

Markierungsnägel

**Fahrbahnmarkierungsknöpfe aus PE; D= 120 mm
gelb mit beidseitigen Reflektoren; BAST- geprüft**

Ausführung	Artikel- Nr.
gelb	912-0760



**Alu- Markierungsnägel
Ohne Reflektoren; D= 100 mm; Schaftlänge : 65 mm
Schaftdurchmesser : 22 mm**

Ausführung	Artikel- Nr.
Alu	912-0720



**Alu- Markierungsnägel
Mit doppelseitigen Reflektoren; 1 Seite gelb; 1 Seite rot;
Größe: 115 x 100 x 20 mm; Schaftlänge : 65 mm**

Ausführung der Reflektoren	Artikel- Nr.
gelb/ rot	912-0730
beidseitig weiß	912-0735



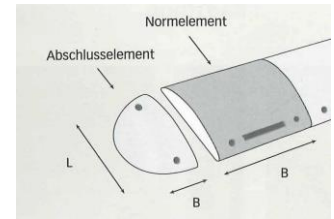
**Sichtzeichen zum Aufkleben
Bischofsmütze
Verpackungseinheit: 100 Stck.**

Ausführung	Artikel- Nr.
Sichtzeichen kompl. Mit Reflektoren	950-4550
Sichtzeichen ohne Reflektoren im Oberteil BAST Prüfnummer 99 1Z 02.01/Ke	950-4560



Fahrbahnschwellen

Die Fahrbahnschwelle aus Recycling-Kunststoff erzwingt eine angemessene Fahrweise, hat ein griffiges Profil und ist gut sichtbar dank Katzenaugen (05-RE und 20-RE)
 Die Elemente 05-RE und 20-RE werden durch ein Nut- und Zapfensystem miteinander verbunden und anschließend aufgedübelt.
 Bei starken Schwerlastverkehr empfiehlt sich zusätzliches Verkleben der Elemente.
 Für den Einsatz auf öffentlichen Straßen wird die Variante 20-RE und 30-RE empfohlen



Fahrbahnschwellen

		L x B x H in mm	Gewicht kg	Farbe	Typ	Artikel- Nr.
Mittelteil	für 5 – 10 km/h	500x500x70	17	schwarz gelb	05-RE 1 05-RE 2	912-058002 912-058004
Endteil mit Zapfen		500x250x70	5,5	gelb	05-RE 3	912-058006
Endteil mit Nut					05-RE 4	912-058008
Mittelteil	für 10 – 20 km/h	400x500x50	9,5	schwarz gelb	20-RE 1 20-RE 2	912-058012 912-058014
Endteil mit Zapfen		400x250x50	4	gelb	20-RE 3	912-058016
Endteil mit Nut					20-RE 4	912-058018
Mittelteil	für 20 – 30 km/h	500x500x30	8,5	schwarz gelb	30-RE 1 30-RE 2	912-058022 912-058024
Endteil		500x250x30	3	gelb	30-RE 3	912-058026
Universaldübel mit Schraube und Unterlegscheibe						12 / 100 912-01310
Hochleistungsanker W-HAZ S						M 10 x 93 442-050001
Hochleistungsanker W-HAZ S						M 10 x 138 442-050004

Es werden für ein Mittelstück 4 Bolzen und für ein Endstück 2 Bolzen benötigt.



Berliner Kissen

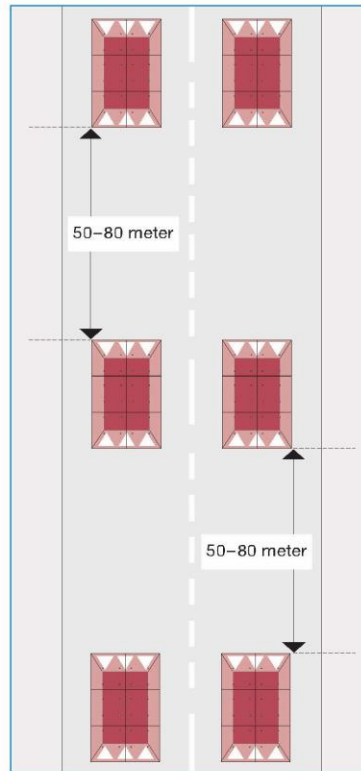
Werden nur einzelne Aufpflasterungen eingesetzt, geht die Geschwindigkeit vor allem im Bereich der Aufpflasterungen zurück. Das Einhalten einer bestimmten 85-Prozent-Geschwindigkeit (v_{85}) lässt sich linienhaft durch das Wiederholen der Aufpflasterung nach ca. 50 bis 80 m erreichen und/oder durch flankierende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

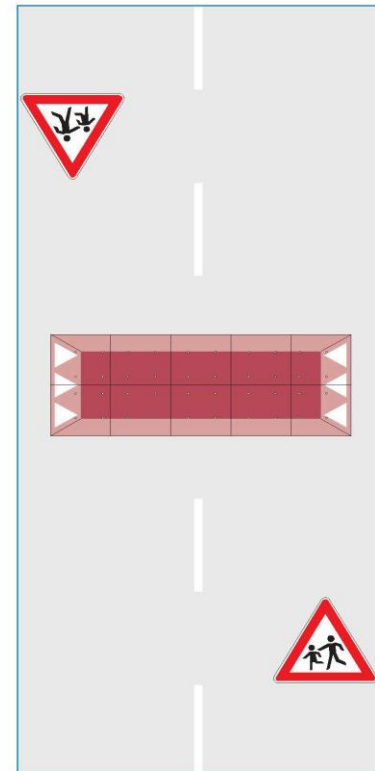
Die im Folgenden beschriebenen Aufpflasterungselemente werden aus wiederaufbereitetem Gummi (Autoreifen) hergestellt. Diese Elemente sind besonders anwohnerfreundlich, da das Überrollen von Gummi-Elementen wesentlich geräuschärmer ist als das von Beton, Pflaster etc.

Die weißen, reflektierenden Dreiecke sorgen für optimale Sichtbarkeit.

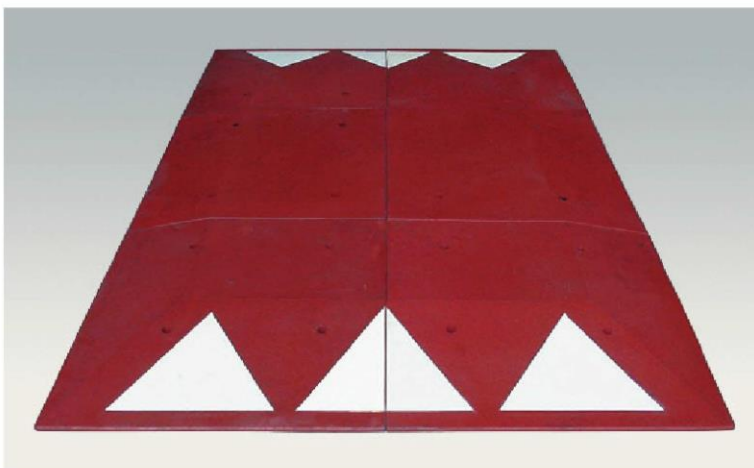
Tipp: Aufpflasterungen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung sollten grundsätzlich in Fahrtrichtung (und nicht quer dazu) verlegt werden. Ausnahme: An Brennpunkten (Schulen, Kindergärten ...) kann für eine punktuelle Verkehrsberuhigung das Verlegen quer zur Fahrtrichtung sinnvoll sein.



Flächige Verkehrsberuhigung



Punktuelle Verkehrsberuhigung



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 die Verbindung zwischen Dübel und Straßenaufbau verstärken.

Berliner Kissen

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 Rampenrichtungen. So ist (aus Fahrtrichtung gesehen) die seitliche Rampenneigung steiler als die der Front- und Abschlussanrampung.

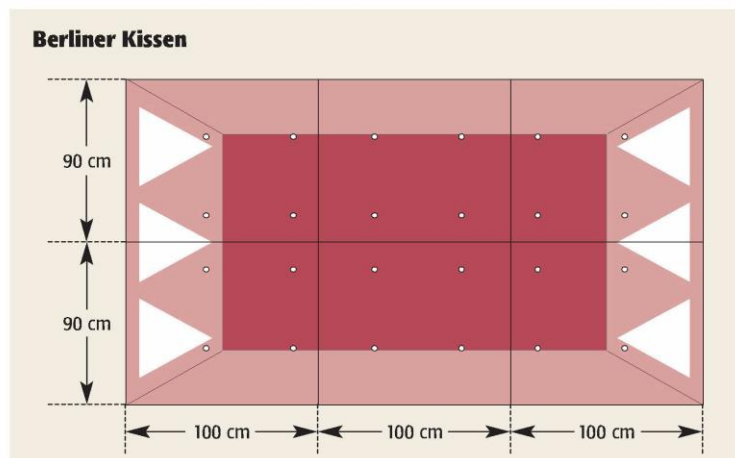
Für das flächenhafte Erreichen einer Zielgeschwindigkeit (v_{85}) von max. 30 km/h werden die Kissen längs verlegt. Die niedrigere Rampenneigung – in Verbindung mit dem „angenehmen“ Auf- und Abfahrgefühl – erhöht die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer. Die in Ausnahmen gewünschte punktuelle Wirkung (Kindergarten,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



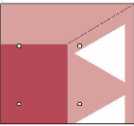
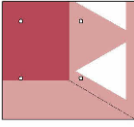

Berliner Kissen werden gerne als erste Maßnahme beim Übergang von 50 auf 30 km/h eingesetzt. Dadurch wird dem Verkehrsteilnehmer der Wechsel auf die geringere Geschwindigkeit verdeutlicht.

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

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



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

Berliner Kissen (inkl. Befestigungsmaterial)		Breite (cm)	Länge (cm)	Höhe (cm)	Farbe	Gewicht (kg)	Artikel- Nr.
	Berliner Eckelement rechts	90	100	6,5	schwarz	36	912-048825
					rotbraun		912-048810
	Berliner Eckelement links	90	100	6,5	schwarz	36	912-048830
					rotbraun		912-048815
	Berliner Randelement	90	100	6,5	schwarz	46	912-048835
					rotbraun		912-048820
2 – Komponentenkleber, zum dauerhaften Befestigen Der Berliner Kissen auf Verkehrsflächen				ca. 2 kg / m ²		6,7	912-048803
						13,4	912-048805