

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2003 — 848

[C - 2003/00075]

6 FEVRIER 2003. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire et de l'arrêté royal du 3 mai 2002 modifiant cet arrêté

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1^o, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu les projets de traduction officielle en langue allemande :

— de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire;

— de l'arrêté royal du 3 mai 2002 modifiant l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire;

établis par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Les textes figurant respectivement aux annexes 1^{re} et 2 du présent arrêté constituent la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire;

— de l'arrêté royal du 3 mai 2002 modifiant l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 6 février 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2003 — 848

[C - 2003/00075]

6 FEBRUARI 2003. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen en van het koninklijk besluit van 3 mei 2002 tot wijziging van dit besluit

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1^o, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op de ontwerpen van officiële Duitse vertaling :

— van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen;

— van het koninklijk besluit van 3 mei 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen;

opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit respectievelijk in bijlagen 1 en 2 gevoegde teksten zijn de officiële Duitse vertaling :

— van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen;

— van het koninklijk besluit van 3 mei 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 6 februari 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

Annexe 1^{re} – Bijlage 1

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR

9. OKTOBER 1998 — Königlicher Erlass zur Festlegung der Bedingungen für das Anlegen von Fahrbahnhebungen auf öffentlicher Straße und der technischen Vorschriften, denen diese genügen müssen

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, insbesondere des Artikels 1, abgeändert durch die Gesetze vom 21. Juni 1985 und 20. Juli 1991;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung, insbesondere des Artikels 22^{ter}, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 8. April 1983 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998;

In der Erwägung, dass die Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses beteiligt worden sind;

Aufgrund des Beschlusses des Ministerrates vom 3. Juli 1998 in Bezug auf den Antrag auf Begutachtung innerhalb einer Frist von einem Monat;

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrates vom 16. September 1998, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers des Innern und des Staatssekretärs für Sicherheit

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - Die Fahrbahnhebungen auf öffentlicher Straße, die in Artikel 22^{ter} des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998, erwähnt sind, dürfen nur aus Folgendem bestehen:

— entweder aus einer sinusförmigen Anhebung - nachstehend «Verkehrsberuhigungsanlage» genannt -, die den technischen Vorschriften von Anlage 1 zu vorliegendem Erlass genügen muss,

Anlage 1 zum Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für das Anlegen von Fahrbahnanhebungen auf öffentlicher Straße und der technischen Vorschriften, denen diese genügen müssen (1)

(...)

Anlage 2 zum Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für das Anlegen von Fahrbahnanhebungen auf öffentlicher Straße und der technischen Vorschriften, denen diese genügen müssen (2)

(...)

(1) (Anlage 1 zu vorliegendem Erlass ist durch Anlage 1 zum Königlichen Erlass vom 3. Mai 2002 zur Abänderung 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, ersetzt worden.)

(2) (Anlage 2 zu vorliegendem Erlass ist durch Anlage 2 zum Königlichen Erlass vom 3. Mai 2002 zur Abänderung 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, ersetzt worden.)

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 6 février 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 6 februari 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

Annexe 2 – Bijlage 2

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR

3. MAI 2002 — Königlicher Erlass zur Abänderung 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

ALBERT II., König der Belgier,
Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, insbesondere des Artikels 1, abgeändert durch die Gesetze vom 21. Juni 1985 und 20. Juli 1991;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung, insbesondere des Artikels 22ter, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 8. April 1983 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998;

Aufgrund 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;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund des Beschlusses des Ministerrates vom 7. Dezember 2001 in Bezug auf den Antrag auf Begutachtung seitens des Staatsrates innerhalb einer Frist von höchstens einem Monat;

Aufgrund des Gutachtens 32.824/4 des Staatsrates vom 13. März 2002, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität und des Transportwesens

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - In der Überschrift 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, werden zwischen den Wörtern «auf öffentlicher Straße» und den Wörtern «und der technischen Vorschriften» die Wörter «, mit denen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt werden soll,» eingefügt.

Art. 2 - In Artikel 1 desselben Erlasses wird der zweite Gedankenstrich wie folgt ergänzt:

«Unter besonderen Umständen kann das Verkehrsplateau auch nur eine einzige Rampe haben.»

Art. 3 - Artikel 2 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1) Im einleitenden Satz des niederländischen Textes wird zwischen den Wörtern «artikel 1°» und den Wörtern «verhoogde inrichtingen» das Wort «voorziene» eingefügt.

2) Nr. 1 zweiter Gedankenstrich wird durch folgende Wörter ergänzt:

«, außer wenn die Fahrbahnanhebung vor einer Kreuzung auf einer von den anderen Fahrspuren physisch abgetrennten Rechtsabbiegespur angelegt ist».

3) Nr. 3 wird aufgehoben.

Art. 4 - Artikel 3 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1) Nr. 1 wird wie folgt ergänzt:

«; wenn die Verkehrsrichtungen auf einer Fahrbahn jedoch anders als durch Straßenmarkierungen voneinander getrennt sind, kann die Breite der Verkehrsberuhigungsanlage auf den Teil der Fahrbahn, der für eine Verkehrsrichtung bestimmt ist, begrenzt werden».

2) Nr. 4 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«4. mindestens etwa 75 Meter von einer anderen Fahrbahnanhebung entfernt, außer bei besonderen örtlichen Umständen.».

Art. 5 - Artikel 4 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1) Nr. 1 wird wie folgt ergänzt:

«; wenn die Verkehrsrichtungen auf einer Fahrbahn jedoch anders als durch Straßenmarkierungen voneinander getrennt sind, kann die Breite des Verkehrsplateaus auf den Teil der Fahrbahn, der für eine Verkehrsrichtung bestimmt ist, begrenzt werden.».

2) Nr. 2 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«2. so, dass die Auf- und Abfahrtsrampen des Verkehrsplateaus sich außerhalb von Kurven befinden und dass sie aus ausreichender Entfernung sichtbar sind.».

3) Nr. 3 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«mindestens etwa 75 Meter von einer anderen Fahrbahnanhebung entfernt, außer wenn sie auf Kreuzungen angelegt sind und außer bei besonderen örtlichen Umständen.».

Art. 6 - Artikel 5 desselben Erlasses wird durch folgenden Absatz ergänzt:

«Wenn ein Verkehrsplateau nicht an all seinen Enden eine Rampe hat, muss es dort, wo keine Rampe ist, fiktiv durch diese Striche abgegrenzt werden.»

Art. 7 - Artikel 7 desselben Erlasses wird aufgehoben.

Art. 8 - Artikel 8 wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

«Fahrbahnanhebungen, bei denen die Höhe größer oder die Länge der Anlage oder ihrer Auffahrtsrampen kleiner ist als diejenige, die - einschließlich der zulässigen Toleranzgrenzen - in den Anlagen zu vorliegendem Erlass vorgesehen ist, müssen spätestens am 1. November 2002 angepasst oder entfernt worden sein. Während dieser Frist müssen sie durch ein Verkehrsschild A51 angezeigt werden, das durch ein Zusatzschild mit passendem Vermerk ergänzt ist.

Verkehrsplateaus, bei denen die Höhe kleiner oder die Länge der Anlage oder ihrer Auffahrtsrampen größer ist als diejenige, die - einschließlich der zulässigen Toleranzgrenzen - in den Anlagen zu vorliegendem Erlass vorgesehen ist, dürfen bis zu dem Zeitpunkt, wo Arbeiten zur Erneuerung der Infrastruktur durchgeführt werden, beibehalten werden. Sie werden durch die Verkehrsschilder A14 und F87 angezeigt.

Formen und Abmessungen der Markierungen auf den Verkehrsplateaus, die den in den Anlagen zu vorliegendem Erlass vorgesehenen Markierungen nicht entsprechen, dürfen bis zu dem Zeitpunkt, wo Arbeiten zur Erneuerung der Infrastruktur durchgeführt werden, beibehalten werden.

Wenn die Markierungen jedoch mit den anderen Markierungen, die in den Artikeln 72 bis 77 einschließlich des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung vorgesehen sind, verwechselt werden können, müssen sie spätestens bis zum 1. November 2002 angepasst worden sein.

Wenn ein Verkehrsplateau nicht mit Markierungen versehen ist, müssen die in den Anlagen zu vorliegendem Erlass vorgesehenen Markierungen zum Zeitpunkt, wo Arbeiten zur Erneuerung der Infrastruktur durchgeführt werden, angebracht werden.»

Art. 9 - Die Anlagen 1 und 2 desselben Erlasses werden durch die Anlagen 1 und 2 zum vorliegenden Erlass ersetzt.

Art. 10 - Unser Minister der Mobilität und des Transportwesens ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 3. Mai 2002

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Anlage 1

zum Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für das Anlegen von Fahrbahnanhebungen auf öffentlicher Straße, mit denen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt werden soll, und der technischen Vorschriften, denen diese genügen müssen

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN FÜR VERKEHRSBERUHIGUNGSANLAGEN

1. ALLGEMEINE BESCHREIBUNG

Eine Verkehrsberuhigungsanlage besteht aus einer örtlichen, sinusförmigen Anhebung der öffentlichen Straße, durch die Fahrzeugführer physisch gezwungen werden sollen, die Geschwindigkeit ihres Fahrzeugs zu drosseln.

Ihr Längsprofil soll eine Unbequemlichkeit verursachen, die um so größer ist, je schneller man die Anlage überfährt.

Die Zunahme der vertikalen Beschleunigung muss maximal sein für eine Geschwindigkeit von etwa 30 km in der Stunde.

2. FORM UND ABMESSUNGEN

2.1 Die Verkehrsberuhigungsanlage hat eine Länge $L = 4,80$ m und eine Höhe $T = 12,0$ cm.

Ihr Längsprofil muss der Tabelle 1 und der Abbildung 1 der vorliegenden Anlage entsprechen.

2.2 Jedoch darf die Länge (L) der Verkehrsberuhigungsanlagen, die vor dem In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses angelegt worden sind, zwischen 4,00 m und 4,80 m betragen.

Ihr Längsprofil wird wie folgt berechnet:

$$Y = \frac{T}{2} \left(1 - \cos \frac{2\pi X}{L} \right)$$

In dieser Formel sind X und Y die orthogonalen Koordinaten, L die Länge und T die maximale Höhe der Verkehrsberuhigungsanlage. X und L werden in Meter, Y und T in cm ausgedrückt.

Die maximale Höhe (T) einer Verkehrsberuhigungsanlage von 4,00 m beträgt 10,0 cm und variiert verhältnismäßig bis zu 12,0 cm für eine Länge von 4,80 m.

2.3 Bei der Verwirklichung von Verkehrsberuhigungsanlagen sind folgende Toleranzgrenzen zulässig:

- in der Länge (L): $\pm 5\%$,
- in der Höhe (Y): ± 2 cm an einem bestimmten Messpunkt,
 ± 1 cm auf den Durchschnitt des Längsprofils,
- an der Vorderkante (A): $\pm 0,5$ cm.

Das Längsprofil wird der tatsächlichen Länge der Verkehrsberuhigungsanlage angepasst.

3. VERWIRKLICHUNG

3.1 Die auf Abbildung 1 abgebildeten weißen Striche auf dunklem Grund, die auf dem schrägsten Teil jeder Neigung angebracht werden, haben folgende Abmessungen:

- Die weißen Längsstriche sind etwa 0,10 m breit.
- Die langen Striche sind etwa 1,00 m lang.
- Die kurzen Striche sind etwa 0,40 m lang.
- Der Zwischenabstand zwischen zwei Strichen beträgt etwa 0,20 m.
- Der weiße Querstrich ist etwa 0,20 m breit.

Wenn die vorerwähnten Abmessungen aus technischen Gründen nicht eingehalten werden können, muss das Verhältnis zwischen den benutzten Abmessungen konstant bleiben.

3.2 Die Oberfläche der Verkehrsberuhigungsanlage muss eben sein.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 3. Mai 2002 beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

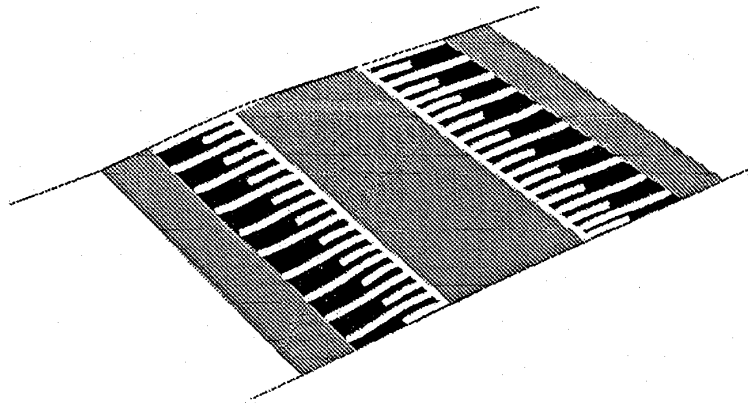
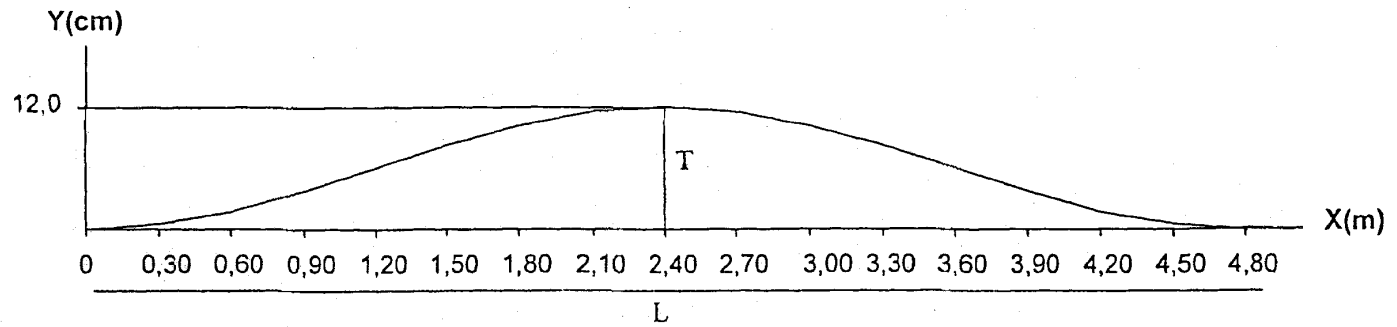
Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Verkehrsberuhigungsanlage mit einer Länge von 4,80 m und einer Höhe von 12 cm

Tabelle 1

$Y = 6 \left[1 - \cos \frac{2\pi X}{4,80} \right]$																	
X (m)	0	0,30	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30	3,60	3,90	4,20	4,50	4,80
Y (cm)	0	0,5	1,8	3,7	6,0	8,3	10,2	11,5	12,0	11,5	10,2	8,3	6,0	3,7	1,8	0,5	0

Abbildung 1



Anlage 2

zum Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für das Anlegen von Fahrbahnanhebungen auf öffentlicher Straße, mit denen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt werden soll, und der technischen Vorschriften, denen diese genügen müssen

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN FÜR VERKEHRSPATEAUS

1. ALLGEMEINE BESCHREIBUNG

Ein Verkehrsplateau besteht aus einer ebenen Anhebung der öffentlichen Straße mit trapezförmigem Längsprofil und abgeschrägter sinusförmiger oder ebener Auf- und/oder Abfahrtsrampe.

Ein Verkehrsplateau kann geändert werden, indem man seine Höhe (H), seine Neigung (I) und die Form der Rampen und seine Länge (P) verändert.

2. FORMEN UND ABMESSUNGEN

2.1 Trapezförmiges Verkehrsplateau

— Das Längsprofil dieses Verkehrsplateaus umfasst ein ebenes erhöhtes Plateau und Auf- und/oder Abfahrtsrampen. Es ist trapezförmig gemäß Abbildung 1 der vorliegenden Anlage.

— Es hat folgende Abmessungen:

— Die Höhe (H) des Verkehrsplateaus richtet sich nach seiner Zweckbestimmung. Die empfohlenen Höhen sind 10,0 oder 12,0 cm. Die Höhe darf jedoch der Höhe des Bürgersteigrandes entsprechen, mit einem Maximum von 15,0 cm und einem Minimum von 8,0 cm, wenn die örtlichen Umstände es erforderlich machen.

— Die Länge (S) der Auf- und/oder Abfahrtsrampe richtet sich nach der Art des Verkehrs und der Höhe des Verkehrsplateaus, gemäß Tabelle 1 der vorliegenden Anlage.

— Die Neigung (I) der Auf- und/oder Abfahrtsrampe entspricht den in der Tabelle 1 der vorliegenden Anlage erwähnten Werten.

— Die Länge (P) der oberen Fläche des Verkehrsplateaus richtet sich nach den örtlichen Umständen und der Art des Verkehrs auf dem Verkehrsplateau, gemäß Tabelle 1.

Sie beträgt mindestens 8,00 m für Autobusse und 15,00 Meter für Gelenkautobusse.

TABELLE 1

TRAPEZFÖRMIGES VERKEHRSPATEAU				
Höhe (H) des Verkehrsplateaus (cm)		10,0	12,0	15,0
Auf Straßen und Wegen, die nicht von Autobussen und/oder von zahlreichen Schwerlastfahrzeugen befahren werden	Länge (P) der oberen Fläche (m)	> 5	> 5	> 5
	Neigung (I) der Rampe (%)	14	12	10
	Länge (S) der Rampe (m)	0,70	1,00	1,50
Auf Straßen und Wegen, die von Autobussen einschließlich Gelenkautobussen und/oder von zahlreichen Schwerlastfahrzeugen befahren werden	Länge (P) der oberen Fläche (m)	> 8	> 8	> 8
	Neigung (I) der Rampe (%)	4	4	3
	Länge (S) der Rampe (m)	2,00	3,00	5,00

2.2 Verkehrsplateau mit sinusförmiger Auf- und Abfahrtsrampe

— Das Längsprofil des Verkehrsplateaus umfasst ein ebenes erhöhtes Plateau und eine sinusförmige Auf- und/oder Abfahrtsrampe gemäß Abbildung 2 der vorliegenden Anlage.

— Es hat folgende Abmessungen:

— Die Höhe (H) des Verkehrsplateaus richtet sich nach seiner Zweckbestimmung. Die empfohlenen Höhen sind 10,0 oder 12,0 cm. Die Höhe darf jedoch der Höhe des Bürgersteigrandes entsprechen, mit einem Maximum von 15,0 cm und einem Minimum von 8,0 cm, wenn die örtlichen Umstände es erforderlich machen.

— Die Länge (S) der Auf- und/oder Abfahrtsrampe richtet sich nach der Art des Verkehrs und der Höhe des Verkehrsplateaus, gemäß Tabelle 2 der vorliegenden Anlage.

— Die durchschnittliche Neigung (I) der Auf- und/oder Abfahrtsrampe entspricht den in der Tabelle 2 der vorliegenden Anlage erwähnten Werten.

— Die Länge der oberen Fläche (P) des Verkehrsplateaus richtet sich nach den örtlichen Umständen und der Art des Verkehrs auf dem Verkehrsplateau, gemäß Tabelle 2 der vorliegenden Anlage.

Sie beträgt mindestens 8,00 m für Autobusse und 15,00 Meter für Gelenkautobusse.

TABELLE 2

VERKEHRSPATEAU MIT SINUSFÖRMIGER AUF- UND ABFAHRTSRAMPE				
Höhe (H) des Verkehrsplateaus (cm)		10,0	12,0	15,0
Auf Straßen und Wegen, die nicht von Autobussen und/oder von zahlreichen Schwerlastfahrzeugen befahren werden	Typ	85	120	190
	Länge (P) der oberen Fläche (m)	> 5	> 5	> 5
	Durchschnittliche Neigung (I) der Rampe (%)	12	10	8
	Länge (S) der Rampe (m)	0,85	1,20	1,90
Auf Straßen und Wegen, die von Autobussen einschließlich Gelenkautobussen und/oder von zahlreichen Schwerlastfahrzeugen befahren werden	Typ	—	—	380
	Länge (P) der oberen Fläche (m)	—	—	> 8
	Durchschnittliche Neigung (I) der Rampe (%)	—	—	4
	Länge (S) der Rampe (m)	—	—	3,80

Das Längsprofil der Auf- und Abfahrtsrampe (Tabelle 3 und Abbildung 2) wird je nach Typ des Verkehrsplateaus anhand nachstehender Formel berechnet:

$$Y = \frac{H}{2} \left(1 - \cos \frac{\pi X}{S} \right)$$

In dieser Formel sind X und Y die orthogonalen Koordinaten, H die Höhe des Verkehrsplateaus und S die Länge der Auf- und Abfahrtsrampe; X und S werden in Meter, H und Y in Zentimeter ausgedrückt.

TABELLE 3

Höhe und Länge der Auf- und Abfahrtsrampen von sinusförmigen Verkehrsplateaus, je nach Typ

Typ 85																				
$Y = 5 (1 - \cos \pi X/S)$ mit $S = 0,85$ m																				
X (m)	0,00	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,85										
Y (cm)	0,0	0,3	1,3	2,8	4,5	6,4	8,0	9,3	9,9	10,0										
Typ 120																				
$Y = 6 (1 - \cos \pi X/S)$ mit $S = 1,20$ m																				
X (m)	0,00	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20							
Y (cm)	0,0	0,2	0,8	1,8	3,0	4,4	6,0	7,6	9,0	10,2	11,2	11,8	12,0							
Typ 190																				
$Y = 7,5 (1 - \cos \pi X/S)$ mit $S = 1,90$ m																				
X (m)	0,00	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20	1,30	1,40	1,50	1,60	1,70	1,80	1,90
Y (cm)	0,0	0,1	0,4	0,9	1,6	2,4	3,4	4,5	5,7	6,9	8,1	9,3	10,5	11,6	12,6	13,4	14,1	14,6	14,9	15,0
Typ 380																				
$Y = 7,5 (1 - \cos \pi X/S)$ mit $S = 3,80$ m																				
X (m)	0,00	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20	1,30	1,40	1,50	1,60	1,70	1,80	1,90
Y (cm)	0,0	0,0	0,1	0,2	0,4	0,6	0,9	1,2	1,6	2,0	2,4	2,9	3,4	3,9	4,5	5,1	5,7	6,3	6,9	7,5
X (m)	2,00	2,10	2,20	2,30	2,40	2,50	2,60	2,70	2,80	2,90	3,00	3,10	3,20	3,30	3,40	3,50	3,60	3,70	3,80	
Y (cm)	8,1	8,7	9,3	9,9	10,5	11,1	11,6	12,1	12,6	13,0	13,4	13,8	14,1	14,4	14,6	14,8	14,9	15,0	15,0	

2.3 Bei der Verwirklichung der verschiedenen Typen von Verkehrsplateaus sind folgende Toleranzgrenzen zulässig:

- in der Länge (S) der Rampe: $\pm 5\%$,
- in der Länge (P) der oberen Fläche: keine Abweichung von der Mindestabmessung,
- in der Höhe (Y) der Rampe: ± 2 cm an einem bestimmten Messpunkt,
 ± 1 cm auf den Durchschnitt des Längsprofils,
- an der Vorderkante (A): höchstens 0,5 cm.

Das Längsprofil der Auf- und/oder Abfahrtsrampe wird der tatsächlichen Länge der Auf- und/oder Abfahrtsrampe angepasst.

3. VERWIRKLICHUNG

3.1 Die Striche auf den Auf- und/oder Abfahrtsrampen müssen Punkt 3.1 der Anlage 1 zu vorliegendem Erlass entsprechen.

3.2 Die Oberfläche des Verkehrsplateaus muss eben sein.

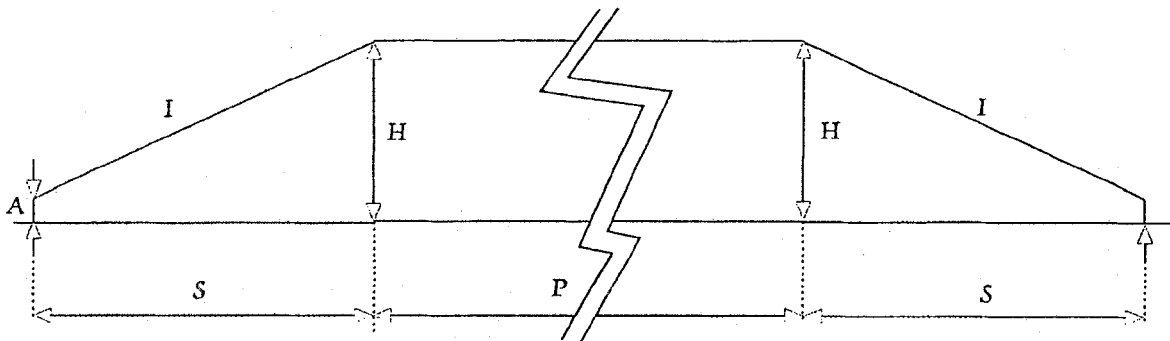
Gesehen, um Unserem Erlass vom 3. Mai 2002 beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Abbildung 1



S = Länge der Auf- und Abfahrtsrampe (m)
P = Länge der oberen Fläche
H = Höhe (cm)
I = Neigung der Auf- und Abfahrtsrampe (%)
A = Vorderkante (cm)

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 6 février 2003.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 6 februari 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE