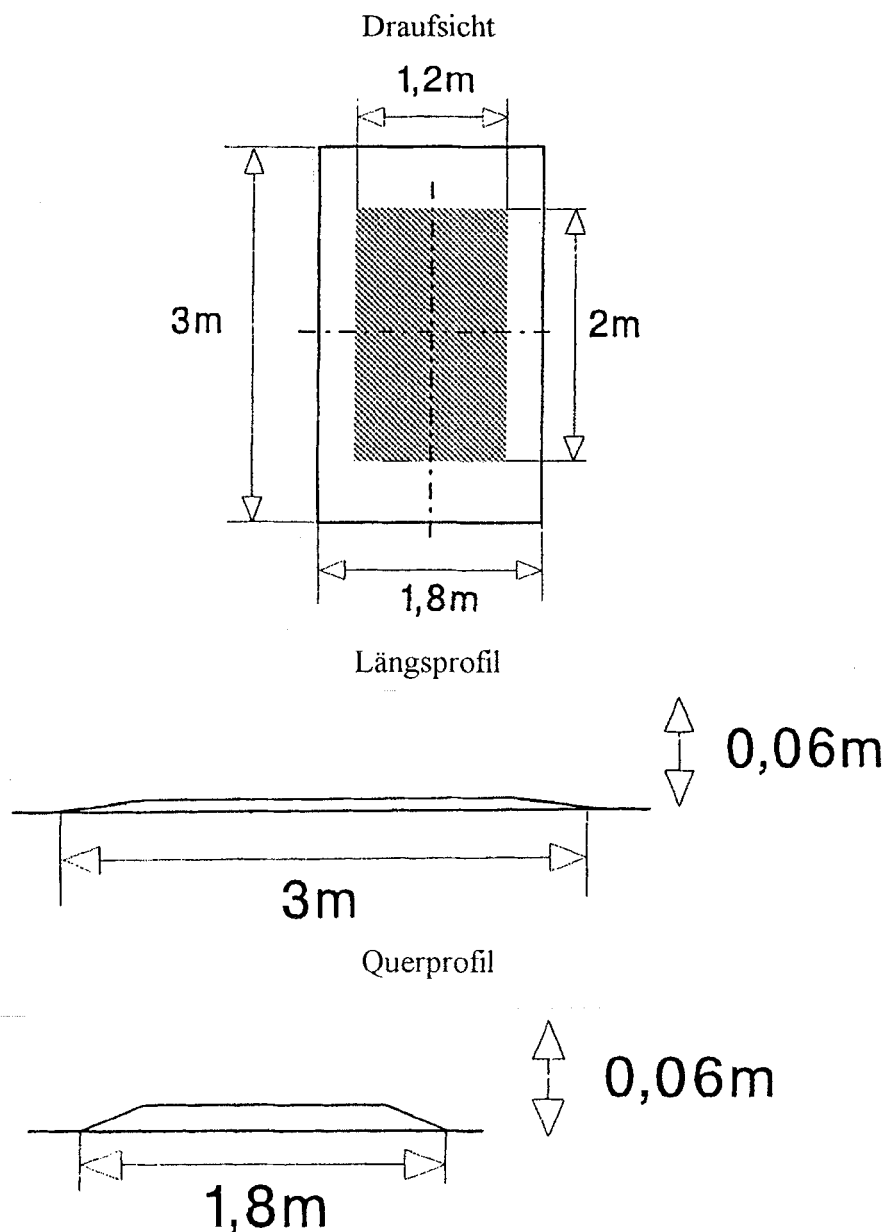
— Breite der Schrägen vorne und hinten: zwischen 45 und 50 cm; diese Breite kann in 30-Zonen auf 30 cm verringert werden.

Bei den technischen Merkmalen ist dies der Aspekt, auf den besonders geachtet werden muss.

Schrägen, die nicht ordnungsgemäß ausgeführt sind, können besonders gefährlich sein, vor allem für Zweiräder.

— Länge: zwischen 3 und 4 m; in 30-Zonen kann sie auf 1,70 m verringert werden,

— Höhe: 6 bis 7 cm, wobei 7 cm eine maximale Höhe ist. Anlagen mit einer Höhe unter 6 cm sollten vermieden werden, da die Anlage sonst ihre ganze Wirksamkeit verliert und mit großer Geschwindigkeit überfahren wird, was zusätzlich zu einer Lärmbelästigung führt.



### 3.2 Anlegekriterien

Die Kriterien, die für diese Anlagen berücksichtigt werden müssen, und die Weise, wie sie angelegt werden, sind für eine korrekte und kohärente Verwirklichung der Anlagen wichtig.

Was die Anlegekriterien betrifft, müssen folgende Prinzipien berücksichtigt werden:

— Die Fahrbahnkissen dürfen nur auf öffentlichen Straßen angelegt werden, wo die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt ist und - unter Berücksichtigung der Gegebenheiten - nicht unmittelbar bei, sondern mindestens 100 m nach Beginn dieser Beschränkung.

— Die Anlagen dürfen nicht in Kurven, auf oder in Bauwerken und auf öffentlichen Straßen mit einem Gefälle von 6% oder mehr angelegt werden.

— Die Anlagen dürfen wiederholt angelegt werden; in diesem Fall müssen dieselben Kriterien eingehalten werden wie für 30 km/h-Fahrbahnhebungen, das heißt, dass ein Abstand von  $\pm 75$  m einzuhalten ist.

Jedoch besteht die Rolle der Fahrbahnhebungen vor allem darin, einen Toreffekt zu erzielen oder ein zusätzliches Element zur Verkehrsverlangsamung zu bilden:

— An Kreuzungen werden die Anlagen mindestens 15 m von der Kreuzung entfernt angelegt.

— Sie dürfen nicht von einem Fußgängerüberweg durchquert werden, diesen aber wohl flankieren.

### 3.3 Anlegeweise

Die Vorgehensweise beim Anlegen einer Anlage zur Verlangsamung des Verkehrs ist genauso wichtig, wenn nicht noch wichtiger als die Anlegekriterien selbst; diese Bemerkung gilt übrigens für gleich welche Anlage, mit der eine Geschwindigkeitsverringerung erreicht werden soll.

Zwar muss versucht werden, das gesetzte Ziel zu erreichen, aber gleichzeitig müssen gefährliche Verhaltensweisen, durch die Unfälle entstehen könnten - was natürlich der Gipfel wäre - vermieden werden. Außerdem müssen diese Anlagen so angelegt werden, dass kleinere Fahrfehler nicht sofort bestraft werden.

Schließlich müssen auch die Umweltaspekte (Ästhetik, Belästigungen (insbesondere durch Lärm)) berücksichtigt werden.

#### 3.3.1 Allgemeine Bestimmungen

3.3.1.1 Die Längsachse der Anlage muss parallel zur Fahrbahnachse liegen.

3.3.1.2 Wenn die Fahrbahn zwei Fahrspuren oder das Entsprechende von zwei Fahrspuren hat, muss ein Fahrbahnkissen pro Fahrspur angelegt werden. Die genauen Bedingungen werden nachstehend angegeben (siehe auch 3.3.2.1).

3.3.1.3 Die unter 3.1.2 erwähnten technischen Bedingungen müssen unbedingt eingehalten werden und wenn es sich um vorgefertigte Anlagen handelt, ist es besonders wichtig, sich zu vergewissern, dass die Anlagen mit der Fahrbahn ein festes Ganzes bilden.

3.3.1.4 Der Höhenunterschied an der Vorderkante muss weniger als 0,5 cm betragen.

#### 3.3.2 Anlegebeispiele

##### 3.3.2.1 Nebeneinander angelegte Anlagen

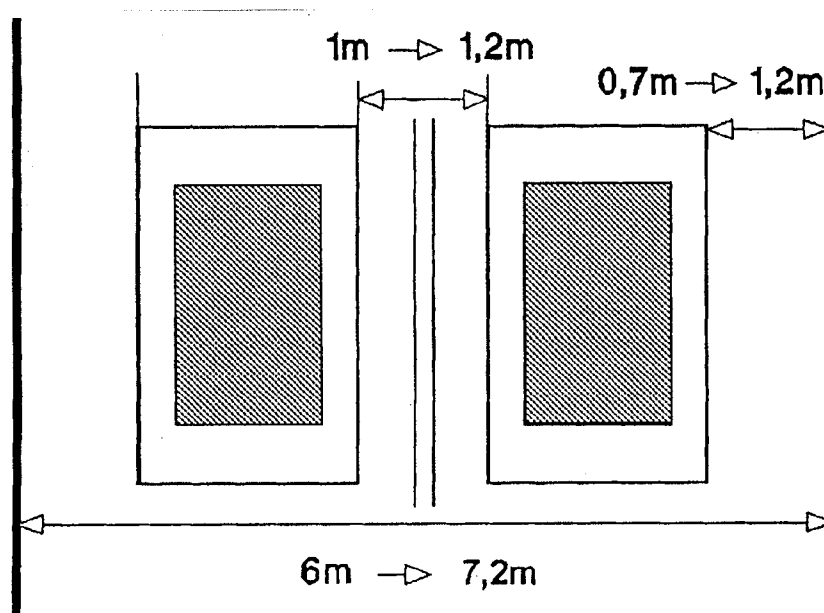
Die Arbeitsmethode ändert je nach Breite der Fahrbahn.

Es muss vermieden werden, dass der Führer die Mitte der Fahrbahn benutzt, um dem Verlangsamungseffekt der Anlagen zu entgehen. Es ist daher empfehlenswert, die Verkehrsrichtungen nach Möglichkeit gut voneinander zu trennen.

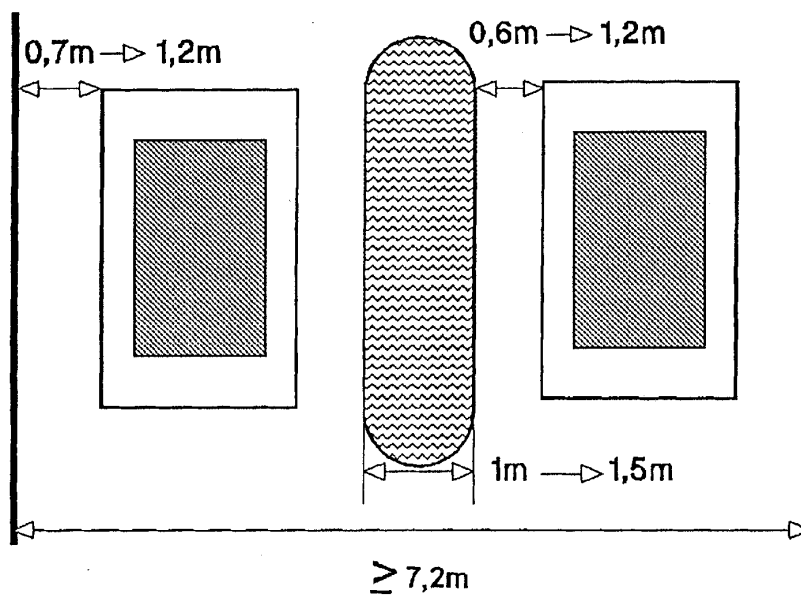
Es besteht die Möglichkeit, ein Fahrbahnkissen nur auf dem Teil der Fahrbahn anzulegen, der für eine Verkehrsrichtung bestimmt ist, insbesondere wenn die Fahrbahn über eine ausreichende Distanz von dem für die andere Verkehrsrichtung bestimmten Teil physisch getrennt ist.

Wenn die Fahrbahn weniger als 6 m breit ist, werden keine Fahrbahnkissen nebeneinander angelegt. In diesem Fall muss auf andere Mittel zurückgegriffen werden, um den Verkehr zu verlangsamen (verengte Fahrbahn, Verkehrsplateaus, Pfosten, Verkehrsberuhigungsanlagen usw.)

Fahrbahn  $\geq 6,0$  m mit zwei Verkehrsrichtungen, die durch eine durchgehende weiße Linie  $\geq 10$  m voneinander getrennt sind



Fahrbahn  $\geq 7,2$  mit zwei Verkehrsrichtungen, die durch einen gewölbten Fahrbahnsteiler voneinander getrennt sind



Wenn die Fahrbahn nicht breit genug ist, wird vorgeschlagen, eine durchgehende weiße Linie zu ziehen, die an beiden Enden drei unterbrochene Striche vorangehen. Dies ist keine optimale Lösung, da diese Linie in der Praxis zu leicht überfahren werden kann (schwerer Verstoß).

Schließlich muss die genaue Anlegestelle mit größter Sorgfalt ausgesucht werden - was übrigens für jeden Verkehrsberuhiger gilt - und darf die Anlage keinesfalls eine Falle bilden, die dem angestrebten Ziel zuwiderläuft.

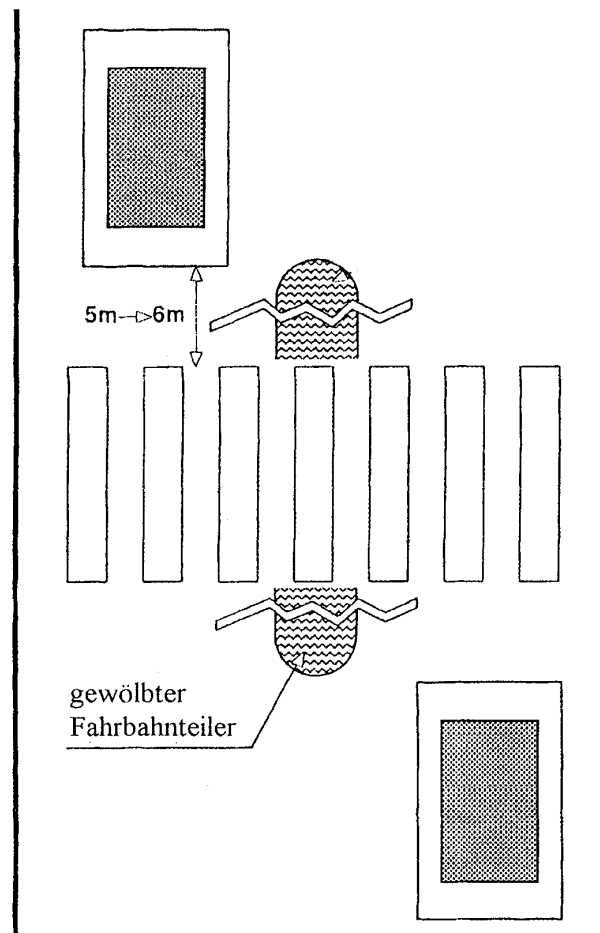
### 3.3.2.2 Schräg gegenüber angelegte Anlagen

Wie bei Verkehrsberuhigungsanlagen dürfen Fußgängerüberwege nicht auf Fahrbahnkissen markiert werden.

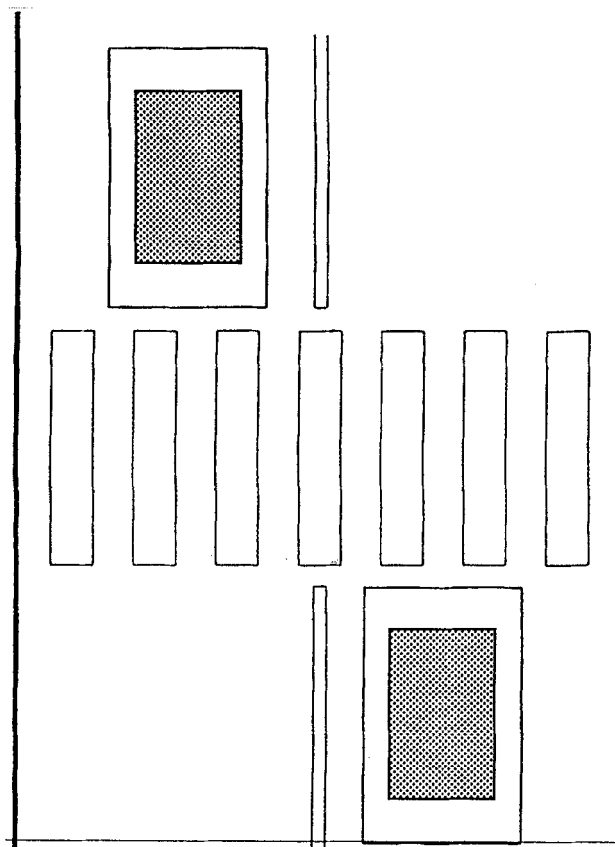
Fahrbahnkissen können jedoch dazu beitragen, Fahrer zu veranlassen, ihren Verpflichtungen gegenüber überquerenden Fußgängern nachzukommen.

Nach Möglichkeit muss vermieden werden, dass Fahrer zwischen den Anlagen Slalom fahren können.

Fahrbahn  $\geq 7,2$  m mit Fußgängerüberweg und gewölbtem Fahrbahnteiler



Fahrbahn  $\geq 6,0$  m mit Fußgängerüberweg und durchgehender weißer Linie  $\geq 10$  m

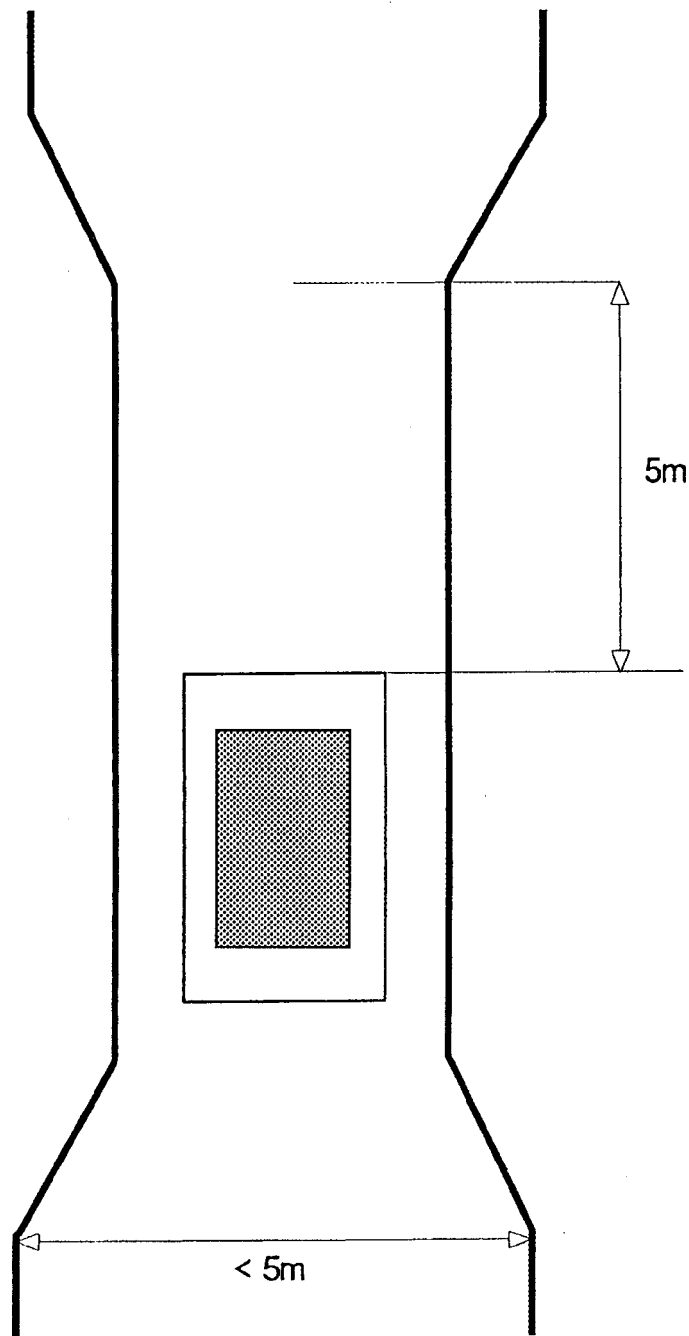


## 3.3.2.3 Anlagen mit Straßenverengungen

Diese Art Anlage darf nur benutzt werden, wo de facto eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht (30-Zonen einbegriffen).

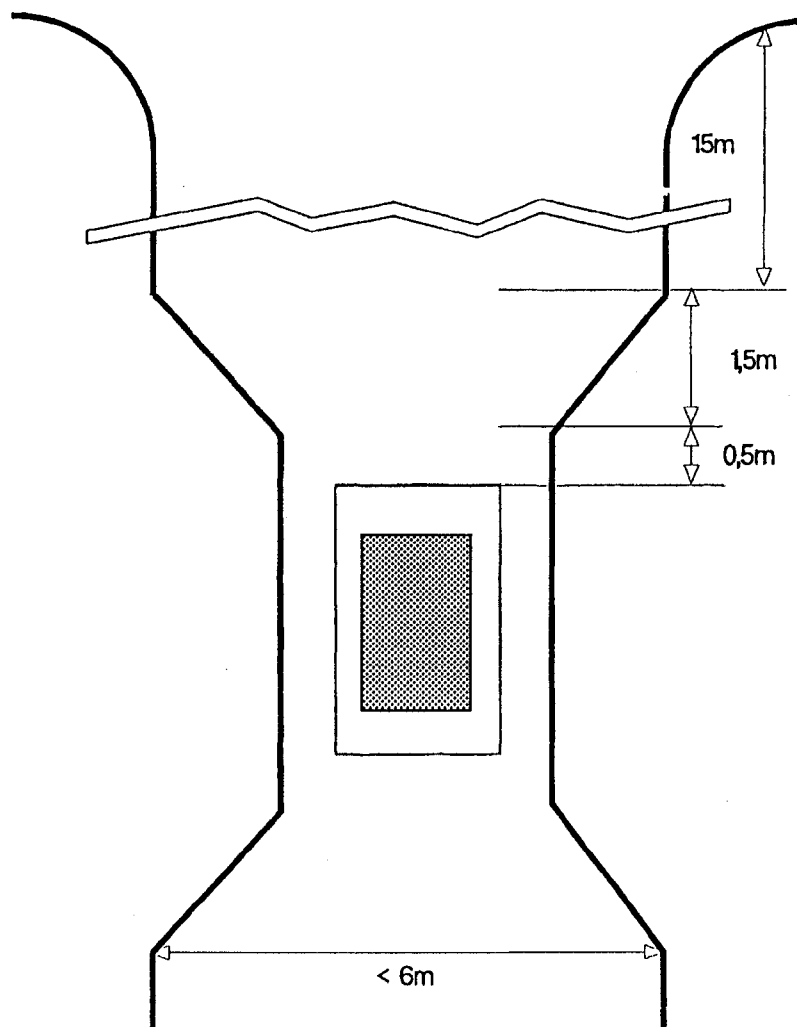
In Einbahnstraßen wird die Anlage, wenn sie zusammen mit einem Fußgängerüberweg angebracht wird, vor besagtem Überweg angelegt.

Einbahnstraße < 5 m



Bei Straßen mit Gegenverkehr muss die Richtung, die in das bebaute Gebiet hineinführt, am meisten verlangsamt werden (eventuelles Anbringen der Verkehrsschilder B19 und B21).

Fahrbahn < 6 m mit Gegenverkehr und Stauraum für auflaufende Fahrzeuge



#### 3.3.2.4 Konsultierung und vorherige Stellungnahmen

Dem Verwalter des Straßen- und Wegenetzes wird angeraten, die Anlieger zu konsultieren.

Außerdem muss die Meinung der Gesellschaften für öffentlichen Verkehr eingeholt werden, wenn ihre Fahrzeuge die betreffenden Straßen und Wege benutzen. Das Gleiche gilt für die Noteinsatzdienste, wenn sie die Straßen und Wege, auf denen diese Anlagen angebracht werden, häufig benutzen.

#### 3.4 Kennzeichnung der Fahrbahnkissen

##### 3.4.1 Vertikale Kennzeichnung

Von den Anlegekriterien her wissen wir, dass Fahrbahnkissen nur dort angebracht werden dürfen, wo die Geschwindigkeit auf höchstens 50 km/h beschränkt ist.

Im Prinzip braucht keine Kennzeichnung angebracht zu werden, jedoch kann sie sich als notwendig erweisen (in Dörfern, auf geraden Wegen und Straßen usw.).

In diesem Fall wird das Verkehrsschild A51 mit dem zusätzlichen Vermerk «Verkehrsberuhiger» in Weiß auf blauem Grund benutzt.

Das Verkehrsschild A51 wird auf keinen Fall in 30-Zonen benutzt.

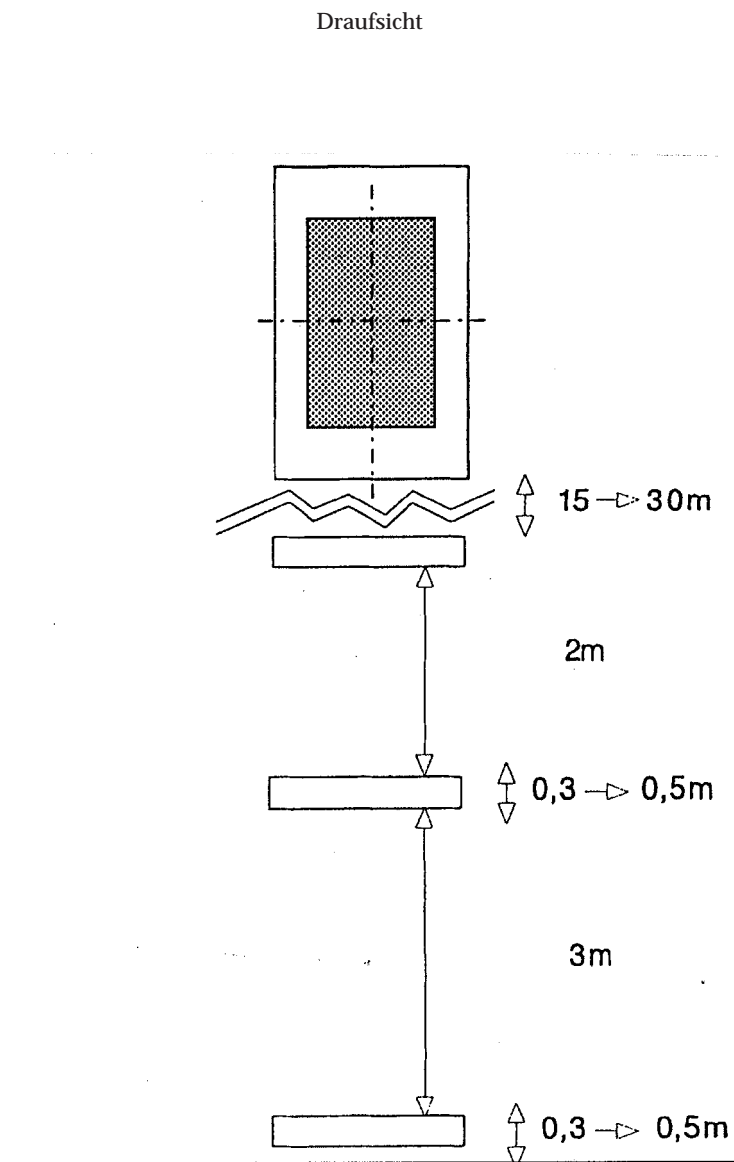
In Kürze wird vorgesehen, dass diese Anlagen als zusätzliches Mittel zur Verlangsamung des Verkehrs in 30-Zonen benutzt werden können.



### 3.4.2 Hervorhebung und Markierung des Fahrbahnkissens

Die schräge Kante der Anlage ist weiß.

Der Anlage können drei weiße Querstreifen vorangehen, damit sie noch besser sichtbar wird.



### 3.4.3 Zusätzliche Maßnahmen

Die genaue Stelle für das Anlegen der Anlage muss mit größter Sorgfalt ausgesucht werden. Ferner sind zusätzliche Maßnahmen notwendig, um die Anlage im Vergleich zur Fahrbahn (Farbe des Belags muss sich vom normalen Straßen- und Wegebelag abheben), aber auch angesichts der Straßenbeleuchtung hervorzuheben.

Die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes werden aufgefordert, die Fahrbahnanhebungen zügig in Ordnung zu bringen.

Was die Fahrbahnkissen betrifft, soll vorliegendes Rundschreiben den Ansatz für einen verordnungsrechtlichen Rahmen in diesem Bereich bilden.

Die im Rundschreiben enthaltenen Richtlinien sind ab sofort zu berücksichtigen.

Brüssel, den 3. Mai 2002