

A 01 ZIELE

Themen

Ziele der Verkehrsberuhigung	2
Kernaussagen und Aufbau der vorliegenden Leitlinien	10

Auf einen Blick

Die Verkehrsberuhigung innerorts versteht sich als eine Reihe von Maßnahmen, um die Geschwindigkeit und das motorisierte Verkehrsaufkommen an einem bestimmten Ort zu reduzieren. Sie verfolgt drei Ziele: Verbesserung der Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Schaffung eines lebenswerten öffentlichen Raums.

Die vorliegenden ministeriellen Leitlinien umfassen 15 Arbeitsblätter, die künftig bei allen Vorhaben zur Verkehrsberuhigung zu berücksichtigen sind.

Glossar

Staatsstraßen Umfassen die Fernstraßen, Nationalstraßen (N), Nebenstraßen (*Chemins repris, CR*) und Radrouten des nationalen Radwegenetzes. Diese fallen in die Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung.

Gemeindestraßen (auch Landstraßen, Gemeindewege und Feldwege) Wege, die weder staatlich noch privat sind und in den Verantwortungsbereich der Gemeindeverwaltungen fallen.

Wegenetz Gesamtheit der öffentlich zugänglichen Wege (motorisierten Fahrzeugen vorbehaltenen Straßen, Radverkehrsanlagen, Verweilzonen für Fußgänger usw.).

Verkehrsberuhigung Reihe von Maßnahmen mit dem Ziel, die Geschwindigkeit und das motorisierte Verkehrsaufkommen an einem bestimmten Ort zu reduzieren und gleichzeitig den Fuß- und Radverkehr zu fördern.

Straßenbaugenehmigung (*permission de voirie*) Genehmigung des für öffentliche Arbeiten zuständigen Ministeriums, welche für Arbeiten, Bauvorhaben und Einrichtungen auf und entlang von Staatsstraßen erforderlich ist. > [Siehe A14](#)

Kommunales Verkehrsreglement Gesamtheit der Gemeindevorschriften, die den Verkehr auf Gemeinde- und Staatsstraßen innerorts und auf Gemeindestraßen außerorts regeln und organisieren. > [Siehe A15](#)

Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes Einordnung aller staatlichen oder kommunalen Straßenabschnitte nach ihrer jeweiligen Rolle für die motorisierten Verkehrsströme, den öffentlichen Verkehr und den Rad- und Fußverkehr gemäß den Konzepten aus dem Nationalen Mobilitätsplan 2035. Jedem Straßentyp sind spezifische Gestaltungsmerkmale zugeordnet. > [Siehe A04](#)

Übergang Maßnahme, die den Wechsel zu einer verkehrsberuhigten Straße (20 oder 30 km/h) markiert oder eine unterschiedliche funktionale Klassifizierung zwischen zwei Straßen hervorhebt. > [Siehe A11](#)

Verkehrsberuhigte Zone Aneinander angrenzende Straßen und Plätze, auf denen die Geschwindigkeit auf 20 bzw. 30 km/h begrenzt ist. > [Siehe A04](#)

Ziele der Verkehrsberuhigung

Die Verkehrsberuhigung innerorts verfolgt drei Ziele: Verbesserung der Verkehrssicherheit, Förderung des Rad- und Fußverkehrs und Schaffung von lebenswerten öffentlichen Raums. Indem es attraktive Alternativen zur Nutzung des Autos auf Kurzstrecken bietet, reduziert ein gelungenes Verkehrsberuhigungsprojekt nicht nur die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, sondern auch das Verkehrsaufkommen. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert.

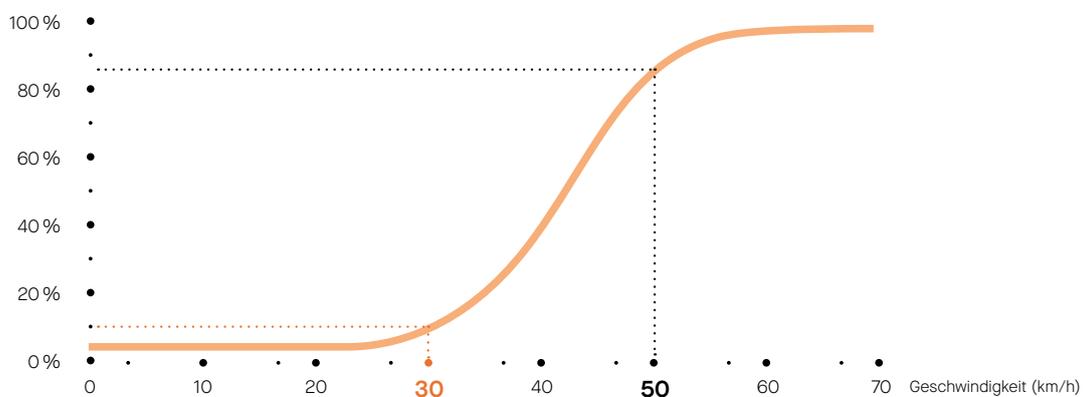
Gelungenes Verkehrsberuhigungsprojekt ↓



Verbesserung der Verkehrssicherheit

Das langsamere Fahren durch Ortschaften verhindert dank des **größeren Sichtfelds** des Fahrers und des **kürzeren Anhaltewegs** Unfälle insbesondere mit Fußgängern und Radfahrern. Kommt es doch zu einem Unfall, so steigen die Überlebenschancen letzterer, je geringer die Aufprallgeschwindigkeit ist.

Risiko eines Unfalls mit tödlichem Ausgang für einen Fußgänger beim Zusammenstoß mit einem Auto in Abhängigkeit von der Aufprallgeschwindigkeit ⬇



Quelle: Cerema, auf der Grundlage von: Groupe de travail interdisciplinaire sur les accidents mécaniques (1986); Walz et al. (1983) und schwedische Verkehrsbehörde Trafikverket (2002).

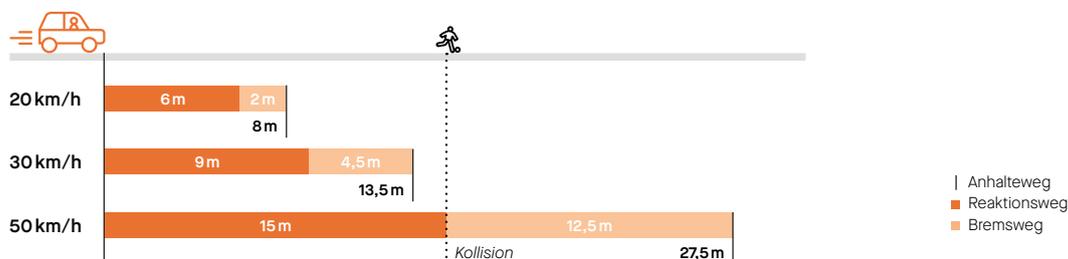
„Geringere Geschwindigkeit“ = „Gerettete Leben“

In Luxemburg lassen sich etwa **45% der tödlichen Unfälle** auf **überhöhte Geschwindigkeit** zurückführen. Auch wenn die Geschwindigkeit nicht immer die Unfallursache ist, handelt es sich doch um einen Faktor, der die Situation verschlimmert. So haben Fußgänger eine Überlebenschance von 90%, wenn sie von einem Auto erfasst werden, das höchstens 30 km/h fährt, während ihre Überlebenschance bei einer Geschwindigkeit ab 50 km/h bei unter 20% liegt.

Tödliche und schwere Unfälle innerorts in Luxemburg (2022) ⬇



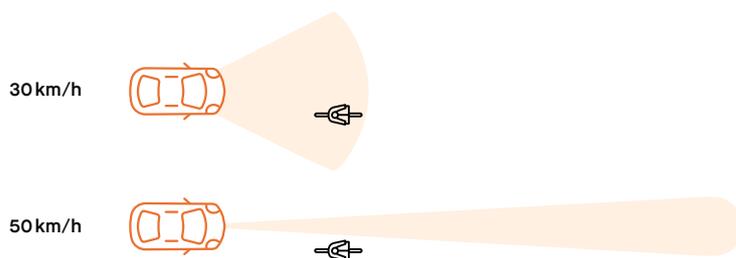
Anhalteweg – Unterschied zwischen 20, 30 und 50 km/h ⬇



Je höher die Fahrgeschwindigkeit, desto länger der Anhalteweg.

Im Vergleich zu einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h **verkürzt eine Begrenzung auf 30 km/h den Anhalteweg um mehr als 50%**. So kommt ein Fahrzeug, das mit 30 km/h fährt, nach 13,5 m zum Stehen, während ein Auto, das mit 50 km/h unterwegs ist, auf dieser Strecke noch nicht einmal mit dem Bremsen begonnen hat. Eine solche Kollision wäre für einen Fußgänger verheerend.

Sichtfeld – Unterschied zwischen 30 und 50 km/h ⬇



Je höher die Fahrgeschwindigkeit, desto eingeschränkter das Sichtfeld.

Als Autofahrer neigt man dazu den Blick auf die Stelle zu richten, an der man sich in zwei oder drei Sekunden befinden wird. Je langsamer man fährt, desto mehr erweitert sich die Wahrnehmung der Umgebung und desto mehr Zeit hat man, um angemessen zu reagieren und eine mögliche Kollision zu verhindern. Das Sichtfeld **wirkt sich also direkt auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer aus**.

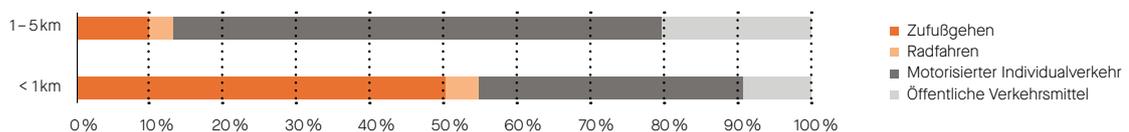
Verkehrsberuhigung zur Umsetzung der nationalen Strategie „VISION ZERO“

„Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr sind nicht hinnehmbar.“ So lautet einer der Grundsätze der VISION ZERO, die postuliert, dass die Infrastruktur an den Menschen anzupassen sei und nicht umgekehrt. Die VISION ZERO basiert auf der am 31. März 2015 von allen Mitgliedern der luxemburgischen Regierung unterzeichneten Nationalen Charta für Verkehrssicherheit.

Förderung des Fuß- und Radverkehrs

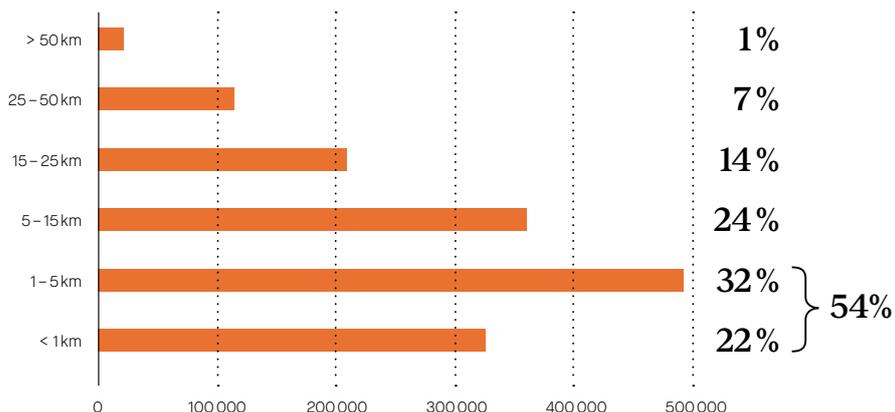
Ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten sind für Fußgänger und Radfahrer nicht nur objektiv gefährlich, sondern aufgrund der Lärmbelastung und der Luftverschmutzung auch subjektiv unangenehm. Die Verkehrsberuhigung führt zu einem **positiven Kreislauf**: Je weniger das Zufußgehen und das Radfahren als gefährlich und unangenehm empfunden wird, desto mehr Menschen greifen, insbesondere auf kurzen Strecken, auf diese Mobilitätsformen zurück und leisten so einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens innerorts.

Modal Split der Einwohner auf Kurzstrecken (Luxmobil 2017) ↓



Ein Drittel der Strecken von weniger als 1 km und zwei Drittel der Strecken zwischen 1 und 5 km werden mit dem Auto zurückgelegt.

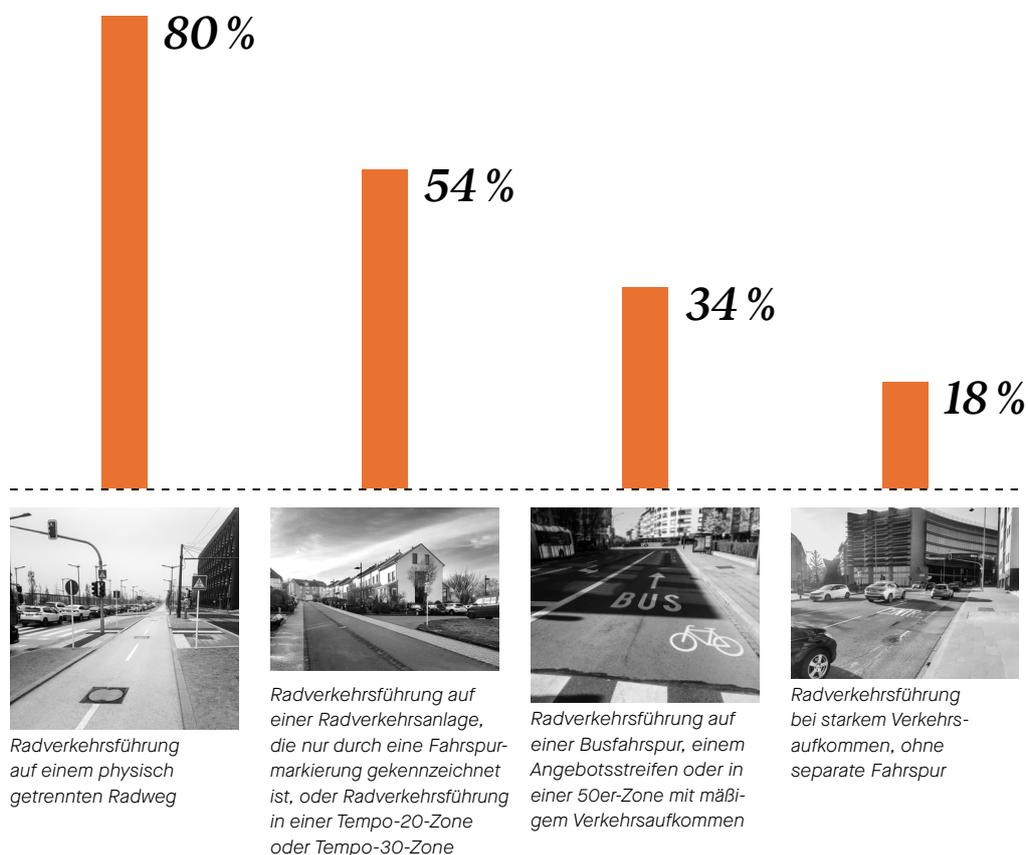
Zurückgelegte Wege der Einwohner pro Werktag ↓



54% der von den Einwohnern im Alltag zurückgelegten Wege sind kürzer als 5 km.

Dabei handelt es sich vor allem um Wege innerhalb des eigenen Wohnortes, die am allerbesten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. Es gibt also ein großes Potential für die Reduzierung des motorisierten Verkehrs durch eine Verkehrsberuhigung innerorts. Gemäß dem Nationalen Mobilitätsplan 2035 ist **eine Veränderung des Modal Split auf diesen Strecken notwendig**, um auch 2035 noch ein gutes Mobilitätsangebot gewährleisten zu können. > [Siehe www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu)

Potential des Radverkehrs in Abhängigkeit von der Qualität der Infrastruktur* ⬇



* Bereitschaft der Personen, die im letzten Jahr Fahrrad gefahren sind, täglich das Fahrrad statt das Auto zu nutzen, je nach Infrastrukturangebot. (MDDI, TNS Iires, 2017).

Die Qualität der Radverkehrsanlagen ist für das Radfahren von entscheidender Bedeutung.

Bei hohem motorisiertem Verkehrsaufkommen muss **unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine physisch getrennte Radverkehrsanlage** eingerichtet werden. Außer in Fällen von sehr geringem Radfahrer- und Fußgängeraufkommen sollten auch Fuß- und Radverkehrsanlagen voneinander getrennt sein. Diese **Trennung wird sowohl von den Fußgängern als auch von den Radfahrern gewünscht.**

Förderung des Fuß- und Radverkehrs innerorts (Modu 2.0) ⬇



Die Stadtplanung, die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Verkehrsreglementierung beeinflussen die Wahl der Fortbewegungsart.

Der **Radverkehr** wird durch gesicherte, direkte, durchgehende, angenehme und deutlich gekennzeichnete Radrouten gefördert. Der **Fußverkehr**, und somit das Leben im öffentlichen Raum, gedeiht in Räumen, die sich **an den Bedürfnissen der Menschen ausrichten**, und untereinander durch kurze, hindernisfreie und verkehrsgeschützte Wege miteinander verbunden sind. Da der öffentliche Raum begrenzt ist, sollten **Maßnahmen zur Förderung des bevorzugten Verkehrsmittels** mit Maßnahmen zur Einschränkung des unerwünschten Verkehrsmittels kombiniert werden.

Förderung des Zufußgehens und Radfahrens auf dem Schulweg

Abgesehen von den negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, insbesondere zu den Stoßzeiten morgens, trägt das Fahren der Kinder zur Schule oder Jugendlichen zum Gymnasium nicht dazu bei, ihre physiologischen und sozialen Bedürfnisse zu erfüllen. Die Kinder und Jugendlichen **bevorzugen es, den Schulweg mit ihren Freunden zu Fuß, mit dem Roller oder Fahrrad zurückzulegen**.

Die Attraktivität der Fuß- und Radwege zu den Grundschulen und Gymnasien oder auch zu den Haltestellen der Schulbusse ist daher von grundlegender Bedeutung. Verkehrssicherheit ist dabei eine notwendige, aber keine hinreichende Voraussetzung für den gewünschten Zuwachs an Fuß- und Radverkehr auf dem Schulweg.

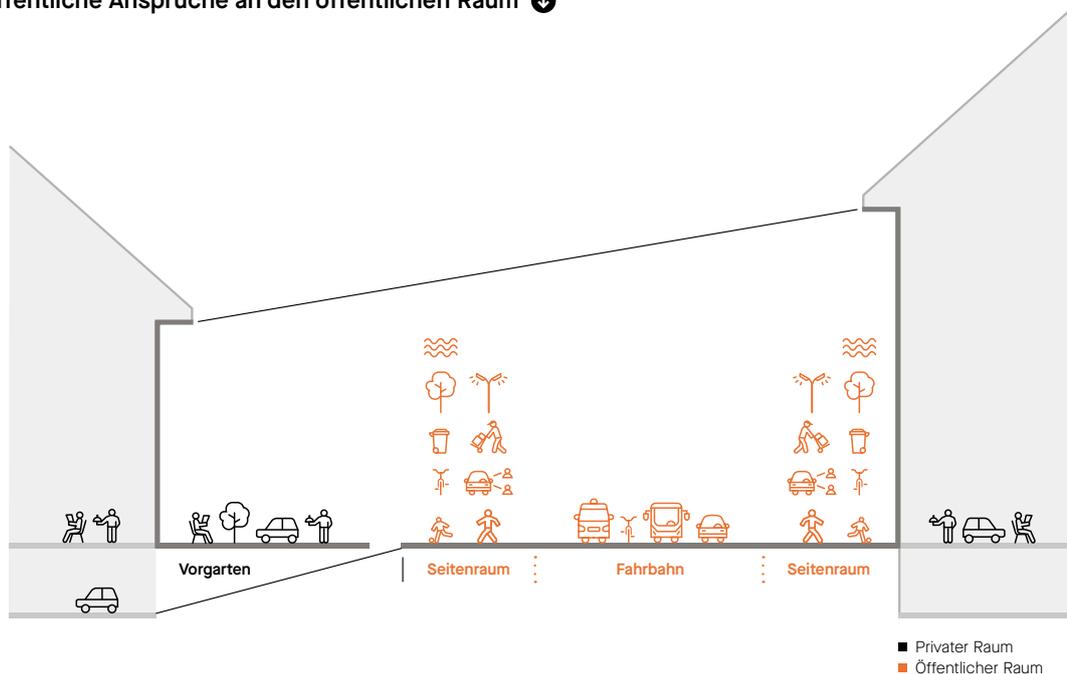
Auch die folgenden Aspekte sind von Bedeutung:

- > interessante und abwechslungsreiche Wege
- > ein Wegenetz statt einer vorgegebenen Route (Möglichkeit, unterwegs Freunde abzuholen)
- > Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer, die das „Elterntaxi“ verhältnismäßig unattraktiv machen
- > breitere Bürgersteige in der Nähe von Schulen
- > „Kiss & Go“-Parkplätze möglichst weit von der Eingangstür der Schule entfernt
- > Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Roller in unmittelbarer Nähe zu den Schuleingängen und den Haltestellen des Schulbusses.
- > Gehwege, die auch für Roller, Ransen mit Rollen und Fahrräder gut befahrbar sind
- > in Bezug auf das Fahrrad zählen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zwar zu den Instrumenten zum Aufbau eines Radwegenetzes, stellen aber allein noch kein Konzept für eine fahrradfreundliche Infrastruktur dar. > [Siehe www.veloplängen.lu](http://www.veloplängen.lu)

Schaffung eines lebenswerten öffentlichen Raums

Das Straßenbild ist der Raum, den der Betrachter vom privaten oder öffentlichen Grund aus zwischen den Fassaden der beiden Straßenseiten wahrnimmt. **Der öffentliche Raum muss mehrere Funktionen erfüllen.** Damit er als Lebensraum fungieren kann, muss die Planung des öffentlichen Raums die Aspekte „**Mobilität**“, „**Stadtplanung**“ und „**Landschaftsplanung**“ berücksichtigen und integrieren.

Private und öffentliche Ansprüche an den öffentlichen Raum



PRIVAT	ÖFFENTLICH	
Sich zurückziehen	Fußverkehr	Müllentsorgung
Kunden empfangen	Einander begegnen, spielen ³	Lieferungen
Beschattung ¹ und Begrünung	Radverkehr ⁴	Beleuchtung und Beschilderung
Privatfahrzeuge abstellen ²	Öffentlicher Verkehr	Erreichbarkeit für Notrufdienste
	Haltestellen und Carsharing	Beschattung ¹ und Begrünung
	Motorisierter Individualverkehr	Entwässerung

¹ Kann sowohl vom privaten als auch vom öffentlichen Raum aus erfolgen.

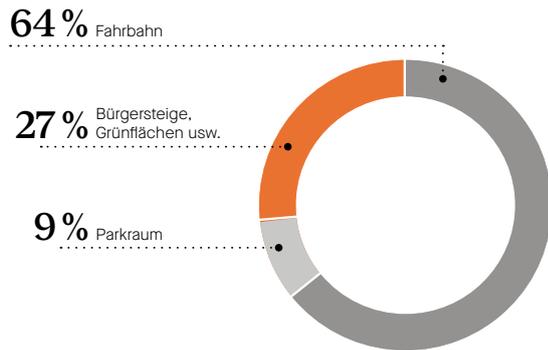
² Kann auch im öffentlichen Raum erlaubt werden, sofern dort alle anderen öffentlichen Ansprüche erfüllt sind.

³ Kann in Tempo-20-Zonen (Begegnungszonen bzw. Spielstraßen) auch im gesamten öffentlichen Raum stattfinden.

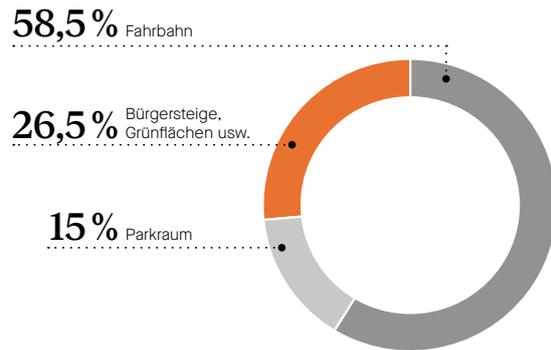
⁴ Kann bei geringem Verkehrsaufkommen auf verkehrsberuhigten Straßen im Mischverkehr stattfinden.

Aktuelle Nutzung des öffentlichen Raums auf Staatsstraßen und Gemeindestraßen (Durchschnittswerte) ⬇

Nutzung des öffentlichen Raums auf Staatsstraßen (in %)



Nutzung des öffentlichen Raums auf Gemeindestraßen (in %)



Quelle: basierend auf der Studie „Nationale Parkraumstrategie Luxemburg - Bericht“, MMTP (2021)

Derzeit werden **mehr als 70% des öffentlichen Raums** entweder vom fahrenden motorisierten Verkehr oder durch parkende Fahrzeuge beansprucht. Davon ausgehend, dass der öffentliche Raum für alle da ist, sollten bei der Planung allerdings drei Aspekte berücksichtigt werden: **Mobilität, Stadtplanung und Landschaftsplanung.** > [Siehe A02, Seite 5](#)

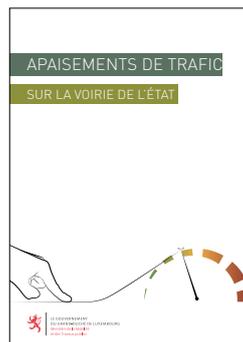
Kernaussagen und Aufbau der vorliegenden Leitlinien

Die vorliegenden ministeriellen Leitlinien gelten fortan als anerkannte Praktiken für die Verkehrsberuhigung innerhalb von Ballungsräumen im Großherzogtum Luxemburg. Sie stellen eine Aktualisierung der Broschüre „Apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations“ (2013) dar und ersetzen diese. Die Inhalte der Broschüre „Apaisements de trafic sur la voirie de l'État“ (2022) wurden ebenfalls in das vorliegende Dokument integriert, so dass den Gemeinden und Planungsbüros nunmehr ein einheitliches Referenzdokument zur Verfügung steht. Um die Nutzung sowie etwaige Aktualisierungen zu erleichtern, sind die Leitlinien in thematische Arbeitsblätter mit Querverweisen aufgeteilt.

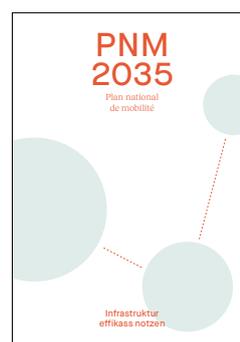
Anwendungsbereich der ministeriellen Leitlinien „Verkehrsberuhigung“ (2023) ⬇



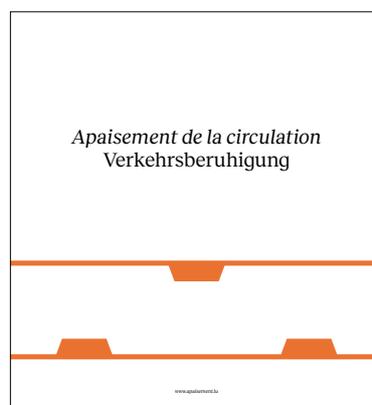
Gemeindestraßen, 2013



Staatsstraßen, 2022



Konzepte übernommen aus dem PNM 2035, 2022

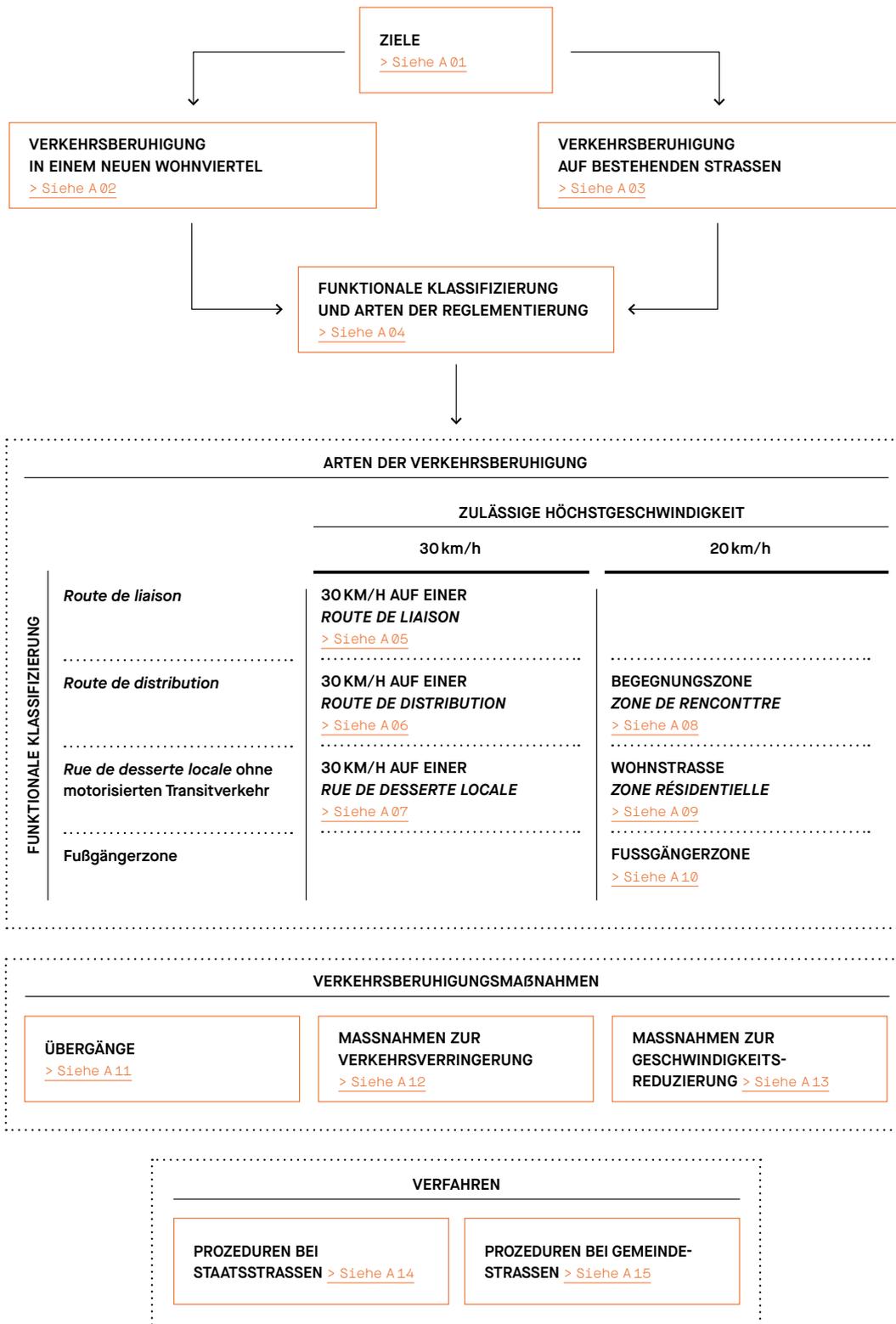


Kernaussagen

- > Jeder öffentliche Raum innerhalb einer Ortschaft soll so gestaltet sein, dass er allen mobilitätsrelevanten und öffentlichen Ansprüchen gerecht werden kann. > [Siehe A 02](#) und [A 03](#)
- > Die Rolle der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Straßenabschnitt hängt von der funktionalen Klassifizierung der entsprechenden Straße ab > [siehe A 04](#). Eine Verkehrsberuhigung ist grundsätzlich auf allen Straßen innerorts möglich. Bei den *Routes de liaison* ist sie hingegen auf kurze Strecken beschränkt > [siehe A 05](#).
- > Der öffentliche Raum muss so gestaltet sein, dass der Fahrer instinktiv erkennt, dass er sich in einer verkehrsberuhigten Zone befindet, ohne dass er dafür die Beschilderung und Straßenmarkierung benötigt (die selbstverständlich weiterhin notwendig sind). > [Siehe A 05](#), [A 06](#), [A 07](#), [A 08](#), [A 09](#) und [A 10](#)
- > Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollen den motorisierten Verkehr dazu verleiten, die zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Bei verkehrsberuhigten Abschnitten, die eine bestimmte Länge überschreiten, oder in verkehrsberuhigten Zonen braucht es diese Maßnahmen nicht nur bei der Einfahrt in den verkehrsberuhigten Bereich > [siehe A 11](#), sondern sie müssen zudem in regelmäßigen Abständen wiederholt werden > [siehe A 13](#).
- > Die Verkehrsberuhigung zielt darauf ab, nicht nur die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu verringern, sondern auch die Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Kurz- und Transitstrecken zu senken. Zu diesem Zweck ist es für die Erschließung der einzelnen Adressen in einem Wohnviertel akzeptabel, den motorisierten Individualverkehr so umzulenken, dass die kürzesten Wege den Fußgängern, Radfahrern sowie dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sind. > [Siehe A 12](#)
- > Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten so weit wie möglich mit der funktionalen Klassifizierung übereinstimmen, wobei sich lediglich die Verwaltungsvorgänge bei Staatsstraßen > [siehe A 14](#) und Gemeindestraßen > [siehe A 15](#) unterscheiden.

Zusammenfassung der Arbeitsblätter

Übersicht der Arbeitsblätter, die in ihrer Gesamtheit die ministeriellen Leitlinien zur Verkehrsberuhigung bilden 



A 01 **ZIELE**

Die Verkehrsberuhigung innerorts versteht sich als eine Reihe von Maßnahmen, um die Geschwindigkeit und das motorisierte Verkehrsaufkommen an einem bestimmten Ort zu reduzieren. Sie verfolgt drei Ziele: Verbesserung der Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Schaffung eines lebenswerten öffentlichen Raums. [> Siehe A 01](#)

A 02 **VERKEHRSBERUHIGUNG IN EINEM NEUEN WOHNVIERTEL**

Bei der Planung eines verkehrsberuhigten Neubaugebietes sollten die städtebaulichen, landschaftsplanerischen und mobilitätsbezogenen Überlegungen in einem frühen Stadium der Planungsphase, idealerweise bereits bei der Erstellung des *Schéma directeur*, ganzheitlich betrachtet werden. Wenn diese drei Aspekte in Einklang gebracht werden, ist die Verkehrsberuhigung am wirksamsten, da sie für die Verkehrsteilnehmer am intuitivsten ist.

[> Siehe A 02](#)

A 03 **VERKEHRSBERUHIGUNG AUF BESTEHENDEN STRASSEN**

Auf bestehenden Straßen gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, die verkehrsberuhigte Zonen zu erweitern oder die bestehenden Maßnahmen zu verbessern. Die wirksamste Verkehrsberuhigung, weil am intuitivsten für die Verkehrsteilnehmer, erfolgt im Rahmen einer umfassenden Umgestaltung des öffentlichen Raums. Bis zur Umsetzung eines solchen Vorhabens, das aus Kostengründen am besten mit einer Sanierung der unterirdischen Leitungsnetze kombiniert werden sollte, können punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt werden. [> Siehe A 03](#)

A 04 **FUNKTIONALE KLASSIFIZIERUNG UND ARTEN DER REGLEMENTIERUNG**

Die anwendbaren Reglementierungen sowie die erforderliche Gestaltung für jede Straße werden in drei Schritten bestimmt:

1. Bestimmung der funktionalen Klassifizierung der Straßen
2. Wahl eines Verkehrsschemas, welches an die funktionale Klassifizierung angepasst ist
3. Auswahl der anwendbaren Reglementierungen für jede Straße oder jeden Straßenabschnitt in der Ortschaft [> Siehe A 04](#)

A 05 **30 KM/H AUF DER ROUTE DE LIAISON**

Die *Routes de liaison*, von denen die meisten Staatsstraßen sind, sind auf ein hohes Verkehrsaufkommen, einschließlich Transit- und Schwerlastverkehr, ausgelegt. Wenn die Voraussetzungen erfüllt sind, kann die Geschwindigkeit auf einem Abschnitt von bis zu etwa 200 m Länge auf 30 km/h beschränkt werden. Dies ist typischerweise im Ortszentrum der Fall, aber auch in der Nähe von Schulen oder wenn eine übergeordnete Radroute auf einem kurzen Abschnitt über eine *Route de liaison* führt. [> Siehe A 05](#)

A 06 **30 KM/H AUF EINER ROUTE DE DISTRIBUTION**

Auf einer *Route de distribution* kann auf einem Abschnitt, dessen Länge von der Gemeindeverwaltung festgelegt wird, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt werden. Die Umsetzung einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung ist jedoch von bestimmten gestalterischen Maßnahmen abhängig, von denen einige auf Staatsstraßen verpflichtend sind. Auf Gemeindestraßen überprüft die *Commission de circulation de l'État* die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien.

> [Siehe A 06](#)

A 07 **30 KM/H AUF EINER RUE DE DESSERTÉ LOCALE**

Auf einer *Rue de desserte locale* in einem Wohngebiet kann die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden. Bestimmte Gestaltungsmerkmale sowie Verkehrszeichen und Vorfahrtsregeln müssen jedoch beachtet werden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Auf Gemeindestraßen überprüft die *Commission de circulation de l'État* die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien. > [Siehe A 07](#)

A 08 **BEGEGNUNGSZONE**

Ein Ortszentrum mit besonders starkem Fußgängeraufkommen kann durch die Einrichtung einer Begegnungszone (*zone de rencontre*) aufgewertet werden. Diese zeichnet sich durch eine einheitliche Behandlung des öffentlichen Raums aus. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 km/h. Die Einführung einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung ist jedoch von wesentlichen gestalterischen Maßnahmen abhängig, von denen einige auf Staatsstraßen verpflichtend sind. Auf Gemeindestraßen überprüft die *Commission de circulation de l'État* die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien. > [Siehe A 08](#)

A 09 **WOHNSTRASSE**

Die Wohnstraße (*zone résidentielle*) kann mehrere Straßen innerhalb eines Wohnviertels umfassen oder einen einzelnen Abschnitt, wie z. B. eine Sackgasse, betreffen. Durch eine Wohnstraße soll das Nachbarschaftsleben im öffentlichen Raum innerhalb des Wohnviertels gefördert werden. Die Gestaltung sollte so erfolgen, dass der zentrale Teil nicht hauptsächlich dem motorisierten Verkehr gewidmet ist. Die Wohnstraße unterscheidet sich von der Begegnungszone dadurch, dass Kinder im gesamten öffentlichen Raum spielen können. > [Siehe A 09](#)

A 10 **FUSSGÄNGERZONE**

Das Zentrum einer Ortschaft, das sich an einer Straße befindet, die weitgehend vom motorisierten Verkehr befreit werden kann, kann als Fußgängerzone gestaltet werden. Eine Fußgängerzone kann mehrere Straßen umfassen und stärkt den kommerziellen und touristischen Charakter eines Ortszentrums. > [Siehe A 10](#)

A 11 **ÜBERGÄNGE**

Ein Übergang kann eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder der funktionalen Klassifizierung zwischen zwei Straßen markieren. Dies kann entweder innerhalb des Straßenverlaufs oder an einer Kreuzung erfolgen. Übergänge sind durch vertikale oder horizontale Versätze und einen anderen Fahrbahnbelag gekennzeichnet. [> Siehe A11](#)

A 12 **MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSVERRINGERUNG**

Eine Verkehrsberuhigung erfolgt nicht nur durch eine Verringerung der Geschwindigkeit, sondern auch durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Bestimmte Verkehrsströme können, insbesondere auf den *Rues de desserte locale*, durch eine Anpassung des Verkehrsschemas umgeleitet werden.

Dafür eignen sich zwei Arten von Maßnahmen:

- > Modalfilter, die den motorisierten Individualverkehr physisch daran hindern, bestimmte Stellen zu passieren;
- > Einbahnstraßen, die die Fahrtrichtung so beeinflussen, dass der motorisierte Transitverkehr unmöglich wird. [> Siehe A12](#)

A 13 **MASSNAHMEN ZUR GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG**

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung soll den Fahrer physisch dazu verleiten, die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs zu drosseln. Allerdings dürfen diese Maßnahmen weder ein gefährliches Hindernis für die Verkehrsteilnehmer noch übermäßige Behinderungen darstellen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Deshalb ist eine besondere Aufmerksamkeit auf die Gestaltung, die Größe und die Standortbedingungen dieser Maßnahmen zu richten. [> Siehe A13](#)

A 14 **PROZEDUREN BEI STAATSSTRASSEN**

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf oder in der Nähe von Staatsstraßen erfordern eine ministerielle Straßenbaugenehmigung (*permission de voirie*). Das Verfahren variiert je nachdem, ob es sich um eine Maßnahme mit oder ohne Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit handelt.

[> Siehe A14](#)

A 15 **PROZEDUREN BEI GEMEINDESTRASSEN**

Wenn eine neue verkehrsberuhigte Zone oder ein neuer verkehrsberuhigter Straßenabschnitt eingeführt wird, ist das kommunale Verkehrsreglement entsprechend anzupassen. Die Genehmigung des neuen Verkehrsreglements durch das für Transport zuständige Ministerium erfolgt nach der Stellungnahme der *Commission de circulation de l'État* bezüglich der Übereinstimmung des Reglements mit dem *Code de la Route* und der Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien. [> Siehe A15](#)

Die Erstellung der vorliegenden Leitlinien wurde von der *Direction de la planification de la mobilité* des Ministeriums für Mobilität und öffentliche Arbeiten im Rahmen einer Arbeitsgruppe der *Commission de circulation de l'État* koordiniert, mit einem wesentlichen Beitrag der Straßenbauverwaltung und in Absprache mit der *Direction de l'aménagement communal et du développement urbain* des Innenministeriums.

Herausgeber

Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten
Abteilung für Mobilität und Transport
4, place de l'Europe
L-1499 Luxembourg
Telefon: (+352) 247 – 82478

Technische Unterstützung

Schroeder & Associés SA, Kockelscheuer



Fotos

Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten
Straßenbauverwaltung (APC)
Schroeder & Associés SA, Kockelscheuer

3D-Illustrationen

WW+ architecture + management sàrl, Esch-sur-Alzette



Visuelle Gestaltung und Design

Sensity s.à r.l., Luxembourg-Bonnevoie



Lithografie

Norbert Laslo, Köln

Druck/Herstellung

Reka print+, Ehlerange
Manufaktur Lappe GmbH & Co. KG, Neuss
Imprimé sur du papier certifié FSC®



A 02

VERKEHRSBERUHIGUNG IN EINEM NEUEN WOHNVIERTEL

Themen

Einbettung des Viertels in das bestehende Wegenetz	2
Gestaltung des Wegenetzes im Viertel	5
Zusammenfassung	10

Auf einen Blick

Bei der Planung eines verkehrsberuhigten Neubauviertels sollten die städtebaulichen, landschaftsplanerischen und mobilitätsbezogenen Überlegungen in einem frühen Stadium der Planungsphase, idealerweise bereits bei der Erstellung des *Schéma directeur*, ganzheitlich betrachtet werden. Wenn diese drei Aspekte in Einklang gebracht werden, ist die Verkehrsberuhigung am wirksamsten, da sie für die Verkehrsteilnehmer am intuitivsten ist.

Glossar

Wegenetz Gesamtheit der öffentlich zugänglichen Wege (Straßen für den motorisierten Verkehr, Radverkehrsanlagen, Verweilzonen für Fußgänger usw.).

Schéma directeur Städtebauliches Leitbild, das rechtlich nicht verbindlich und Teil des *Plan d'aménagement général* (PAG, Flächennutzungsplan) ist. Es stellt das Entwicklungskonzept für ein Neubauviertel schematisch dar. Da die Ausarbeitung eines *Plan d'aménagement particulier* (Teilbebauungsplan, PAP) auf dem *Schéma directeur* basiert, ist dieser ein grundlegendes Element bei der Schaffung eines verkehrsberuhigten Viertels.

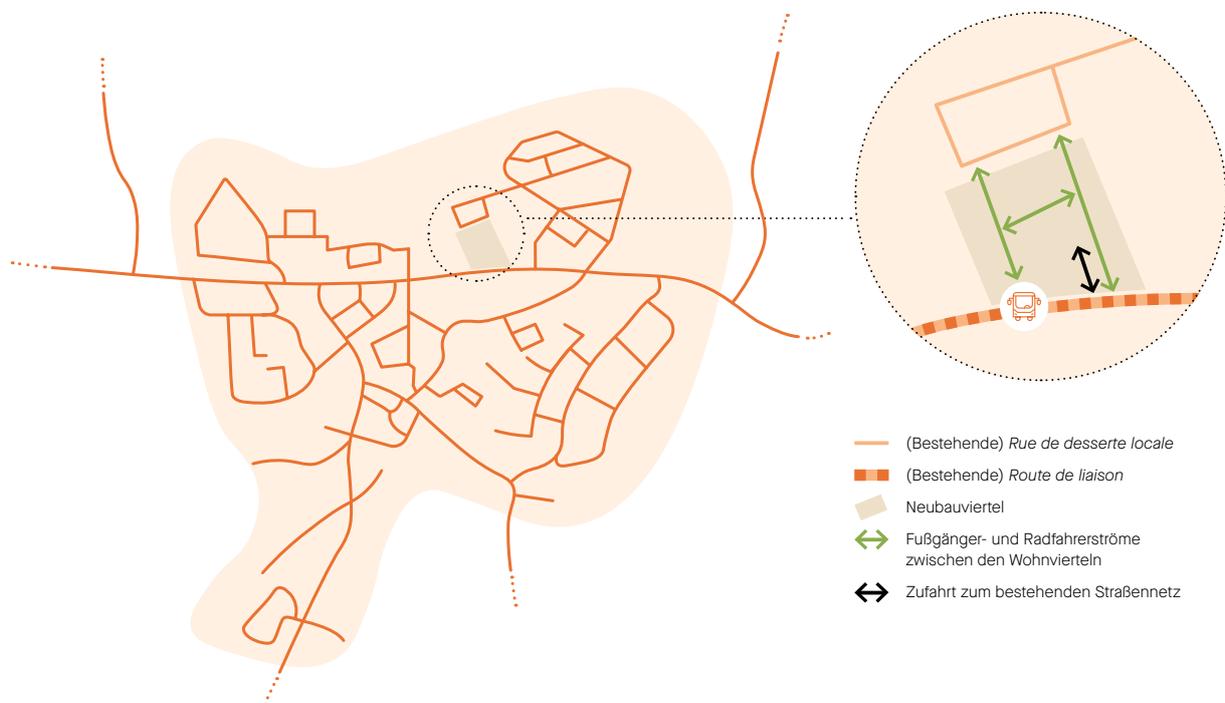
Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Wege, die den direkten Zugang zu einem wichtigen Ziel oder zum benachbarten Viertel oder zu öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Solche Abkürzungen fördern das Zufußgehen oder Radfahren auf Kurzstrecken und damit auch die Aufenthaltsqualität im Viertel. Gleichzeitig reduzieren sie den motorisierten Verkehr. Es ist eine Mindestbreite von 3,50 m zu empfehlen.

Einbettung des Viertels in das bestehende Straßennetz

Ein verkehrsberuhigtes Viertel bietet Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer, einen direkten und bequemen Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und eine Erreichbarkeit aller Häuser mit dem Auto, während der motorisierte Transitverkehr unterbunden wird.

Um die **Prinzipien der Planung eines verkehrsberuhigten Viertels** zu veranschaulichen, basiert das vorliegende Arbeitsblatt auf einem verkehrsberuhigten Neubauviertel, das in den unten dargestellten Beispielsort integriert werden soll. Das Neubauviertel wird südlich durch eine Zufahrt an eine *Route de liaison* angeschlossen, an der eine Bushaltestelle liegt. Nördlich wird es durch Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer an die *Rue de desserte locale* eines bestehenden Viertels angebunden. > [Siehe A 04](#)

Einbettung eines verkehrsberuhigten Neubauviertels in einen Beispielsort ⬇



Damit der Verkehr im Neubauviertel beruhigt werden kann, müssen die **beiden folgenden Verbindungsarten von Beginn der Planung an**, das heißt ab Erstellung des *Schéma directeur*, berücksichtigt werden [> siehe Seite 4](#). Sie reduzieren das motorisierte Verkehrsaufkommen im Viertel und tragen gleichzeitig zur Belebung bei.

Zugänglichkeit für den motorisierten Verkehr

Um den Transitverkehr durch das Neubauviertel dauerhaft zu vermeiden, ist eine **Zufahrt über eine einzige Route de liaison oder Route de distribution** vorzusehen. Bei einem großen Viertel kann es erforderlich sein, es **in mehrere Blöcke zu unterteilen**, die jeweils über eine eigene Zufahrt verfügen. Diese Blöcke sind durch Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer miteinander verbunden, die auch von öffentlichen Dienstleistern (z. B. Feuerwehr, Rettungsdienste, Entsorgungs- und Reinigungsdienste) genutzt werden können.

Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer

Fußgänger und Radfahrer müssen aus allen Richtungen **alle Zielorte innerhalb des Viertels erreichen** können. Es ist notwendig, Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer zu den angrenzenden Vierteln, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und Anziehungspunkten wie dem Ortszentrum und der Schule vorzusehen. Ein **Netzwerk von etwa 100 x 100 m** macht das Zufußgehen und Radfahren für kurze Strecken attraktiver als das Autofahren. Die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel werden dadurch im Vergleich zum Auto für Langstreckenfahrten konkurrenzfähiger.

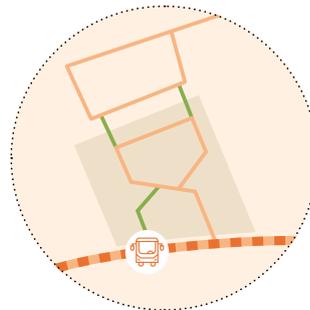
Gestaltung des Wegenetzes innerhalb eines Neubauviertels ↓

NEGATIVBEISPIEL



- > Fehlen von Fußgänger- und Radfahrerabkürzungen als Vorteil gegenüber Autofahrern
- > **Wenig attraktive Fuß- und Radwege** (einfacher Bürgersteig) zur Bushaltestelle
- > **Motorisierter Transitverkehr** durch das Neubauviertel **möglich**
- > Zufahrt **über eine zweite** bestehende **Straße**

POSITIVBEISPIEL



- Rue de desserte locale
- Route de liaison
- Abkürzung für Fußgänger und Radfahrer
- Neubauviertel

- > **Fußgänger- und Radfahrerabkürzungen** zu anderen Vierteln
- > **Attraktive Fuß- und Radwege** (Grüngürtel) zur Bushaltestelle
- > **Motorisierter Transitverkehr** aufgrund der Schleifenführung des motorisierten Verkehrs im Neubauviertel **nicht möglich**
- > Zufahrt **über eine einzige** bestehende **Straße**

Darstellung eines verkehrsberuhigten Viertels mit Fußgänger- und Radfahrerabkürzung ⬇



Bedeutung des *Schéma directeur* für die Verkehrsberuhigung eines Neubauviertels

Beim *Schéma directeur* handelt es sich um ein städtebauliches **Leitbild**, das rechtlich nicht verbindlich ist und von der Gemeinde im Rahmen der vorbereitenden Studie für den *Plan d'aménagement général* (PAG, Flächennutzungsplan) erstellt wird. Es umfasst die **drei Aspekte**, die bei der Entwicklung eines Neubauviertels eine Rolle spielen, nämlich **Stadtplanung, Landschaftsplanung** und **Mobilität**.

Das *Schéma directeur* ist ein grundlegendes Element bei der Entwicklung eines verkehrsberuhigten Viertels, da es den ersten Schritt der Planung darstellt. Von Anfang an muss die **Einbettung des Viertels in das bestehende Wegenetz der Ortschaft** konzeptionell mitgedacht und ein erster Überblick über die **Gestaltung der Fußgänger-, Radfahrer- und**

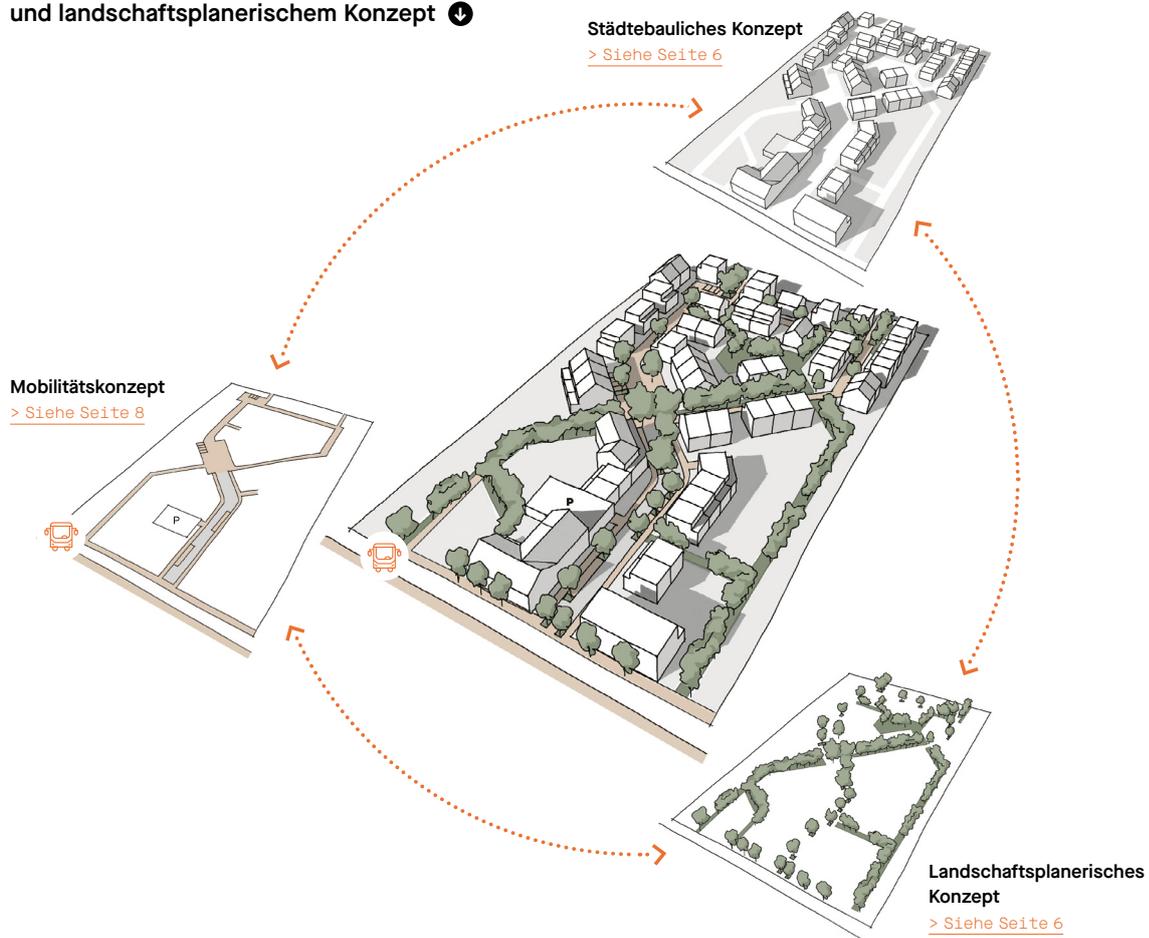
motorisierten Verkehrsströme innerhalb des Viertels gegeben werden. Je stärker das *Schéma directeur* auf Verkehrsberuhigung ausgerichtet ist, desto besser können die Planungsbüros bei der Detailplanung des Viertels **die richtigen Schlüsse ziehen**.

Ein *Schéma directeur*, dessen Mobilitätsüberlegungen sich auf die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr beschränken, neigt dazu, ein Mobilitätsverhalten zu erzeugen, das auf die Nutzung des Autos ausgerichtet ist, selbst für kurze Wege, die leicht zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden könnten.

Gestaltung des Wegenetzes im Viertel

Bei der Planung eines Neubauviertels lässt sich die Anzahl der rein technischen gestalterischen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch städtebauliche und landschaftsplanerische Eingriffe reduzieren.

Synergien zwischen Mobilität, Stadtplanung und landschaftsplanerischem Konzept



Eine gelungene Abstimmung zwischen diesen drei Aspekten der Planung eines Neubauviertels wirkt sich deutlich aus:

- > auf die **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**, welche sich wiederum auf die Verkehrsmittelwahl im Viertel auswirkt, insbesondere auf kurzen Strecken;
- > auf die **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** im Viertel.
> Siehe Seite 9

Die Planung von Neubauvierteln sollte daher von **multidisziplinären Teams** durchgeführt werden, in denen Stadt- und Raumplaner, Landschaftsarchitekten und Mobilitätsplaner zusammenarbeiten.

Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept

Städtebauliches Konzept

In einem Neubauviertel sind die **Anordnung der Gebäude** und die **Wahl der Gebäudeart** entscheidende städtebauliche Instrumente. Sie ermöglichen die Schaffung unterschiedlicher Straßencharaktere oder Platzgestaltungen und somit die Erzeugung **städtebaulicher Perspektiven**.

Diese Maßnahmen beeinflussen die Fahrgeschwindigkeit, da der Autofahrer seine Geschwindigkeit durch kurze visuelle Abschnitte im öffentlichen Raum besser wahrnehmen kann, die durch die bewusste Anordnung der Gebäude, sei es in der Sichtachse, mit verschiedenen seitlichen Abständen oder in unmittelbarer Nähe zur Straße erzeugt werden. Die daraus resultierenden **punktuellen Öffnungen und Verengungen** tragen zu einem weniger monotonen öffentlichen Raum bei und verleihen dem Viertel eine **ansprechendere und lebendigere Atmosphäre**.

Landschaftsplanerisches Konzept

Begrünung und Stadtmobiliar sind Teil des landschaftsplanerischen Konzepts. Die Landschaftsgestaltung spielt eine wichtige Rolle bei der Schaffung von **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum. Sofern die Gestaltung den Fußgänger- und Radverkehr nicht behindert, fördert das landschaftsplanerische Konzept das **Gehen und Radfahren**.

Eine gut durchdachte Begrünung wirkt sich **positiv auf das Mikroklima** (Beschattung und Wasserverdunstung), die **Biodiversität** des Viertels sowie auch auf die Regenwasserrückhaltung aus.

Im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung kann das landschaftsplanerische Konzept durch die Pflanzung von hochstämmigen Bäumen auch verengende oder perspektivische Effekte erzeugen.

Eine **unregelmäßige Anordnung** an Bäumen unterschiedlicher Größe ist einer einfachen Reihe von Bäumen gleicher Größe und Art vorzuziehen. Letztere verstärkt den „Korridoreffekt“ aus Sicht des Autofahrers.

Die **Ausstattung eines Neubauviertels mit ergonomischem und gut platziertem Stadtmobiliar** (Bänke, Spielgeräte, Straßenlaternen, Bushaltestellen, Pavillons usw.) stärkt den Wohncharakter eines Viertels.

Erfolgreiche Verkehrsberuhigung durch Kohärenz zwischen städtebaulichen, landschaftsplanerischen und straßenbaulichen Maßnahmen ↓



Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept innerhalb eines Viertels umfasst Überlegungen zur Gestaltung des Straßennetzes, zur Organisation des Parkraums und zu punktuellen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Gestaltung der Verkehrswege

Um die Kohärenz des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzepts zu gewährleisten, sollten **gerade Abschnitte von mehr als 100 m Länge vermieden** werden. Es ist außerdem notwendig, das **Straßenprofil in verschiedene Segmente oder Raumabschnitte zu gliedern**. Es reicht jedoch nicht aus, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass der Autoverkehr verlangsamt wird. Es ist auch darauf zu achten, dass die **intuitiven Fuß- und Radwege** weder von vertikalen Hindernissen wie Bordsteinen, Bepflanzungen oder Stadtmobiliar blockiert noch durch rechtwinklige Kurven oder Umwege von einem Ziel in Sichtweite behindert werden.

Für die Gestaltung des öffentlichen Raums in Wohngebieten ist es wichtig, die **funktionale Klassifizierung** des Straßennetzes und die geltenden Vorschriften zu kennen. > [Siehe A 04](#) Außerdem muss ein Verkehrsschema entwickelt werden, das den Transitverkehr unterbindet und gleichzeitig die Zufahrt für bestimmte Fahrzeuge, wie z. B. die Müllabfuhr, ermöglicht. Dabei ist es ratsamer, wenn die Straße innerhalb des Viertels in einer Schleife und nicht in einer Sackgasse endet.

Gestaltung des Parkraums

Die Anzahl und die Positionierung der Parkplätze auf privatem oder öffentlichem Grund haben einen grundlegenden Einfluss auf das visuelle Erscheinungsbild des öffentlichen Raums sowie auf die Mobilitätsentscheidungen und insbesondere auf das motorisierte Verkehrsaufkommen im Viertel. Bereits in der Konzeptionsphase soll eine detaillierte Analyse des Parkraumbedarfs durchgeführt werden. Die Parkplätze im öffentlichen Raum sind auf das absolut notwendige Maß zu beschränken und idealerweise so nah wie möglich gebündelt an der Zufahrt zum Viertel zu platzieren. Die **Nationale Parkraumstrategie** bietet Empfehlungen zu diesem Thema.

> [Siehe www.parken.lu](http://www.parken.lu), Arbeitsblätter [P 02](#), [P 03](#) und [P 04](#)

Punktuelle Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

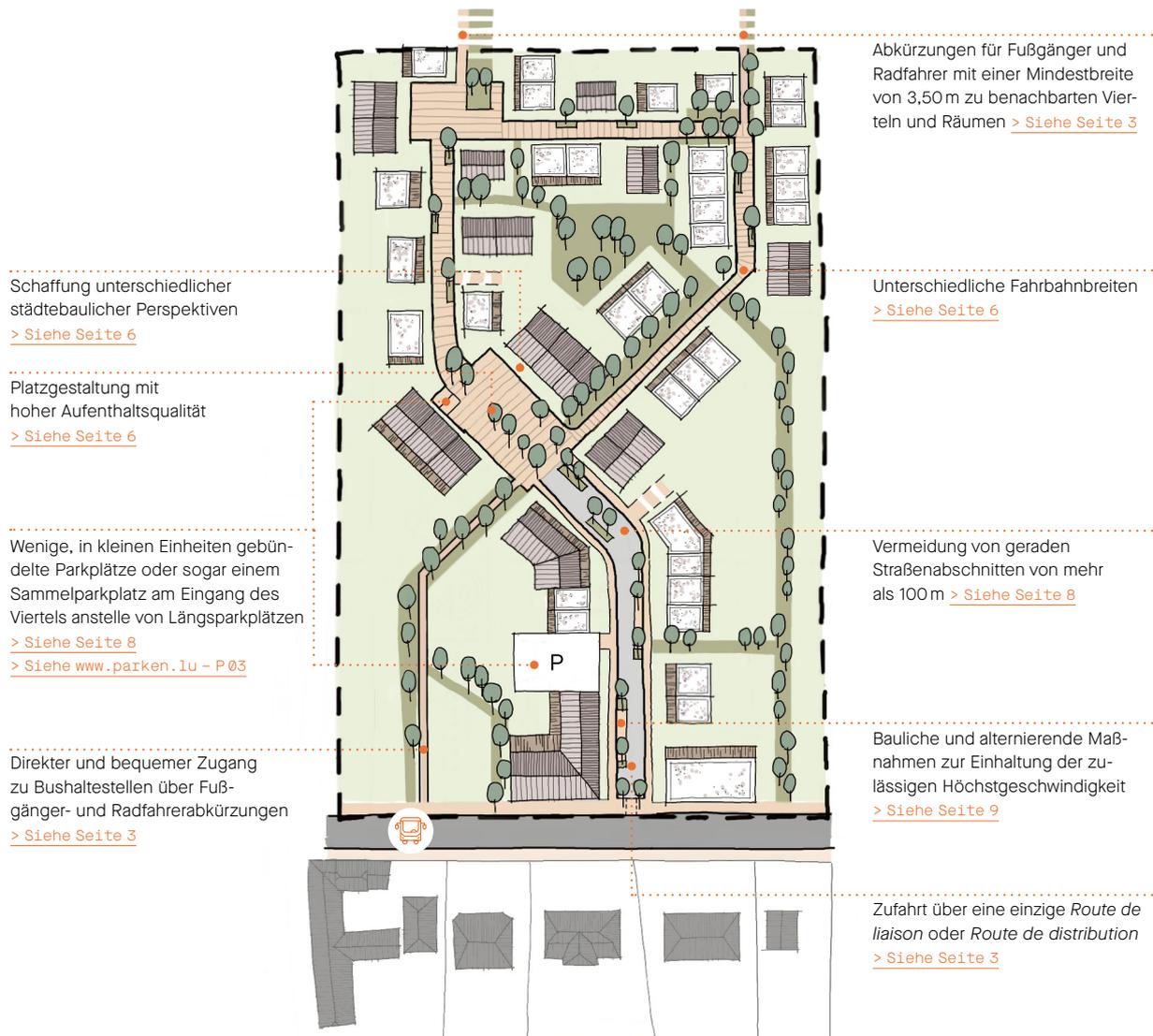
Die Erfahrung zeigt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung allein durch Verkehrsschilder kaum zu der gewünschten Verhaltensänderung führt. Daher sollten **bauliche und alternierende Maßnahmen** zur Geschwindigkeitsreduzierung, wie z. B. Fahrgassenversätze oder Bremsschwellen („Plateaus“), implementiert werden. Diese baulichen Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit vom motorisierten Verkehr eingehalten wird, ohne jedoch gefährliche Ausweichmanöver für Radfahrer oder Umwege für Fußgänger zu erzwingen. > [Siehe A13](#)

Darstellung einer verkehrsberuhigten Straße mit baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (punktuelle Verengung) und Sammelparkplatz ↓



Zusammenfassung

Überblick über die Schlüsselemente eines verkehrsberuhigten Neubaugebietes



A 03 VERKEHRSBERUHIGUNG AUF BESTEHENDEN STRASSEN

Themen	
Chancen	2
Umsetzung	4

Auf einen Blick

Auf bestehenden Straßen gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, die verkehrsberuhigte Zonen zu erweitern oder die bestehenden Maßnahmen zu verbessern. Die wirksamste Verkehrsberuhigung, weil am intuitivsten für die Verkehrsteilnehmer, erfolgt im Rahmen einer umfassenden Umgestaltung des öffentlichen Raums. Bis zur Umsetzung eines solchen Vorhabens, das aus Kostengründen am besten mit einer Kanalsanierung kombiniert werden sollte, können punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Glossar

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung Bauliche Maßnahmen, die die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit an Ortseingängen oder innerhalb von Ortschaften durchsetzen.

Maßnahmen zur Verkehrsverringering Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens auf bestimmten Straßen, vor allem auf *Rues de desserte locale*, durch die Verdrängung von Transitströmen und die Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens und Radfahrens im Vergleich zum Auto auf Kurzstrecken.

Modalfilter Maßnahme zur Verkehrsverringering, die es nur bestimmten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrern, Rettungsdiensten und ggf. Bussen erlaubt, eine bestimmte Stelle im Straßennetz zu passieren.

Transitverkehr (auch „Durchgangsverkehr“) Motorisierter Verkehr, der durch ein bestimmtes Gebiet fließt und dessen Ausgangspunkt und Zielort sich außerhalb dieses Gebietes befinden.

Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes Einordnung aller staatlichen oder kommunalen Straßenabschnitte nach ihrer jeweiligen Rolle für die Verkehrsströme, den öffentlichen Straßenverkehr und den Rad- und Fußverkehr gemäß den Konzepten aus dem Nationalen Mobilitätsplan 2035. Jedem Straßentyp sind spezifische Gestaltungsmerkmale zugeordnet. > [Siehe A 04](#)

Chancen

Der Nationale Mobilitätsplan 2035 (PNM 2035) und die vorliegenden ministeriellen Leitlinien bieten den kommunalen Behörden neue Möglichkeiten für die Verkehrsberuhigung auf bestehenden Straßen. Es ist möglich, die verkehrsberuhigten Zonen auszudehnen und bestehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu verbessern.

Mit der funktionalen Klassifizierung des Straßennetzes aus dem PNM 2035 verfügen die Gemeinden über zusätzliche Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung auf **Staatsstraßen**. > [Siehe A 04](#)

Einige der in den letzten Jahrzehnten auf **Gemeindestraßen** umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen haben sich als nicht ausreichend wirksam erwiesen. Die vorliegenden Leitlinien ziehen Lehren daraus und schlagen den Gemeindeverwaltungen Verkehrsschemata, Maßnahmen und Gestaltungsansätze vor, die sich im Großherzogtum und im Ausland bewährt haben.

Die Darstellungen auf der nächsten Seite zeigen einige Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung.

Die Verringerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ist kein Allheilmittel

Bevor Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eingeführt werden, ist eine umfassende **Analyse der aktuellen Situation** notwendig. Dabei sollen die Probleme und ihre Ursachen klar identifiziert werden, um auf dieser Grundlage die wirksamsten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen festzulegen. Dabei empfiehlt es sich, mit den **folgenden Fragen** zu beginnen:

- > Was ist das Hauptproblem der aktuellen Situation?
- > Welcher Straßenabschnitt ist von diesem Problem betroffen?
- > Welche Verkehrsteilnehmer sind für dieses Problem verantwortlich?
- > Handelt es sich um ein verbreitetes Phänomen oder um Einzelfälle?
(*Hier sind Zählungen durchzuführen.*)
- > Ist das Verhalten dieser Verkehrsteilnehmer mit den geltenden Reglementierungen konform? (*Für den Fall von Geschwindigkeitsüberschreitungen ist ein Geschwindigkeitsprofil auf der Grundlage von automatisierten Erhebungen zu erstellen.*)
- > Welche Verhaltensänderungen sollen herbeigeführt werden?
- > Wer würde von diesen Veränderungen profitieren?
- > Könnten diese Veränderungen Auswirkungen auf andere Straßenabschnitte haben?
- > Fügt sich eine Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt oder in dieser Zone in ein kohärentes Gesamtkonzept zur Aufwertung der Lebensqualität entlang des Abschnitts oder der Zone ein?
- > Inwiefern würde eine Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt oder in dieser Zone die Attraktivität des Rad- und Fußwegenetzes zu den wichtigsten Zielen des Viertels oder der Ortschaft (Schulen, Geschäfte, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs) verbessern?

Die **geeignetste Maßnahme** kann je nach Situation sehr unterschiedlich sein und vor allem **ergibt sich nicht notwendigerweise unmittelbar aus dem Verkehrsberuhigungskonzept**.

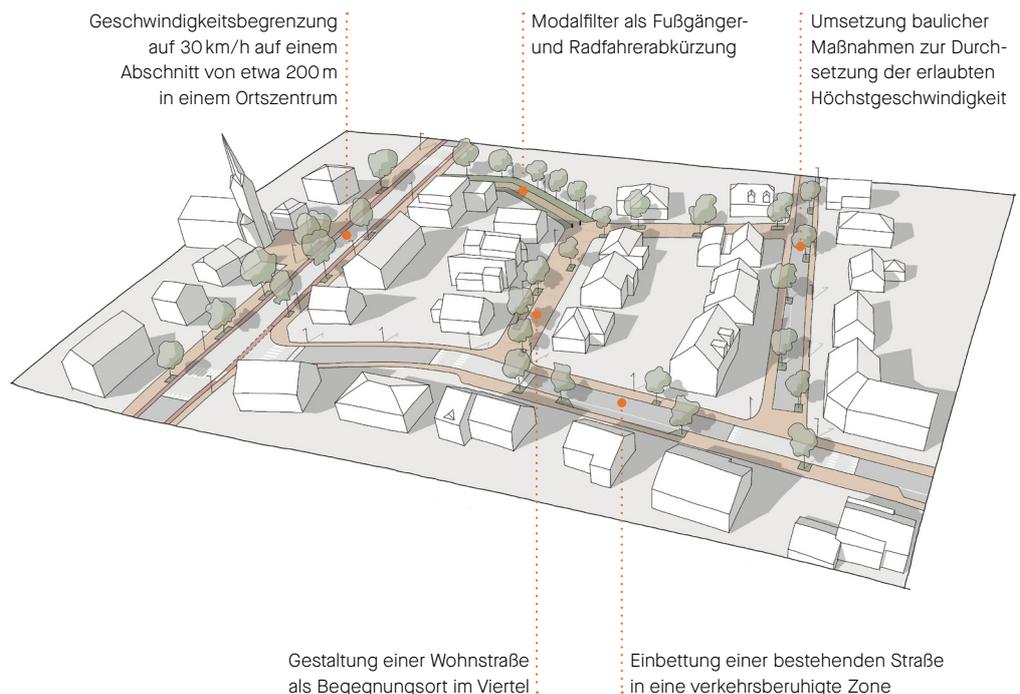
Beispiel

In einem Ort führt der Schulweg an einer Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h entlang. Weil dieser Weg von den Schülern als gefährlich wahrgenommen wird, wird eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem betreffenden Abschnitt auf 30 km/h gefordert. Eine Analyse der Situation ergibt jedoch, dass die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit bereits unter 50 km/h liegt und sich das Gefühl der Unsicherheit vorrangig aus der Tatsache ergibt, dass der Bürgersteig sehr schmal ist. In einem solchen Fall würde die reine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Situation nur geringfügig verbessern. Die Lösung für das Problem liegt in der Verbreiterung des Bürgersteigs. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, z. B. mit dem Ziel, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, können dennoch nützlich oder sogar notwendig sein, um die Voraussetzungen für die Verbreiterung des Bürgersteigs zu schaffen.

Beobachtungen, die zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf bestehenden Straßen führen können ⬇



Beispiele für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf bestehenden Straßen ⬇



Umsetzung

Die wirksamste Verkehrsberuhigung, weil am intuitivsten für alle Verkehrsteilnehmer, wird durch eine umfassende Umgestaltung des öffentlichen Raums erreicht. Bis zur Umsetzung eines solchen Vorhabens können kurzfristig punktuelle Maßnahmen ergriffen werden.

Ein einladender, angenehmer und belebter öffentlicher Raum fördert den Fuß- und Radverkehr und trägt zur **Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens und der Fahrgeschwindigkeiten** bei. Aus diesem Grund werden die besten Ergebnisse und die größte Akzeptanz für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bei einer umfassenden Neugestaltung des öffentlichen Raums erzielt. [> Siehe Seite 5](#)

Bis eine vollständige Umgestaltung möglich ist, lässt sich eine Verkehrsberuhigung durch **vorübergehende Maßnahmen** erreichen. Solche Maßnahmen sind jedoch weniger wirksam und werden von den Verkehrsteilnehmern weniger gut angenommen. Tatsächlich sind sie in der Regel **vor allem nur für Autofahrer verbindlich** und leisten keinen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität im öffentlichen Raum. So bleibt beispielsweise ein zu schmaler Bürgersteig auch mit einer verkehrsberuhigenden Straßenverengung unangenehm für die Fußgänger.

Deshalb sollten **punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung nur ein erster Schritt** mit dem Ziel einer umfassenderen Umgestaltung sein. [> Siehe Seite 8](#)

Unabhängig davon, ob eine umfassende Umgestaltung des öffentlichen Raums oder die Umsetzung von punktuellen Maßnahmen geplant ist, ist **Bürgerbeteiligung unerlässlich**.

Umfassende Umgestaltung des öffentlichen Raums

Eine umfassende Umgestaltung des öffentlichen Raums ist kostspielig. Deshalb **ist der ideale Zeitpunkt für eine solche Transformation die Sanierung der unterirdischen Leitungsnetze**, da dies ohnehin die Erneuerung eines Teils der oberirdischen Anlagen erfordert. Jede Kanalsanierung sollte also Überlegungen zu einer gestalterlichen Verbesserung und gegebenenfalls zur Verkehrsberuhigung einschließen.

Wenn sich die Gelegenheit bietet, ermöglicht ein Umgestaltungsprojekt die **Aufwertung des öffentlichen Raums zugunsten von Fußgängern und Radfahrern** und die Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung. Einige Formen der Verkehrsberuhigung, wie z. B. die Beruhigung einer staatlichen *Route de liaison* oder die Schaffung von Wohnstraßen, lassen sich nur durch ein umfassendes Umgestaltungsprojekt realisieren.

Es gibt **zwei Arten von vollständigen Umgestaltungen**, die jeweils Überlegungen zur funktionalen Klassifizierung des Straßennetzes und ggf. eine Anpassung des Verkehrsschemas erfordern: [> Siehe A 04](#)

1. Umgestaltung des öffentlichen Raums ohne Änderung der Reglementierung

Es kann sein, dass das Hauptproblem in einer bestehenden verkehrsberuhigten Zone der Mangel an Attraktivität des öffentlichen Raums ist oder dass dieser nicht zum Zufußgehen anregt, beispielsweise weil die Bürgersteige zu schmal sind. Die Umgestaltung könnte also die Verbreiterung der Bürgersteige, Bepflanzung, eine Neuorganisation des Parkraums, die Verlegung eines neuen Straßenbelags usw. betreffen.

[> Siehe Beispiel Seite 6](#)

2. Umgestaltung des öffentlichen Raums mit Änderung der Reglementierung

Konkret betrifft diese Art der Umgestaltung in der Regel Straßen, die zuvor auf 30 km/h begrenzt waren und zu Wohnstraßen umgestaltet werden können, oder Straßen, die auf 50 km/h begrenzt waren und bei denen eine Umgestaltung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 oder 30 km/h möglich ist. [> Siehe Beispiel Seite 7](#)

Umgestaltung des öffentlichen Raums ohne Änderung der Reglementierung (Beispiel: 30 km/h vor und nach der Umgestaltung) ⬇

IST-ZUSTAND



Probleme vor der Umgestaltung

- > Sehr schmale Bürgersteige, die nicht dazu einladen, zu Fuß zu gehen
- > Unattraktives landschaftsplanerisches Konzept
- > Durchgehende geradlinige Straßenführung
- > Einseitige, überdimensionierte Längsparkplätze, die nicht zur Verkehrsberuhigung beitragen

SOLL-ZUSTAND



Umgestaltungsmaßnahmen

- > Verbreiterung des Bürgersteigs und Verwendung eines Belags, der sich von dem der Fahrbahn unterscheidet
- > Einrichtung neuer grüner Grüninseln, die als bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen fungieren
- > Neuorganisation des Parkraums durch Einbindung in die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Umgestaltung des öffentlichen Raums mit Änderung der Reglementierung (Beispiel: Verringerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 20 km/h) ⬇️

IST-ZUSTAND



Probleme vor der Umgestaltung

- > Sehr schmale Bürgersteige trotz Sackgasse
- > Öffentlicher Raum, der von der Fahrbahn dominiert wird und daher dem motorisierten Verkehr vorbehalten ist
- > Unattraktives landschaftsplanerisches Konzept
- > Breite Fahrbahn und überdimensionierter Parkraum

SOLL-ZUSTAND



Umgestaltungsmaßnahmen

- > Umgestaltung der Straße zur Wohnstraße, die dazu einlädt, zu Fuß zu gehen, sich zu begegnen und draußen zu spielen
- > Bündelung der tatsächlich notwendigen Parkplätze am Eingang der Straße, was zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens führt
- > Landschaftsplanerisches Konzept mit bepflanzen Grüninseln und abwechslungsreicher Vegetation

Umsetzung punktuelle Maßnahmen

Wenn bestehende Straßen so gestaltet sind, dass Autofahrer mit überhöhter Geschwindigkeit fahren können oder es in Wohngebieten zu einem zu hohen Verkehrsaufkommen kommt, **kann dies zu Unzufriedenheit bei den Anwohnern führen.**

In bestimmten Fällen können diese Probleme durch punktuelle bauliche Maßnahmen behoben werden, entweder dauerhaft oder im Rahmen von Testphasen, mit denen sich die Wirksamkeit der Maßnahmen ermitteln lässt. Solche Maßnahmen sind jedoch weniger wirksam als eine umfassende Umgestaltung des öffentlichen Raums.

Im Allgemeinen handelt es sich um **zwei Situationen:**

1. Es werden **Geschwindigkeitsüberschreitungen** trotz bestehender Verkehrsberuhigungsmaßnahmen festgestellt. In diesem Fall besteht das Ziel darin, bauliche Maßnahmen umzusetzen, damit die **zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird**. Das bloße Aufstellen von Verkehrsschildern zur Geschwindigkeitsbegrenzung kann nicht als wirksame Verkehrsberuhigungsmaßnahme angesehen werden.
2. Das **motorisierte Verkehrsaufkommen** ist für den betreffenden Straßentyp zu hoch und beeinträchtigt die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern. In diesem Fall besteht das Ziel darin, Maßnahmen umzusetzen, um **das motorisierte Verkehrsaufkommen zu verringern**.

Jede dieser Maßnahmen erfordert Überlegungen zur funktionalen Klassifizierung des Straßennetzes und gegebenenfalls eine Anpassung des Verkehrsschemas. [> Siehe A 04](#)

Wenn die aufgetretenen Probleme beide Fälle betreffen, **lassen sich Maßnahmen zur Verkehrsverringering und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auch kombinieren.**



Absenkung der Geschwindigkeit durch Aufstellen von Pflanzkübeln



Punktuelle vorübergehende Maßnahmen
(Testphase eines Verkehrsberuhigungsprojekts)



Modalfilter (Poller)

1. Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit sicherstellen

Wenn die überhöhte Geschwindigkeit auf eine **ungeeignete Straßengestaltung** zurückzuführen ist, können zusätzliche bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt werden (für Geschwindigkeitsbegrenzungen von 50, 30 oder 20 km/h). Diese können punktuell sein und erfordern daher keine vollständige Umgestaltung der Straße.

Es lassen sich **zwei Arten von Maßnahmen** kombinieren:

- > **horizontale Versätze** (Versetzung der Fahrbahnachse, alternierende Verengungen usw.)
- > **vertikale Versätze** (Berliner Kissen, Bremschwelken usw.) > [Siehe A13](#)

2. Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens

In einer **Rue de desserte locale**, die typischerweise einen Wohncharakter hat, verhindert ein zu hohes Verkehrsaufkommen, z. B. durch Transitverkehr, eine Verkehrsberuhigung des Viertels ebenso wie zu hohe Geschwindigkeiten.

Hierfür können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehört eine Neuorganisation des Verkehrsschemas durch **Modalfilter** oder **Einbahnstraßen**. Da diese Maßnahmen nur geringfügige bauliche Eingriffe erfordern, können sie leicht vorübergehend implementiert werden, um zunächst ihre Wirksamkeit und die Akzeptanz bei den Anwohnern zu prüfen. Anschließend können sie bei Bedarf angepasst werden. > [Siehe A12](#)

A 04

FUNKTIONALE KLASSIFIZIERUNG UND ARTEN DER REGLEMENTIERUNG

Themen

Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes	2
Verkehrsschema für die <i>Rues de desserte locale</i>	9
Festlegung der Art der Reglementierung	10
Zusammenfassung	13

Auf einen Blick

Die anwendbaren Reglementierungen sowie die erforderliche Gestaltung für jede Straße werden in drei Schritten bestimmt:

1. Bestimmung der funktionalen Klassifizierung der Straßen
> [Siehe Seite 2](#)
2. Wahl eines Verkehrsschemas, welches an die funktionale Klassifizierung angepasst ist > [Siehe Seite 9](#)
3. Auswahl der anwendbaren Reglementierungen für jede Straße oder jeden Straßenabschnitt in der Ortschaft > [Siehe Seite 10](#)

Glossar

Verkehrsschema Beschreibt die Organisation der verschiedenen Verkehrswege in einem bestimmten Gebiet, wie z. B. einem Viertel. Es kann beispielsweise den Transitverkehr in einem Viertel fördern oder verhindern.

Straßenkategorie Gibt die Verwaltungskompetenz an. Während das Staatsstraßennetz von der Straßenbauverwaltung verwaltet wird, fallen Gemeindestraßen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeindeverwaltungen.

Transitverkehr (auch „Durchgangsverkehr“) Motorisierter Verkehr, der durch ein abgegrenztes Gebiet fließt und dessen Ausgangspunkt und Zielort sich außerhalb dieses Gebietes befinden.

Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes Einordnung aller staatlichen oder kommunalen Straßenabschnitte nach ihrer jeweiligen Rolle für die motorisierten Verkehrsströme, den öffentlichen Verkehr und den Rad- und Fußverkehr gemäß den Konzepten aus dem Nationalen Mobilitätsplan 2035. Jedem Straßentyp sind spezifische Gestaltungsmerkmale zugeordnet.

Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes

Gemäß dem Nationalen Mobilitätsplan 2035 (PNM 2035) kann jeder Straßenabschnitt, ob staatlich oder kommunal, einer Funktion zugeordnet werden, die besonderen Gestaltungsmerkmalen entspricht und spezifische Verkehrsmittel priorisiert. > [Siehe www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | [Seiten 83 bis 91](#)

Jeder Straßenabschnitt innerhalb einer Ortschaft erfüllt eine der folgenden **drei Funktionen**:

-  *Route de liaison* > [Siehe Seite 3](#)
-  *Route de distribution* > [Siehe Seite 4](#)
-  *Rue de desserte locale*
(ohne motorisierten Transitverkehr) > [Siehe Seite 7](#)

Wegenetz und Zentren in einem Beispielort



Welche Bedeutung hat die Straßenkategorie?

Es gibt zwei Straßenkategorien, nämlich **Staatsstraßen** und **Gemeindestraßen**. Die Rolle der Straße und die auf sie anwendbaren Reglementierungen müssen unter Berücksichtigung der Gesamtkohärenz des Straßennetzes definiert werden, unabhängig von der administrativen Straßenkategorie.

Eine **Änderung der Klassifizierung der Staatsstraßen** ist nur auf der Grundlage eines Mobilitätskonzepts möglich, das auf regionaler Ebene und **in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Akteuren** entwickelt wurde.

Allerdings unterscheiden sich die administrativen Verfahren je nach Straßenkategorie der betreffenden Straße:

- > Auf **Staatsstraßen** muss jedes Vorhaben zur Geschwindigkeitsreduzierung oder zur Einführung einer Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung mit der **Straßenbauverwaltung** abgestimmt und es muss eine **Straßenbaugenehmigung** (*permission de voirie*) ausgestellt werden. > [Siehe A14](#)
- > Bei regulativen Änderungen auf **Gemeindestraßen** überprüft die **Commission de circulation de l'État** die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien. > [Siehe A15](#)

Route de liaison

Eine *Route de liaison* kann **zwei Funktionen** erfüllen:

1. Sie kanalisiert den **Transitverkehr auf regionaler oder sogar nationaler Ebene**, wenn es keine Möglichkeit gibt, eine Ortschaft zu umfahren. In diesem Fall durchquert sie den gesamten Ort.
2. Sie stellt eine **wichtige Zufahrt** zum Ortszentrum dar. In diesem Fall durchquert sie nicht den Ort, sondern verläuft in Zentrumsnähe für den motorisierten Verkehr an Bedeutung. Hier wird sie zu einer *Route de distribution*, deren Hauptaufgabe es ist, den Verkehr in Richtung der verschiedenen Zielorte um das Ortszentrum herum zu verteilen.

Im Allgemeinen sind *Routes de liaison* **wichtige Achsen für den öffentlichen Verkehr und das Radwegenetz**. Ein guter Fluss des öffentlichen Verkehrs mit angemessener Priorisierung und Radverkehrsanlagen, die physisch vom motorisierten Verkehr und von den Fußgängern getrennt sind, sind daher entscheidende Kriterien. Die *Routes de liaison* müssen so gestaltet sein, dass sie **ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen**, einschließlich Schwerverkehr, **aufnehmen können**.

Das Netz der *Routes de liaison* (in der Regel Staatsstraßen, die außerorts in eine *Route principale* übergehen) wird gemäß den staatlichen Veröffentlichungen, beginnend mit den im PNM 2035 enthaltenen Karten, festgelegt.

Auf *Routes de liaison* ist es möglich, auf **Abschnitten von bis zu ca. 200 m Länge** von der Regelgeschwindigkeit von **50 km/h** abzuweichen. Dies ist insbesondere im Rahmen einer Aufwertung eines Ortszentrums, in der Nähe von Schulen oder wenn eine übergeordnete Radroute auf einem kurzen Abschnitt über eine *Route de liaison* führt, möglich. [> Siehe A05](#)



Verkehrsberuhigung auf 30 km/h auf einem Straßenabschnitt einer staatlichen *Route de liaison*

— Route de distribution

Die *Routes de distribution* (die außerorts in eine *Route de connexion* übergehen) haben in erster Linie nicht die Aufgabe, den Transit-Fernverkehr aufzunehmen. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, **die Verkehrsströme auf die verschiedenen Viertel der Ortschaft zu verteilen** und **die Zufahrt zu einer *Route de liaison*** (oder einer *Route principale* außerorts) **zu ermöglichen**. Im Gegensatz zum reibungslosen Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs und der Qualität der Radverkehrsanlagen und Gehwege sind **die Kapazitäten und der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs nicht die entscheidenden Kriterien** für die Gestaltung einer *Route de distribution*.

Auf interkommunaler Ebene nimmt die *Route de distribution* durchaus Transitverkehr auf, da das Ziel nicht immer in der gleichen Ortschaft liegt. Er ist jedoch auf regionaler oder nationaler Ebene nicht von Bedeutung. Tatsächlich ist das Verkehrsaufkommen in einer ländlichen Ortschaft vergleichbar mit dem in einem dicht besiedelten Viertel eines Stadtzentrums. **Zwei Kontexte**, die im Folgenden beschrieben werden, rechtfertigen die Klassifizierung als „*Route de distribution*“.

Ländlicher Kontext Die *Route de distribution* **verbindet mehrere Ortschaften** und ermöglicht die Zufahrt zu einer *Route principale* oder *Route de liaison*. [> Siehe Seite 5](#)

Urbaner Kontext Die *Route de distribution* **verbindet mehrere Viertel einer Ortschaft** und ermöglicht die Zufahrt zu einer oder mehreren *Route(s) de liaison*, die aus der Ortschaft herausführen. [> Siehe Seite 6](#)

Routes de distribution können sowohl **Staats- als auch Gemeindestraßen** sein. Eine **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 oder 30 km/h** ist möglich [> siehe A06](#) und in den Zentren kann eine **Begegnungszone** eingerichtet werden [> siehe A08](#).



Route de distribution (30 km/h) im ländlichen Kontext



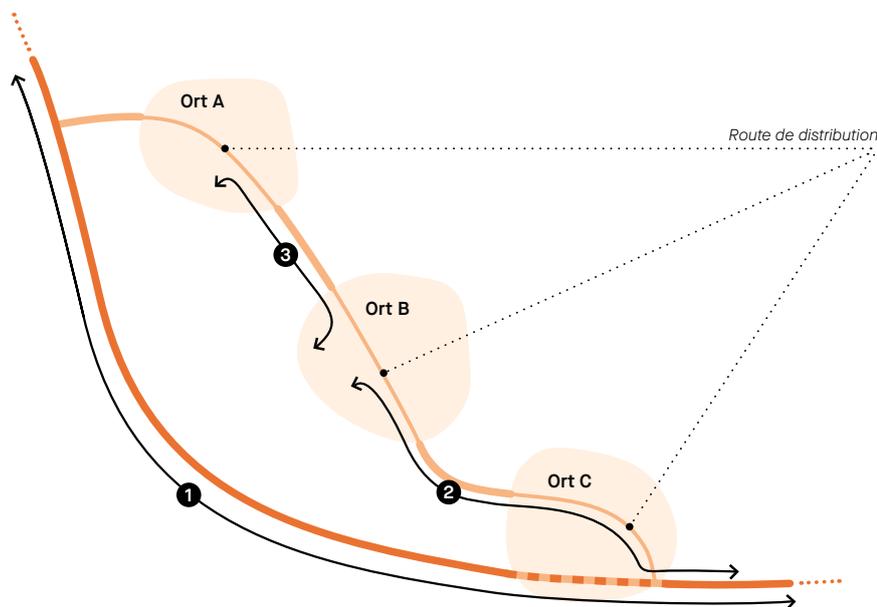
Route de distribution (50 km/h) im urbanen Kontext

Ländlicher Kontext einer *Route de distribution*: Verteilung des Verkehrs zwischen mehreren Ortschaften und zu einer *Route de liaison* oder *Route principale*

Im ländlichen Raum kann eine einzige *Route de distribution* (die außerorts in eine *Route de connexion* übergeht) **mehrere Ortschaften verbinden und durchqueren**, bevor sie auf eine *Route de liaison* oder eine *Route principale* trifft.

Im folgenden Beispiel einer *Route de distribution*, die die Ortschaften A, B und C durchquert, ist der einzige legitime Transitverkehr derjenige, der von einer der beiden anderen Ortschaften ausgeht oder dorthin führt. **Schleichverkehr** regionaler Art, der beispielsweise von Fahrern erzeugt wird, die eine Abkürzung von einer überlasteten *Route principale* nehmen, lässt sich in der Regel nicht vermeiden, kann aber durch eine **erhebliche Verkehrsberuhigung** in den Ortschaften A, B und C reduziert werden. Aus diesem Grund sollte der Schleichverkehr bei der Entscheidung über die Gestaltung einer *Route de distribution* nicht berücksichtigt werden. Die **Bedürfnisse von besonderen Verkehrsströmen**, wie z. B. Schwertransporte, Militärtransporte usw., müssen hingegen berücksichtigt werden.

Route de distribution im ländlichen Kontext ⬇



- 1 Regionaler oder nationaler motorisierter Transitverkehr außerorts auf einer *Route principale* (innerorts *Route de liaison*)
- 2 Motorisierter Verkehr zu den Ortschaften
- 3 Motorisierter Verkehr zwischen Ortschaften

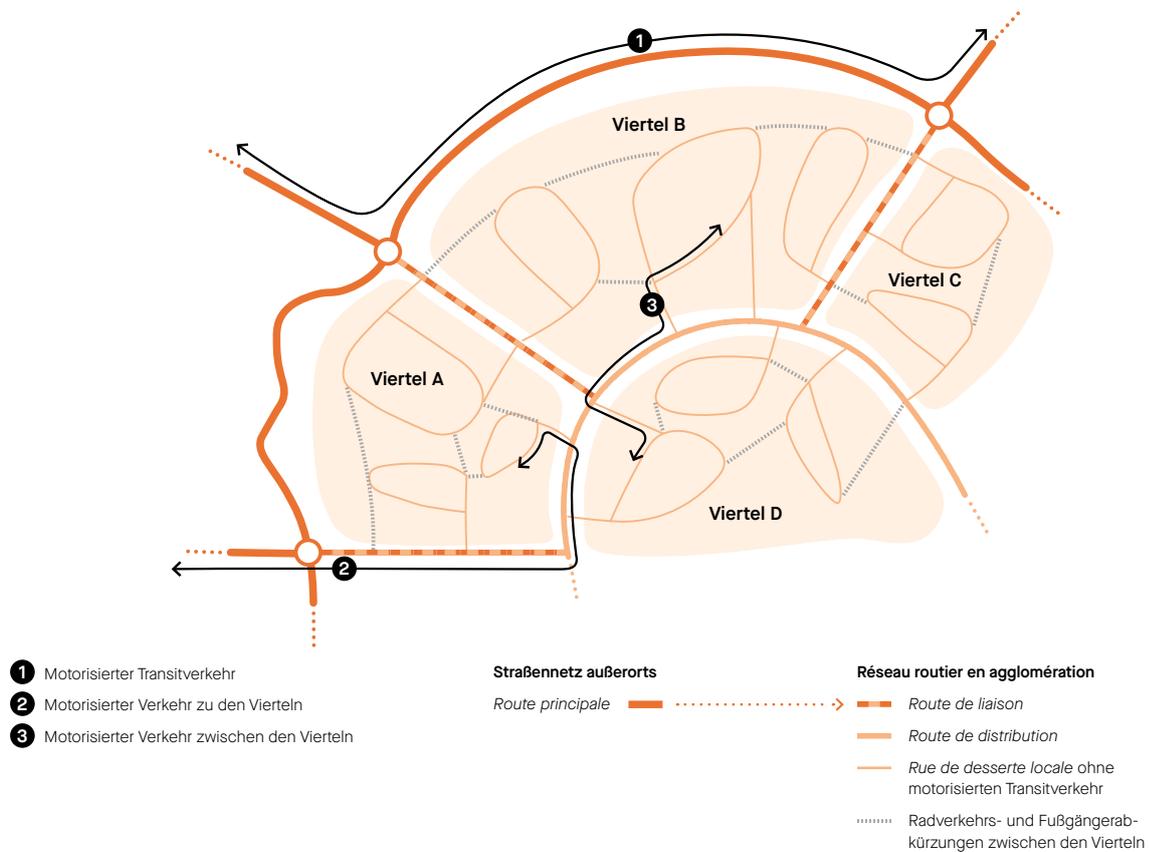
Straßennetz außerorts		Straßennetz innerorts	
<i>Route principale</i>			<i>Route de liaison</i>
<i>Route de connexion</i>			<i>Route de distribution</i>

Urbaner Kontext einer *Route de distribution*: Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Viertel einer Ortschaft

In größeren Ortschaften besteht die Rolle der *Routes de distribution* darin, den motorisierten Verkehr von einer *Route de liaison* auf die einzelnen Viertel zu verteilen.

Im urbanen Kontext nehmen *Routes de distribution* also den **lokalen Transitverkehr** zwischen einem Viertel und der nächstgelegenen *Route de liaison* auf. Ihre Rolle besteht jedoch nicht darin, eine durchgehende Ortsdurchfahrt zu ermöglichen und somit als Abkürzung zwischen zwei *Routes de liaison* zu dienen. Es ist nicht immer möglich, diese Art des Transitverkehrs physisch zu verhindern. Die Bedürfnisse dieser Art von Verkehrsflüssen sollten jedoch nicht bei der Wahl der Gestaltung einer *Route de distribution* berücksichtigt werden.

Route de distribution im urbanen Kontext



— Rue de desserte locale

Rues de desserte locale haben die ausschließliche Funktion **jedes in ihr liegendes Haus zu erschließen**. Nur der motorisierte Verkehr, dessen Ziel innerhalb des Wohnviertels liegt, benutzt diesen Straßentyp. Der **Transitverkehr** zwischen zwei *Routes de distribution* oder *Routes de liaison* soll über die *Rues de desserte locale* **nicht möglich sein**. Dieses Ziel wird erreicht, wenn zusammenhängende *Rues de desserte locale* nur mit einer *Route de distribution* oder *Route de liaison* verbunden sind.

In einer *Rue de desserte locale* soll die Gestaltung in erster Linie den **Fußgänger- und Radverkehr fördern**. Diese Straßen sind wichtige Glieder im Fuß- und Radwegenetz, insbesondere wenn sie durch Radverkehrs- und Fußgängerabkürzungen zwischen den Vierteln miteinander verbunden sind. **Der motorisierte Verkehr soll bei der Gestaltung nur eine untergeordnete Rolle spielen**.

Fast alle *Rues de desserte locale* sind **Gemeindestraßen**. Sie sind auf **30 km/h** begrenzt > [siehe A 07](#) oder sind als **Wohnstraße** > [siehe A 09](#) bzw. **Begegnungszone** > [siehe A 08](#) eingerichtet.



Rue de desserte locale (30 km/h)

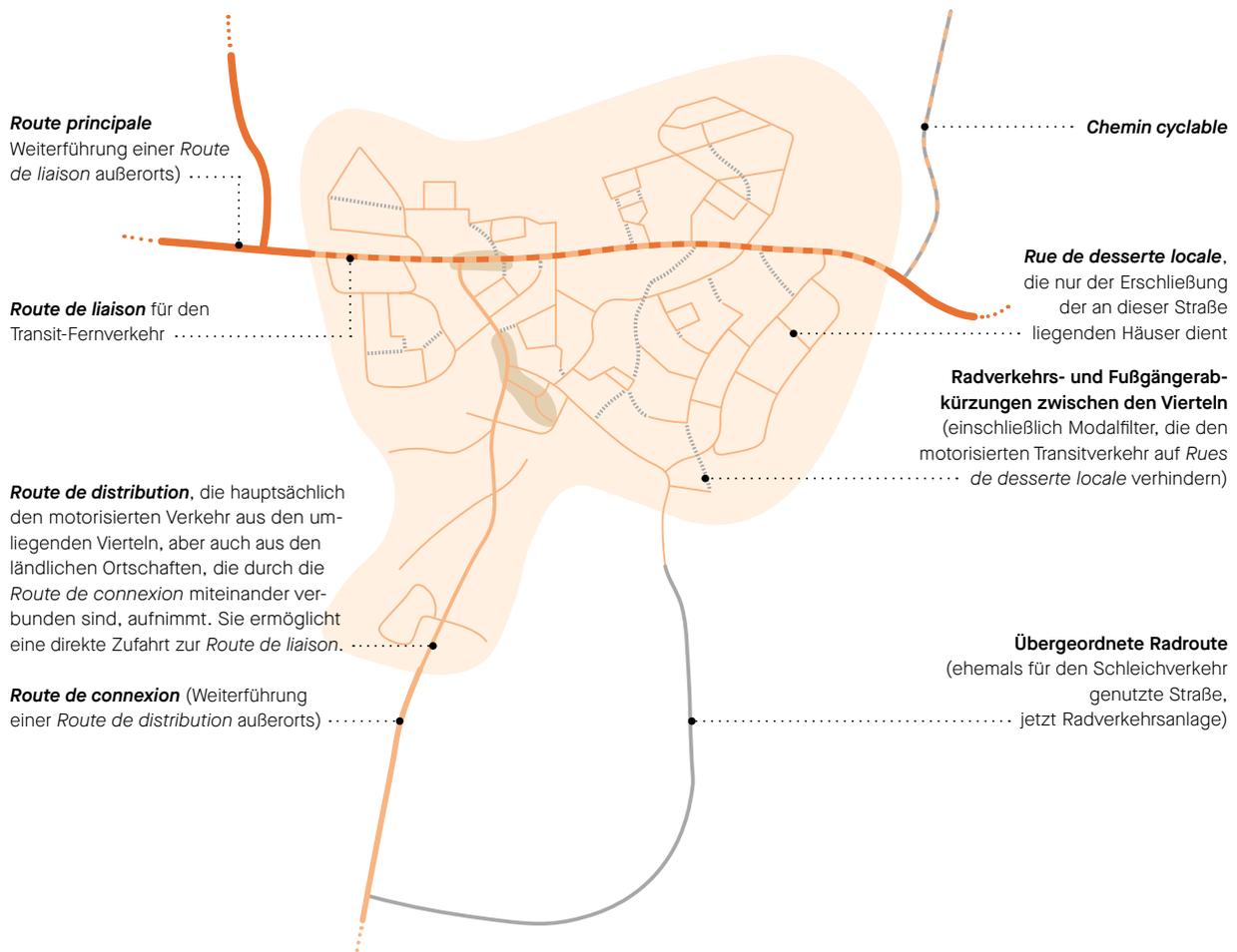
Anwendung der funktionalen Klassifizierung

Der **erste Schritt** bei der Wahl der Reglementierung besteht darin, die **funktionale Klassifizierung** auf jede Straße innerorts anzuwenden. Es ist offensichtlich, dass die funktionale Klassifizierung auf lokaler Ebene mit der funktionalen Klassifizierung auf regionaler Ebene in Einklang stehen sollte.

Zu diesem Zweck sieht der Nationale Mobilitätsplan [> siehe www.pnm2035.lu, Seiten 94 und 95](http://www.pnm2035.lu) einen iterativen Ansatz vor. Auf lokaler Ebene sind die folgenden **drei Fragen** zum motorisierten Verkehr zu beantworten:

- > **Gibt es Straßen, über die der Transit-Fernverkehr abgewickelt werden muss?**
Es ist zu beachten, dass es nicht in jedem Ort eine solche Straße gibt. Wenn es sie gibt, hat sie die Funktion einer **Route de liaison**.
- > **Auf welche Straßen soll der lokalere Verkehr aus den Ortsvierteln bzw. den Nachbarorten geleitet werden?**
Diese Straßen haben die Funktion einer **Route de distribution**.
- > **Welche Straßen sind reine Wohnstraßen, auf denen nur der Verkehr fließen soll, der dort seinen Ursprung oder sein Ziel hat?**
Diese Straßen haben die Funktion einer **Rue de desserte locale**.

Beispiel für die Anwendung der funktionalen Klassifizierung in einem Beispielort ⬇



Verkehrsschema für die *Rues de desserte locale*

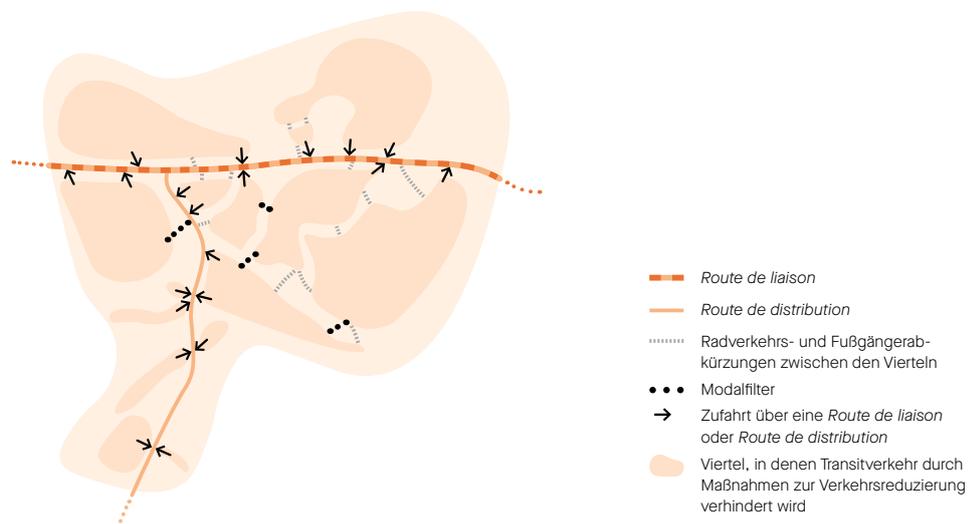
Die funktionale Klassifizierung ist nur dann erfolgreich, wenn sie mit einer entsprechenden Organisation und Gestaltung der öffentlichen Straßen einhergeht. Wichtig ist, dass die *Rues de desserte locale* nicht als Ausweichrouten zu *Routes de distribution* oder *Routes de liaison* genutzt werden können. Nur dann können sie den Fußgänger- und Radverkehr fördern.

Der **zweite Schritt** bei der Auswahl der anwendbaren Reglementierung besteht darin, **für jedes Viertel**, in dem dies erforderlich ist, **ein Verkehrsschema aufzustellen**, das jeden unnötigen Verkehr von den *Rues de desserte locale* fernhält.

Diese Verkehrsschemata werden durch **Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung** wie Modalfilter oder Einbahnstraßen unterstützt. > [Siehe A12](#) Sie schaffen Viertel, die für den motorisierten Individualverkehr abgeschottet, für Fußgänger und Radfahrer aber durchlässig sind, und tragen dazu bei:

- > **den motorisierten Verkehr im Viertel deutlich zu reduzieren** und damit die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen;
- > sicherzustellen, dass die **direktesten Wege** zwischen den verschiedenen Ortsteilen für den Fuß- und Radverkehr reserviert sind. Dadurch entsteht ein **positiver Kreislauf zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs**, indem diese Verkehrsmittel besonders konkurrenzfähig werden, insbesondere für kurze Strecken innerorts.

Verkehrsschema zur Vermeidung von Transitverkehr innerhalb der Wohnviertel eines Beispielorts 📍



Festlegung der Art der Reglementierung

Nachdem die funktionale Klassifizierung und das Verkehrsschema festgelegt wurden, wird im dritten Schritt die anwendbare Reglementierung für jeden Straßenabschnitt in Abhängigkeit vom städtebaulichen Kontext und dem motorisierten Verkehrsaufkommen bestimmt.



H.1

Tempo-30-Zone

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist unabhängig von der Funktion der Straße möglich. Die Tempo-30-Zone umfasst alle Straßen, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gilt. Sie kann also neben *Rues de desserte locale* auch Abschnitte von *Routes de liaison* oder *Routes de distribution* umfassen.

Je nach Straßenklassifizierung gelten unterschiedliche Anwendungsregeln:

- > Auf einer **Route de liaison** kann eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf einem **bis zu ca. 200 m langen Straßenabschnitt** angeordnet werden, um eine Aufwertung der Zentren oder in Schulnähe zu erreichen, bzw. wenn eine übergeordnete Radroute über einen kurzen Abschnitt einer *Route de liaison* führt. > [Siehe A 05](#)
- > Auf einer **Route de distribution** ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h **ohne Einschränkung in Bezug auf die Abschnittslänge** möglich. Bei der Gestaltung ist jedoch das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. > [Siehe A 06](#)
- > Auf einer **Rue de desserte locale** ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ohne besondere Einschränkungen möglich. > [Siehe A 07](#)

Für Abschnitte auf **Staatsstraßen** gelten besondere Gestaltungsbedingungen, die im Einzelfall **mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen** sind.

Tempo-30-Zone oder „Vitesse 30 km/h“?



C.14

In bestimmten Fällen kann die Geschwindigkeit außerhalb von Tempo-30-Zonen durch das **Verkehrszeichen C, 14** „limitation de vitesse“ auf 30 km/h beschränkt werden.

Hierbei handelt es sich um einzelne Straßenabschnitte von Staats- oder Gemeindestraßen, die keinen Kreuzungspunkt mit einer anderen Straße bilden, die auf 30 km/h begrenzt ist.



E, 26a

Begegnungszone (*zone de rencontre*)

In bestimmten Ortszentren kann eine Begegnungszone eine Situation schaffen, in der der **öffentliche Raum gleichwertig von den verschiedenen Verkehrsmitteln genutzt werden kann**. Diese Koexistenz funktioniert am besten, wenn ein gewisses Gleichgewicht zwischen den motorisierten Verkehrsströmen auf der einen und den Fußgänger- und Radfahrerströmen auf der anderen Seite besteht.

- > Auf einer **Route de distribution** kann die Begegnungszone die **Aufwertung eines Ortszentrums** mit einer Verkehrsberuhigung verbinden.
> [Siehe A 08](#)
- > Auf einer **Rue de desserte locale** kann eine Begegnungszone eingerichtet werden, wenn das betreffende Viertel über eine **gewisse Zentralität** verfügt. Die Gestaltungsprinzipien unterscheiden sich nicht von denen einer Begegnungszone auf einer *Route de distribution*.
- > Die Einrichtung einer Begegnungszone auf einer **Route de liaison** ist ein **Ausnahmefall**, der in den vorliegenden ministeriellen Leitlinien nicht näher behandelt wird, sondern in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu prüfen ist.



E, 25a

Wohnstraße (*zone résidentielle*)

Das Einrichten einer Wohnstraße gilt nur für die *Rues de desserte locale*. Sie ist **Begegnungsort** für die Anwohner, aber auch **Spielplatz** für die Kinder. Aus Sicht des *Code de la Route* haben Kinder das Recht, im gesamten öffentlichen Raum zu spielen. > [Siehe A 09](#)



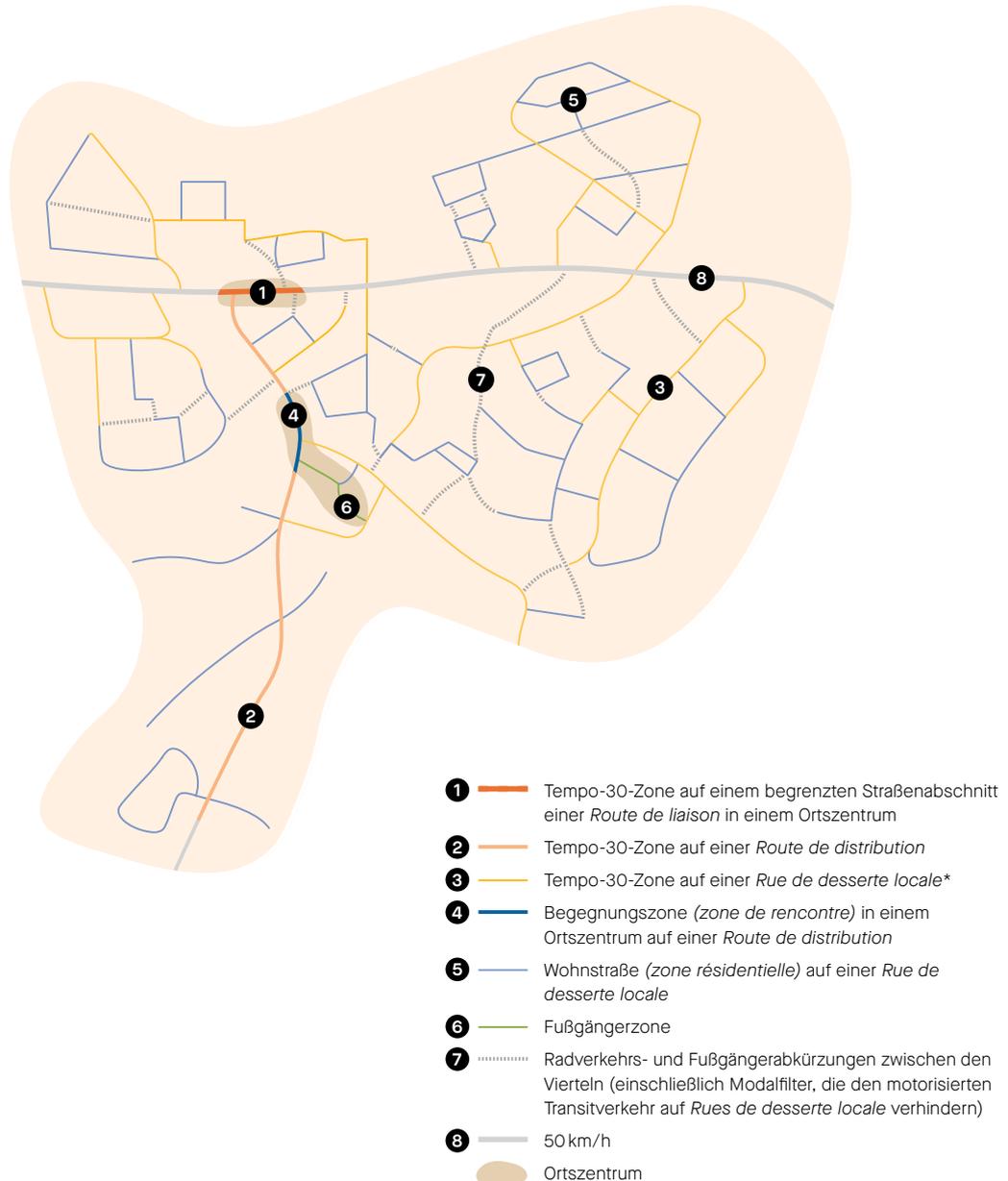
E, 27a

Fußgängerzone

Die Fußgängerzone ist, wie der Name bereits andeutet, ein Bereich, der ausschließlich **Fußgängern vorbehalten** ist. In der Regel handelt es sich um eine oder mehrere Straßen im **Stadtzentrum**, die den **kommerziellen und touristischen Charakter dieses Zentrums stärken**.

Der Zugang kann für Fahrzeuge von Anliegern und deren Lieferanten sowie für andere Verkehrsteilnehmer, wie z. B. Radfahrer, in dem von der Gemeindeverwaltung festgelegten Rahmen gestattet sein. > [Siehe A 10](#)

Beispiel für die Anwendung der Reglementierungen in einem Beispielort ↓



*Tempo-30-Zone oder Wohnstraße auf einer *Rue de desserte locale*?

In einer **Wohnstraße** teilen sich alle Verkehrsteilnehmer **den selben Raum** und Kinder können auf der gesamten Straßenbreite spielen. In einer **Tempo-30-Zone** sind Fußgänger und Fahrzeuge durch einen Bürgersteig **physisch** voneinander **getrennt**.

Die Entscheidung, eine Wohnstraße einzurichten, hängt daher davon ab, **ob das motorisierte Verkehrsaufkommen gering genug ist**, damit die Fußgänger den gesamten öffentlichen Raum nutzen können und insbesondere Kinder auf der Straße spielen können.

Zusammenfassung

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Bezug auf die funktionale Klassifizierung ⬇

		ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT		
		50 km/h	30 km/h	20 km/h
FUNKTIONALE KLASSTIFIZIERUNG	Route de liaison > Siehe Seite 3		ZONE  30 KM/H AUF EINER ROUTE DE LIAISON > Siehe A 05	—
	Route de distribution > Siehe Seite 4	*	ZONE  30 KM/H AUF EINER ROUTE DE DISTRIBUTION > Siehe A 06	 BEGEGNUNGSZONE > Siehe A 08
	Rue de desserte locale ohne motorisierten Transitverkehr > Siehe Seite 7	—	ZONE  30 KM/H AUF EINER RUE DE DESSERTE LOCALE > Siehe A 07	 WOHNSTRASSE > Siehe A 09
	Fußgängerzone		—	 FUSSGÄNGERZONE > Siehe A 10

* Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h sind möglich, insbesondere an den Ortseingängen. > [Siehe A13](#)



Die Fahrradstraße: eher ein Teil des Radwegenetzes als eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme

Auch in einer Fahrradstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit **auf 30 km/h begrenzt**. Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist jedoch in erster Linie eine Maßnahme zur **Ergänzung des Radwegenetzes**, indem eine bestimmte Route innerhalb einer verkehrsberuhigten Zone hervorgehoben wird.

Die Entscheidung, ob eine Fahrradstraße eingerichtet wird oder nicht, resultiert daher nicht aus Überlegungen zur Verkehrsberuhigung, sondern sollte von der Definition des Radwegenetzes abhängen. Aus diesem Grund **kann sich die Beschilderung einer Fahrradstraße mit der einer Tempo-30-Zone überlagern**.

Weitere Einzelheiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind den Empfehlungen auf der Webseite > www.veloplängen.lu zu entnehmen.

A 05 30 KM/H AUF EINER ROUTE DE LIAISON

Themen

Einsatz auf Staatsstraßen	2
Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel	3
Wichtigste Gestaltungsmerkmale	5
Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln	8
Zusammenfassung	10

Auf einen Blick

Die *Routes de liaison*, von denen die meisten Staatsstraßen sind, sind auf ein hohes Verkehrsaufkommen, einschließlich Transit- und Schwerlastverkehr, ausgelegt. Wenn die Voraussetzungen erfüllt sind, kann die Geschwindigkeit auf einem Abschnitt von bis zu etwa 200 m Länge auf 30 km/h beschränkt werden. Dies ist typischerweise im Ortszentrum der Fall, aber auch in der Nähe von Schulen oder wenn eine übergeordnete Radroute auf einem kurzen Abschnitt über eine *Route de liaison* führt.

30 km/h auf einer *Route de liaison* in einem Beispielort



Einsatz auf Staatsstraßen

Die Einrichtung eines auf 30 km/h begrenzten Abschnitts auf einer Staatsstraße innerorts kann in den folgenden Fällen sinnvoll sein:

- a. wenn die **Funktionen und Nutzungen des öffentlichen Raums** (z. B. öffentliche Einrichtungen, Geschäfte, Spielplätze und Restaurants) entlang des Abschnitts zu bedeutenden Fußgänger- und Radfahrerströmen führen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h notwendig ist, um die Verkehrssicherheit oder das Gleichgewicht zwischen Aufenthaltsqualität und motorisiertem Verkehr zu verbessern;
- b. wenn sich der Abschnitt auf einer **übergeordneten Fußgänger- und Radwegeverbindung** zwischen den wichtigsten Vierteln der Ortschaft befindet und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h notwendig ist, um die Sicherheit und die Attraktivität dieser Verbindung zu gewährleisten;
- c. wenn die Fahrbahn des Abschnitts **Teil einer übergeordneten Radroute** (z. B. Nationales Radwegnetz) und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h notwendig ist, um die Sicherheit der Fahrradfahrer auf der Straße zu gewährleisten > [siehe www.veloplangen.lu](http://www.veloplangen.lu);
- d. auf Höhe von **Grund- und Sekundarschulen, Maisons Relais, wichtigen Haltestellen für den Schultransport oder Hauptwegen die zu diesen Einrichtungen führen**. Das Einführen eines auf 30 km/h begrenzten Abschnitts ermöglicht es, die Sicherheit der Kinder bestmöglich zu gewährleisten und die Autofahrer dazu zu bringen, umsichtig und aufmerksam zu fahren.

Die Einrichtung eines auf 30 km/h begrenzten Abschnitts **sollte den Verkehr nicht auf eine andere Straße verlagern**, die dieselbe Funktion hat (oder eine Funktion, die eine größere Verkehrsberuhigung ermöglicht) oder einen negativen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr hat.

Fernstraßen (auch „Europastraßen“) oder Straßen, die zu Autobahnkreuzen führen, kommen für diese Maßnahme nicht in Frage.



Auf 30 km/h begrenzter Abschnitt in unmittelbarer Nähe zu einer Schule

Schulen

Es wird empfohlen, die erforderlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu ergreifen, um **die Sicherheit der Kinder in der unmittelbaren Umgebung von Bildungseinrichtungen** (Grund- und Sekundarschulen sowie Maison Relais) zu gewährleisten.

In diesem Sinn ist im Bereich dieser Einrichtungen ein auf 30 km/h begrenzter Abschnitt ohne weiteres möglich, sofern die Zugänge über diesen Straßenabschnitt erfolgen und die baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt werden. > [Siehe A13](#)

Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel

Mit der Einrichtung eines auf 30 km/h begrenzten Abschnitts einer *Route de liaison* werden im Wesentlichen zwei Ziele verfolgt: die Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie die Begleitung einer städtebaulichen Aufwertung an Orten mit hohem Fußgänger- und Radfahreraufkommen.



Fußgänger

Auf einer auf 30 km/h begrenzten *Route de liaison* muss der für Fußgänger vorgesehene Bereich baulich **vom motorisierten Verkehr und dem Radverkehr getrennt sein**. Diese Trennung sollte durch einen erhöhten Gehweg erfolgen.

Die Straße ist **auf beiden Seiten** mit einem **ausreichend breiten Bürgersteig** zu versehen. Um einen reibungslosen Fußgängerverkehr zu gewährleisten, sollten Straßenlaternen, Bäume und andere Objekte so platziert werden, dass der Bürgersteig möglichst hindernisfrei ist.

Die Fußgänger- und Radverkehrsanlagen (Bürgersteige, Überwege für Fußgänger und Radfahrer, Bushaltestellen usw.) müssen **gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022** bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (*loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs*) gestaltet werden.



Radfahrer

Die *Routes de liaison* nehmen in der Regel ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen auf. Häufig stellen sie auch die **Hauptzufahrt für den Radverkehr** zum Ortszentrum bzw. zu den Nachbargemeinden dar.

In der Regel sollte die **Radverkehrsanlage baulich** sowohl vom motorisierten Verkehr als auch vom Fußgängerbereich **getrennt sein, und das auch auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt**. Die Radverkehrsanlagen sollten über den verkehrsberuhigten Abschnitt hinaus an das Radwegnetz angeschlossen werden.

Es ist jedoch **möglich**, auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt **von der baulichen Trennung abzusehen**. Eine solche Ausnahme hängt im Wesentlichen vom motorisierten Verkehrsaufkommen ab, das für eine *Route de liaison* besonders gering sein sollte. Komfortable Radverkehrsanlagen sollten gemäß den Empfehlungen auf der Internetseite www.veloplängen.lu ausgewählt werden.



Öffentliche Verkehrsmittel

Wenn auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt viele Busse verkehren, müssen die **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen so angepasst werden**, dass der Busverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Wenn möglich sollte die Bushaltestelle auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt als Kaphaltestelle eingerichtet werden.



Motorisierter Individualverkehr

Die Gestaltung des auf 30 km/h begrenzten Straßenabschnitts **muss sich klar** von den umgebenden Abschnitten mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h **unterscheiden**. Das Ziel ist es, die Autofahrer auf die großen Fußgänger- und Radfahrerströme entlang des verkehrsberuhigten Abschnitts aufmerksam zu machen und die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten.

Darüber hinaus sollte die Straße so gestaltet sein, dass sie den **motorisierten Transitverkehr**, sei es der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr oder der Schwerlastverkehr, **aufnehmen kann**.



Parken

Die Anzahl der Autoparkplätze sollte **auf ein Minimum reduziert werden**, um den Fußgängern und Radfahrern maximalen Raum zu gewähren.

Darstellung einer verkehrsberuhigten *Route de liaison* (30km/h) ⬇



Wichtigste Gestaltungsmerkmale

Ein Abschnitt mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h kann eingerichtet werden, wenn durch bauliche Maßnahmen sichergestellt wird, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von den Autofahrern eingehalten wird. Es ist wichtig, eine einheitliche Situation für das gesamte Land zu schaffen.

Breite des Bürgersteigs

Für Bürgersteige abseits von Orten mit einem besonders hohen Fußgänger-
aufkommen (Schulen, Ortszentren, Bahnhöfe, Umsteigeknoten usw.) wird **eine hindernisfreie Breite von 2 m empfohlen**. Dort, wo es nicht möglich ist dieses Kriterium zu erfüllen, sollten die Hindernisse so angeordnet werden, dass sie die Fußgänger so wenig wie möglich beeinträchtigen und **eine hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m gewährleistet ist**.

Fahrbahnbreite

Die allgemein **empfohlene Fahrbahnbreite** beträgt **6,5 m**. Sie kann jedoch abhängig von der Straßengeometrie, dem Verkehrsaufkommen, dem Schwerlastanteil usw. variieren.

Im Falle von **Staatsstraßen** muss die minimale Fahrbahnbreite jeweils mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Der **Übergang** in eine Tempo-30-Zone ist **durch eine oder mehrere bauliche Maßnahme(n) gekennzeichnet**. [> Siehe A11](#)

Die Fahrbahn kann durch bauliche Maßnahmen **punktuell auf 6 m verengt** werden (maßgeblicher Kreuzungsfall: Lkw - Lkw mit 30 km/h). [> Siehe A13](#) Die Breite der verengten Fahrbahn kann jedoch abhängig von der Straßengeometrie, dem Verkehrsaufkommen, dem Schwerlastanteil usw. variieren.

Im Falle von **Staatsstraßen** müssen die technischen Details jeweils mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden. [> Siehe A14](#)

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen müssen auf diesem Abschnitt **wiederholt werden**, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sicherzustellen, wobei der Verkehrsfluss auf dieser Straße (vor allem Busse, Lkw und besondere Verkehrsströme) berücksichtigt wird.

Belag

Die Fahrbahndecke ist in einer **hellen Farbe** auszuführen. Der Belag der Bürgersteige oder der Fußgängerbereich (bei Fuß- und Radwegen) ist in einer ähnlichen Farbe wie die Fahrbahndecke auszuführen.

Länge des Abschnitts

Die Abschnittslänge ist grundsätzlich **auf ca. 200 m zu begrenzen**. Wenn die örtlichen Begebenheiten oder die baulichen Maßnahmen eine Beschleunigung der Autofahrer verhindern und die anderen Voraussetzungen für eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung erfüllt sind, kann die Einrichtung eines längeren Abschnitts in Betracht gezogen werden.



Straßenerhöhung („Plateau“) und heller Fahrbahnbelag auf einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt

Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln

Ein auf 30 km/h begrenzter Abschnitt auf einer *Route de liaison* kann in eine bestehende Tempo-30-Zone integriert werden oder, wenn keine Kreuzung vorhanden ist, als „isolierter“ Abschnitt ausgeschildert werden. Eine *Route de liaison* hat auch dann Vorrang gegenüber angrenzenden *Routes de distribution* oder *Rues de desserte locale*, wenn der Abschnitt in eine Tempo-30-Zone integriert ist.

Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrt des verkehrs- beruhigten Abschnitts



C,14



C,17b



H,1



H,2

Vertikale Verkehrszeichen

Der **Beginn eines isolierten Abschnitts** wird durch das Verkehrszeichen C,14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ gekennzeichnet und das Ende wird durch das Verkehrszeichen C,17b markiert.

Wenn eine Seitenstraße mit einer **Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h** in den betreffenden Abschnitt einmündet, wird dieser **in die entsprechende Zone integriert**. Die Zone wird durch das Verkehrszeichen H,1 („*début de zone*“) gekennzeichnet, das das Verkehrszeichen C,14 mit der Aufschrift „30“ trägt. Wie bei jeder Zonenbeschilderung ist **das Verkehrszeichen für die Tempo-30-Zone (H,1 mit C,14) nur am Beginn der Zone aufzustellen** und gilt dann für alle Straßen, die in diese Zone einmünden. Das Ende der Zone wird durch das Verkehrszeichen H,2 (auf der Rückseite des Verkehrszeichens H,1) oder durch eine Beschilderung angezeigt, die den Beginn einer neuen Zone (z. B. Wohnstraße) markiert.

Das Verkehrszeichen H,1 **kann durch Zusatzzeichen ergänzt werden**, wenn in der gleichen Zone noch andere Vorschriften gelten (z. B. für das Parken). Wenn sich die Zonenvorschriften in den angrenzenden Straßen ändern, muss das Verkehrszeichen H,1 mit allen geltenden Vorschriften wiederholt werden.

Die Verkehrszeichen H,1 und C,14 sind **auf der rechten Seite der Fahrbahn** im Sichtfeld der Autofahrer anzubringen. Die Zonenbeschilderung wird grundsätzlich auf der Fahrbahnverengung oder auf dem Bürgersteig aufgestellt, darf aber weder Fußgänger noch Radfahrer behindern. Für diese Verkehrsteilnehmer muss eine **hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m** gewährleistet sein. Der Rand der Verkehrszeichen muss mindestens 0,5 m vom Fahrbahnrand entfernt sein.



Verkehrszeichen C,14
als Fahrbahnmarkierung

Horizontale Verkehrszeichen

Das Verkehrszeichen C,14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als Fahrbahnmarkierung ist an einem Übergang anzubringen und kann innerhalb der Zone wiederholt werden, um die Verkehrsteilnehmer auf einen verkehrsberuhigten Abschnitt aufmerksam zu machen. > [Siehe A11](#)
Die Fahrbahnmarkierung ist in **weiß** vorzunehmen. Die Verwendung einer anderen Farbe ist nicht zulässig.

Vorfahrtsregeln



B,3



B,1



B,2a



E,11a



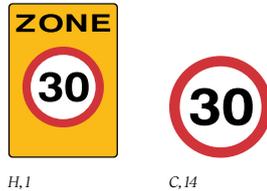
E,11b

Im Gegensatz zu den Tempo-30-Zonen auf *Rues de desserte locale* haben *Routes de liaison* **Vorrang gegenüber den angrenzenden Straßen**, auch wenn die *Route de liaison* ebenfalls auf 30 km/h beschränkt ist. Die Kreuzung kann auf der *Route de liaison* mit dem Verkehrszeichen B,3 und muss auf der angrenzenden Straße mit dem Verkehrszeichen B,1 oder B,2a gekennzeichnet werden.

Fußgängerüberwege (E,11a) und kombinierte Fußgänger- und Radfahrerüberwege (E,11b), die gegebenenfalls durch Lichtsignalanlagen gesichert sind, können angelegt werden, **wenn die vorhandenen oder erwarteten Fußgänger- und Radfahrerströme dies erfordern.**

Zusammenfassung

30 km/h auf einer *Route de liaison*



H,1

C,14

ANWENDUNG

Route de liaison

WICHTIGSTE GESTALTUNGSMERKMALE

Fußgängerinfrastruktur	Bürgersteig auf beiden Seiten
Breite des Bürgersteigs	≥ 2 m
Radverkehrsanlage	Physische Trennung vom motorisierten Verkehr und von den Fußgängern – Gestaltung gemäß den Empfehlungen auf der Webseite > www.veloplängen.lu
Fahrbahnbreite	6,5 m
Mindestbreite der verengten Fahrbahn	6 m
Maximale Länge des verkehrsberuhigten Abschnitts	ca. 200 m
Empfohlener Abstand zwischen den baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	≤ 100 m, je nach technischer Umsetzbarkeit
Fahrbahnbelag	Heller Belag
Parken	Zu vermeiden

ENNZEICHNUNG UND VORFAHRTSREGELN

Vertikale Verkehrszeichen	H, 1/H, 2 oder C, 14/C, 17b
Horizontale Verkehrszeichen	Fahrbahnmarkierung „30“
Rechts-vor-links-Regelung	Nein
Fußgängerüberweg	Ja, wenn die vorhandenen oder erwarteten Fußgänger- und Radfahrerströme dies erfordern
Lichtsignalanlage	

Prozedur: Staatsstraßen > [Siehe A 14](#); Gemeindestraßen > [Siehe A 15](#)

A 06 30 KM/H AUF EINER ROUTE DE DISTRIBUTION

Themen

Einsatz auf Staatsstraßen	2
Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel	3
Wichtigste Gestaltungsmerkmale	5
Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln	13
Zusammenfassung	15

Auf einen Blick

Auf einer *Route de distribution* kann auf einem Abschnitt, dessen Länge von der Gemeindeverwaltung festgelegt wird, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt werden. Die Umsetzung einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung ist jedoch von bestimmten gestalterischen Maßnahmen abhängig, von denen einige auf Staatsstraßen verpflichtend sind.

Auf Gemeindestraßen überprüft die *Commission de circulation de l'État* die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien.

30 km/h auf einer *Route de distribution* in einem Beispielort 📍



Einsatz auf Staatsstraßen

Auf dem staatlichen Straßennetz können Routes de distribution auf einem von der Gemeindeverwaltung festgelegten Abschnitt verkehrsberuhigt werden. Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu gewährleisten, sind bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu ergreifen.

- > Eine *Route de distribution* kann nur dann auf 30 km/h beschränkt werden, wenn die **Rues de desserte locale, die auf den betreffenden Abschnitt einmünden auf 20 oder 30 km/h begrenzt sind.**
- > Eine *Route de distribution* kann **unabhängig von ihrer Länge und den Funktionen entlang des betreffenden Abschnitts** auf 30 km/h begrenzt werden. Es obliegt der Gemeindeverwaltung, die zu beruhigenden Abschnitte festzulegen und einen Umgestaltungsplan zu erstellen, um die notwendigen **Genehmigungen** zu erhalten. > [Siehe A14](#) und [A15](#)
- > **Bauliche Maßnahmen**, die von der Arbeitsgruppe *Apaisements de trafic sur la voirie de l'État* bestätigt werden müssen, sollten vorgesehen werden, um sicherzustellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. > [Siehe A13](#) Bis zur vollständigen Umgestaltung zu einem späteren Zeitpunkt können kurzfristig provisorische Maßnahmen oder Übergangslösungen umgesetzt werden.
- > Die **Klassifizierung einer Staatsstraße** als *Route de distribution* **obliegt den staatlichen Behörden**. Die staatlichen Veröffentlichungen zum Thema, allen voran die Karten aus dem Nationalen Mobilitätsplan 2035, bieten den Gemeinden eine erste Orientierung. > [Siehe www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu)

Empfehlungen zur Bestimmung von *Routes de distribution*, die vorrangig verkehrsberuhigt werden sollen

Die Entscheidung über die Position und die Länge der zu beruhigenden Abschnitte von *Routes de distribution* obliegt der Gemeindeverwaltung. Auch wenn es ihr grundsätzlich freisteht, unabhängig vom Kontext die gesamte Ortsdurchfahrt zu beruhigen, wird **empfohlen**, bei der Wahl des zu beruhigenden Abschnitts die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- > **Urbaner Kontext und die daraus resultierende Akzeptanz einer Verkehrsberuhigung** > [Siehe A04, Seite 4](#) Eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit wenigen baulichen Maßnahmen wird umso besser verstanden und respektiert, je dichter und durchgehender die Bebauung auf beiden Straßenseiten ist, je enger der öffentliche Raum zwischen den Fassaden ist und je zahlreicher die Anziehungspunkte entlang des Abschnitts sind. Im Gegensatz dazu ist es auf einer Straße, die von zurückgesetzten Gebäuden oder Brachflächen gesäumt ist, notwendig, mehrere Maßnahmen zu ergreifen, um die

Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten. Zudem besteht die Gefahr, dass diese Maßnahme bei den Verkehrsteilnehmern auf Unverständnis stößt.

- > **Ziel der Verkehrsberuhigung** > [Siehe A01](#) Die Länge des zu beruhigenden Abschnitts kann abhängig vom gewünschten Ziel variieren. Auf manchen **engen Straßen** ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung die einzige mögliche Maßnahme, um die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern zu verbessern. In diesem Fall kann es sinnvoll sein, einen relativ langen Abschnitt, unabhängig vom urbanen Kontext, zu beruhigen. Wenn es hingegen nur darum geht, die **Aufenthaltsqualität im Ortszentrum zu verbessern**, kann es sich als sinnvoller erweisen, einen kürzeren Abschnitt zu wählen und den Schwerpunkt auf den Bereich zu legen, wo Verbesserungen erzielt werden sollen.

Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel

Das Hauptziel einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf einer *Route de distribution* besteht darin, die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten.



Fußgänger

Auf einer auf 30 km/h begrenzten *Route de distribution* muss der für Fußgänger vorgesehene Bereich baulich **vom motorisierten Verkehr und dem Radverkehr getrennt werden**. Diese Trennung sollte durch einen erhöhten Gehweg erfolgen.

Die Straße ist **auf beiden Seiten** mit einem **ausreichend breiten Bürgersteig** zu versehen. Um einen reibungslosen Fußgängerverkehr zu gewährleisten, sollten Straßenlaternen, Bäume und andere Objekte so platziert werden, dass der Bürgersteig möglichst hindernisfrei ist.

Die Fußgänger- und Radverkehrsanlagen (Bürgersteige, Überwege für Fußgänger und Radfahrer, Bushaltestellen usw.) müssen **gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022** bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (*loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs*) gestaltet werden.



Radfahrer

Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen **hängt in erster Linie vom Verkehrsaufkommen** auf dem betreffenden Abschnitt **ab**. Auf Abschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen sind physisch vom motorisierten Verkehr und den Fußgängern getrennte Radverkehrsanlagen erforderlich. Sogenannte komfortable Radverkehrsanlagen sind gemäß den Empfehlungen auf der Internetseite www.veloplängen.lu auszuwählen. Auf Abschnitten mit geringem Verkehrsaufkommen ist es möglich, den Radverkehr auch im Mischverkehr zu führen.

Es ist zu beachten, dass auf den *Routes de distribution*, wo die Breite des öffentlichen Raums sehr begrenzt ist, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h unter Umständen die einzige Lösung sein kann, um das **Miteinander von Radfahrern und dem motorisierten Verkehr** zu verbessern.



Öffentliche Verkehrsmittel

Wenn auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt viele Busse verkehren, müssen die **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, insbesondere Fahrbahnverengungen**, so **angepasst werden**, dass die Begegnung zweier Busse nicht beeinträchtigt wird.



Motorisierter Individualverkehr

Zusätzlich zu den erforderlichen **baulichen Maßnahmen** zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit [> siehe A13](#), können auch **Maßnahmen zur Verkehrsverringerung** [> siehe A 12](#) sinnvoll sein. Dabei ist das Ziel stets, die Autofahrer dazu zu bewegen, auf dem kürzesten Weg eine *Route de liaison* zu erreichen. [> Siehe A 04, Seite 4](#)



Parken

Anwohnerparken (*Stationnement résidentiel*) entlang der Straße ist möglich, **sollte aber so stark wie möglich begrenzt werden**, um Platz für Radverkehrsanlagen und Fußwege zu schaffen. Es ist zu empfehlen, **Sammel-parkplätze** abseits der Straße einzurichten. [> Siehe www.parken.lu – P 03](#)

Wichtigste Gestaltungsmerkmale

Die Gestaltungsmerkmale einer auf 30 km/h begrenzten *Route de distribution* müssen je nach Verkehrsaufkommen, dem gewählten maßgeblichen Kreuzungsfall und der Begegnungshäufigkeit der Fahrzeuge, festgelegt werden.

> *Route de distribution* mit hohem Verkehrsaufkommen

> [Siehe Seite 7](#)

> **450 Fahrzeuge pro Stunde in beide Richtungen während der Stoßzeiten***

Wenn ein Umgestaltungsprojekt einer *Route de distribution* mit hohem Verkehrsaufkommen nicht mit Maßnahmen zur Verkehrsverringerung einhergeht > [siehe A12](#), ist darauf zu achten, dass der **motorisierte Verkehr nicht beeinträchtigt wird**. Fahrbahnverengungen dürfen eine Breite von 5,5 m nicht unterschreiten (maßgeblicher Kreuzungsfall: Lkw - Auto mit 30 km/h). Die optische Verengung kann mittels Fahrbahnmarkierung auf 5 m reduziert werden. Eine **physische Trennung** zwischen Fußgängern, Radfahrern und motorisiertem Verkehr ist unerlässlich.

> *Route de distribution* mit geringem Verkehrsaufkommen

> [Siehe Seite 10](#)

< **250 Fahrzeuge pro Stunde in beide Richtungen während der Stoßzeiten***

Bei geringem Verkehrsaufkommen und unter der Bedingung, dass die Straße **kein hohes Busaufkommen (mehr als zwei Busse pro Stunde und Richtung), kein hohes Lkw-Aufkommen oder große Verkehrsströme in Ausnahmefällen** aufweist, ist es möglich, die öffentliche Straße stärker zugunsten der Fußgänger und der Landschaft zu gestalten. Es ist daher erlaubt, die Fahrbahn auf 3,5 m (abwechselnder Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung) oder auf 4,5 m (maßgeblicher Kreuzungsfall Fahrrad oder Auto - Auto mit 30 km/h) zu verengen. Auf diesen Straßen kann der Radverkehr in der Regel im Mischverkehr geführt werden.

> **Zwischensituation**

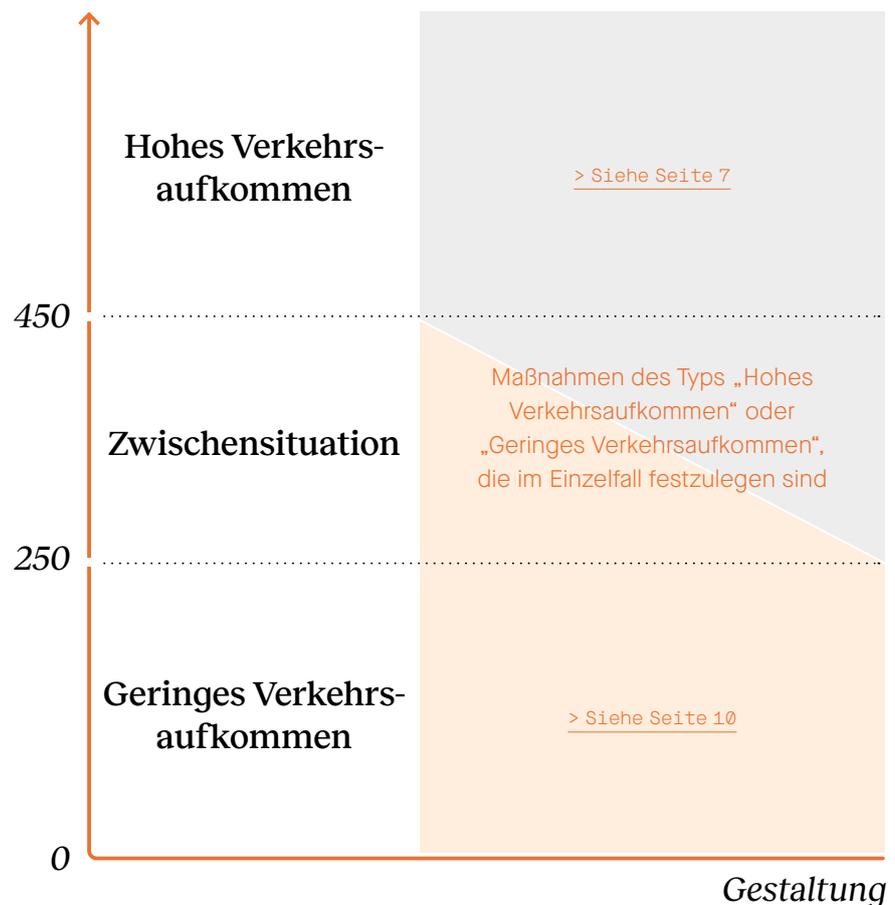
Zwischen 250 und 450 Fahrzeuge pro Stunde in beide Richtungen während der Stoßzeiten*

Für diese Situation müssen die erforderlichen Maßnahmen **von Fall zu Fall bewertet** werden, damit die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sichergestellt werden kann.

* Bei diesen Angaben handelt es sich um Größenordnungen. Der gewählte maßgebliche Kreuzungsfall und die Begegnungshäufigkeit der Fahrzeuge, sind bei der Bestimmung der Gestaltungsmerkmale ebenfalls zu berücksichtigen.

Festlegung der Gestaltungsmerkmale einer auf 30 km/h verkehrsberuhigten *Route de distribution* ⬇️

Verkehrsaufkommen (Richtwert), ausgedrückt in der Anzahl an motorisierten Fahrzeugen während der Stoßzeiten (beide Richtungen zusammen)



Die Einrichtung eines auf 30 km/h begrenzten Abschnitts auf einer *Route de distribution* erfordert die Umsetzung **baulicher Maßnahmen**, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten. Auf einer Straße mit geringem Verkehrsaufkommen ist der Spielraum für die Umsetzung solcher Maßnahmen größer als auf einer Straße mit hohem Verkehrsaufkommen, auf der darauf zu achten ist, dass die baulichen Maßnahmen den Verkehrsfluss nicht behindern. In jedem Fall müssen die Maßnahmen **die spezifischen Merkmale des Abschnitts** und insbesondere die Anzahl der auf dem Abschnitt verkehrenden Lkw und Busse **berücksichtigen**.

Route de distribution mit hohem Verkehrsaufkommen

> 450 Fahrzeuge pro Stunde in beide Richtungen während der Stoßzeiten

Breite des Bürgersteigs

Für Bürgersteige abseits von Orten mit einem besonders hohen Fußgänger-aufkommen (Schulen, Ortszentren, Bahnhöfe, Umsteigeknoten usw.) wird **eine hindernisfreie Breite von 2 m empfohlen**. Dort, wo es nicht möglich ist dieses Kriterium zu erfüllen, sollten die Hindernisse so angeordnet werden, dass sie die Fußgänger so wenig wie möglich beeinträchtigen und **eine hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m gewährleistet ist**.

Fahrbahnbreite

Die allgemein **empfohlene Fahrbahnbreite** beträgt **6 m** (maßgeblicher Kreuzungsfall: Lkw - Lkw mit 30 km/h). Sie kann jedoch abhängig von der Straßengeometrie, dem Verkehrsaufkommen, dem Schwerlastanteil usw. variieren.

Im Falle von **Staatsstraßen** muss die minimale Fahrbahnbreite jeweils mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Der **Übergang** in eine Tempo-30-Zone ist **durch eine oder mehrere bauliche Maßnahme(n) gekennzeichnet**. > [Siehe A 11](#)

Die Fahrbahn kann durch bauliche Maßnahmen **punktuell auf 5,5 m verengt** werden (maßgeblicher Kreuzungsfall: Lkw - Auto mit 30 km/h) > [siehe A 13](#). Durch Markierungen kann die Fahrbahn **optisch auf 5 m** verengt werden. Die **Länge einer solchen punktuellen Verengung** kann **bis zu 10 m** (15 m in Kombination mit einem Plateau) betragen.

Im Falle von **Staatsstraßen** müssen die technischen Details jeweils mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden. > [Siehe A 14](#)

Alle 100 bis 200 m ist eine an die Art und die Anzahl der auf dem Abschnitt verkehrenden Lkw angepasste **bauliche Maßnahme** vorzusehen, damit die Autofahrer zwischen zwei aufeinander folgenden Maßnahmen nicht beschleunigen können.

Belag

Mit Ausnahme der Übergänge und gegebenenfalls der städtebaulichen Aufwertung eines Ortszentrums kann der gleiche **Belag (Asphalt)** wie in den nicht verkehrsberuhigten Abschnitten genutzt werden.

Länge des Abschnitts

Für die Länge des Abschnitts innerorts gibt es **keinerlei Beschränkungen**. Es obliegt der Gemeindeverwaltung, diese festzulegen.

Darstellung einer auf 30 km/h beruhigten *Route de distribution*
(hohes Verkehrsaufkommen) ⬇



Route de distribution mit geringem Verkehrsaufkommen < 250 Fahrzeuge pro Stunde in beide Richtungen während der Stoßzeiten

Breite des Bürgersteigs

Für Bürgersteige abseits von Orten mit einem besonders hohen Fußgänger-
aufkommen (Schulen, Ortszentren, Bahnhöfe, Umsteigeknoten usw.) wird
eine hindernisfreie Breite von 2 m empfohlen. Dort, wo es nicht möglich
ist dieses Kriterium zu erfüllen, sollten die Hindernisse so angeordnet
werden, dass sie die Fußgänger so wenig wie möglich beeinträchtigen und
eine hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m gewährleistet ist.

Fahrbahnbreite

Die allgemein **empfohlene Fahrbahnbreite** beträgt **6 m** (maßgeblicher
Kreuzungsfall: Lkw - Lkw mit 30 km/h). Sie kann jedoch abhängig von
der Straßengeometrie, dem Verkehrsaufkommen, dem Schwerlastanteil
usw. variieren. Im Falle von **Staatsstraßen** muss die minimale Fahrbahn-
breite jeweils mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Der **Übergang** in eine Tempo-30-Zone ist **durch eine oder mehrere
bauliche Maßnahme(n) gekennzeichnet**. > [Siehe A11](#)

Die **Länge einer Verengung** kann **bis zu 10 m** (15 m in Kombination mit
einem Plateau) betragen. Damit ein Radfahrer und ein Auto auf der
verengten Fahrbahn sicher aneinander vorbeikommen, sind zwei Ge-
staltungsmöglichkeiten denkbar:

- > **Verengung auf 3,5 m** (bei wechselndem Verkehr jeweils nur in eine
Fahrtrichtung), wenn für die Radfahrer ein **Bypass** mit einer Mindest-
breite von 1,25 m eingerichtet werden kann;
- > **Verengung auf 4,5 m** (maßgeblicher Kreuzungsfall: Fahrrad oder Auto -
Auto mit 30 km/h) **ohne Bypass** für die Radfahrer.

Im Falle von **Staatsstraßen** müssen die technischen Details jeweils mit
der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden. > [Siehe A14](#)

Alle 50 bis 100 m ist eine an die Art und die Anzahl der auf dem Abschnitt
verkehrenden Lkw angepasste **bauliche Maßnahme** vorzusehen, damit
die Autofahrer zwischen zwei aufeinander folgenden Maßnahmen nicht
beschleunigen können.

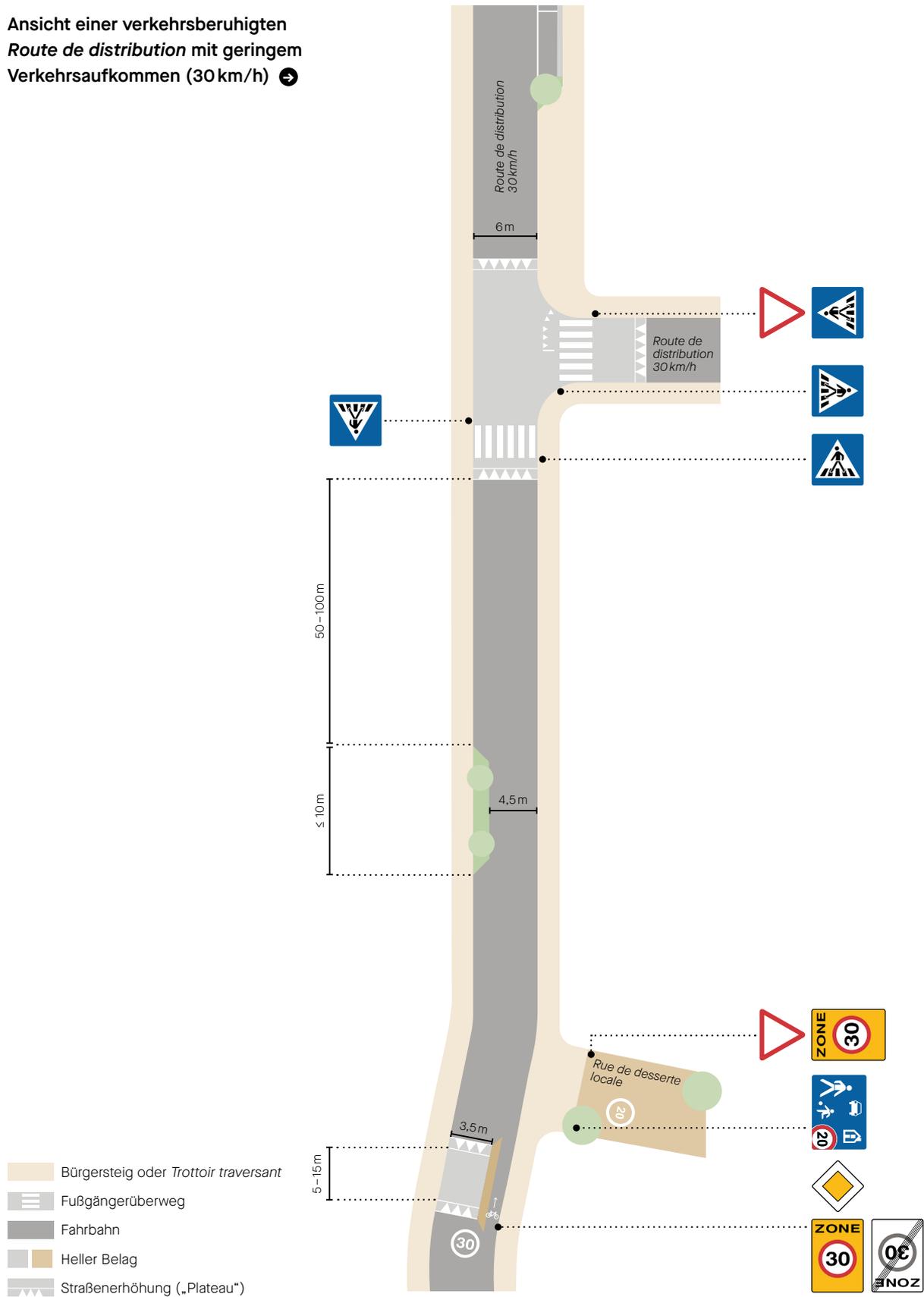
Belag

Mit Ausnahme der Übergänge und gegebenenfalls der städtebaulichen
Aufwertung eines Ortszentrums kann der gleiche **Belag (Asphalt)** wie
in den nicht verkehrsberuhigten Abschnitten genutzt werden.

Länge des Abschnitts

Für die Länge des Abschnitts innerorts gibt es **keinerlei Beschränkungen**.
Es obliegt der Gemeindeverwaltung, diese festzulegen.

**Ansicht einer verkehrsberuhigten
Route de distribution mit geringem
Verkehrsaufkommen (30 km/h) ➔**





Route de distribution (30 km/h) mit geringem Verkehrsaufkommen

Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln

Eine *Route de distribution* mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kann in eine bestehende Tempo-30-Zone integriert werden oder, wenn keine Kreuzung vorhanden ist, als „isolierter“ Abschnitt ausgeschildert werden. Eine staatliche *Route de distribution* hat auch dann Vorrang gegenüber angrenzenden kommunalen *Routes de distribution* oder *Rues de desserte locale*, wenn der Abschnitt in eine Tempo-30-Zone integriert ist.

Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrt des verkehrs- beruhigten Abschnitts



C,14



C,17b



H,1



H,2

Vertikale Verkehrszeichen

Der **Beginn eines isolierten Abschnitts** wird durch das Verkehrszeichen C,14 („limitation de vitesse“) mit der Aufschrift „30“ **gekennzeichnet** und das Ende wird durch das Verkehrszeichen C,17b markiert.

Wenn eine Seitenstraße mit einer **Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h** in den betreffenden Abschnitt einmündet, wird dieser **in die entsprechende Zone integriert**. Die Zone wird durch das Verkehrszeichen H,1 („début de zone“) gekennzeichnet, das das Verkehrszeichen C,14 mit der Aufschrift „30“ trägt. Wie bei jeder Zonenbeschilderung ist **das Verkehrszeichen für die Tempo-30-Zone (H,1 mit C,14) nur am Beginn der Zone aufzustellen** und gilt dann für alle Straßen, die in diese Zone einmünden. Das Ende der Zone wird durch das Verkehrszeichen H,2 (auf der Rückseite des Verkehrszeichens H,1) oder durch eine Beschilderung angezeigt, die den Beginn einer neuen Zone (z. B. Wohnstraße) markiert.

Das Verkehrszeichen H,1 **kann durch Zusatzzeichen ergänzt werden**, wenn in der gleichen Zone noch andere Vorschriften gelten (z. B. für das Parken). Wenn sich die Zonenvorschriften in den angrenzenden Straßen ändern, muss das Verkehrszeichen H,1 mit allen geltenden Vorschriften wiederholt werden.

Die Verkehrszeichen H,1 und C,14 sind **auf der rechten Seite der Fahrbahn** im Sichtfeld der Autofahrer anzubringen. Die Zonenbeschilderung wird grundsätzlich auf der Fahrbahnverengung oder auf dem Bürgersteig aufgestellt, darf aber weder Fußgänger noch Radfahrer behindern. Für diese Verkehrsteilnehmer muss eine **hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m** gewährleistet sein. Der Rand der Verkehrszeichen muss mindestens 0,5 m vom Fahrbahnrand entfernt sein.



Verkehrszeichen C,14
als Fahrbahnmarkierung

Horizontale Verkehrszeichen

Das Verkehrszeichen C,14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als Fahrbahnmarkierung ist an einem Übergang anzubringen und kann innerhalb der Zone wiederholt werden, um die Verkehrsteilnehmer auf einen verkehrsberuhigten Abschnitt aufmerksam zu machen. > [Siehe A11](#)
Die Fahrbahnmarkierung ist in **weiß** vorzunehmen. Die Verwendung einer anderen Farbe ist nicht zulässig.

Vorfahrtsregeln

Auf Staatsstraßen haben *Routes de distribution* Vorrang gegenüber den angrenzenden Straßen, auch wenn die *Route de distribution* ebenfalls auf 30 km/h begrenzt ist. Dasselbe Prinzip wird für **kommunale *Routes de distribution* mit hohem Verkehrsaufkommen** empfohlen. > [Siehe A11](#)



B,3



B,1



B,2a

Die Kreuzung kann auf der *Route de distribution* mit einem Verkehrszeichen B,3 und muss auf der angrenzenden Straße mit einem Verkehrszeichen B,1 oder B,2a gekennzeichnet werden.



A,23

Auf **kommunalen *Routes de distribution***, insbesondere solchen mit geringem Verkehrsaufkommen, **kann die Rechts-vor-links-Regelung angewendet werden**. In diesem Fall ist das Verkehrszeichen A,23 an jeder Kreuzung vorzusehen.



E,11a



E,11b

Fußgängerüberwege (E,11a) und kombinierte Fußgänger- und Radfahrerüberwege (E,11b), die gegebenenfalls durch Lichtsignalanlagen gesichert sind, können angelegt werden, **wenn die vorhandenen oder erwarteten Fußgänger- und Radfahrerströme dies erfordern**.

Zusammenfassung

30 km/h auf einer *Route de distribution*



ANWENDUNG

Route de distribution

WICHTIGSTE GESTALTUNGSMERKMALE

Fußgängerinfrastruktur	Bürgersteig auf beiden Seiten
Breite des Bürgersteigs	≥ 2 m
Radverkehrsanlage	Geringes Verkehrsaufkommen: Mischverkehr, außer in Ausnahmefällen Hohes Verkehrsaufkommen: physische Trennung zum motorisierten Verkehr und den Fußgängern Gestaltung gemäß > www.veloplangen.lu
Fahrbahnbreite	6 m
Mindestbreite der verengten Fahrbahn	Länge einer Verengung bis zu 10 m (15 m in Kombination mit einem Plateau) Geringes Verkehrsaufkommen: 3,5 m mit Bypass für Radfahrer und 4,5 m ohne Bypass für Radfahrer Hohes Verkehrsaufkommen: 5,5 m
Maximale Länge des verkehrsberuhigten Abschnitts	/
Empfohlener Abstand zwischen den baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	Geringes Verkehrsaufkommen: 50 bis 100 m Hohes Verkehrsaufkommen: 100 bis 200 m
Fahrbahnbelag	Asphalt (punktuell: heller Belag)
Parken	Anwohnerparken entlang der Straße möglich, aber auf ein Minimum reduzieren

KENNZEICHNUNG UND VORFAHRTSREGELN

Vertikale Verkehrszeichen	H, 1/H, 2 oder C, 14/C, 17b
Horizontale Verkehrszeichen	Fahrbahnmarkierung „30“
Rechts-vor-links-Regelung	Gemeindestraßen: möglich, außer bei <i>Trottoirs traversants</i> Staatsstraßen: nein
Fußgängerüberweg	Wenn die vorhandenen oder erwarteten Fußgänger- und Radfahrerströme dies erfordern
Lichtsignalanlage	

Prozedur: Staatsstraßen > [Siehe A14](#); Gemeindestraßen > [Siehe A15](#)

A 07 30 KM/H AUF EINER RUE DE DESSERTÉ LOCALE

Themen

Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel	2
Wichtigste Gestaltungsmerkmale	5
Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln	8
Zusammenfassung	10

Auf einen Blick

Auf einer *Rue de desserte locale* in einem Wohngebiet kann die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden. Bestimmte Gestaltungsmerkmale sowie Verkehrszeichen und Vorfahrtsregeln müssen jedoch beachtet werden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird.

Auf Gemeindestraßen überprüft die *Commission de circulation de l'État* die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien.

Auf 30 km/h begrenzte *Rues de desserte locale* in einem Beispielort



Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel

Der öffentliche Raum auf einer auf 30 km/h begrenzten *Rue de desserte locale* ist so zu gestalten, dass er die Straßennutzer dazu einlädt, auf das Auto zu verzichten und zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren.



Fußgänger

Auf einer auf 30 km/h begrenzten *Rue de desserte locale* müssen die Fußgänger **vom motorisierten Verkehr getrennt** sein. Auf beiden Seiten ist ein ausreichend breiter und hindernisfreier (keine Straßenlaternen, Bäume usw.) Bürgersteig oder Seitenstreifen (*Usoir*) vorzusehen, um einen ungehinderten Fußgängerverkehr zu gewährleisten.

Die Fußgänger- und Radverkehrsanlagen (Bürgersteige, Überwege für Fußgänger und Radfahrer, Bushaltestellen usw.) müssen **gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022** bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (*loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs*) gestaltet werden.

Wann ist ein Seitenstreifen einem erhöhten Bürgersteig vorzuziehen?



Gestaltung einer *Rue de desserte locale* mit Seitenstreifen

In einer auf 30 km/h begrenzten Straße ist der für Fußgänger vorgesehene Bereich grundsätzlich **durch einen Bürgersteig von der Fahrbahn zu trennen**. Dieser ist per Definition gegenüber der Fahrbahn erhöht.

Es gibt jedoch Situationen, in denen der Bürgersteig durch eine Fläche ersetzt werden kann, die mit einem anderen Belag versehen ist und sich höhengleich zur Fahrbahn befindet. Aus reglementarischer Sicht gilt diese Fläche als **Seitenstreifen**, der von Fußgängern benutzt werden kann, sofern kein Bürgersteig vorhanden ist.

Eine **Gestaltung mit Seitenstreifen** bietet sich für Fälle mit geringem Verkehrsaufkommen an, in denen die Breite des öffentlichen Raums weder zwei komfortable Bürgersteige noch die Einrichtung einer qualitativ hochwertigen Wohnstraße zulässt. Die **Bewahrung des historischen Charakters** einer Straße oder die Höhe der bestehenden Gebäudeeinfahrten sind weitere Gründe, die zu einer Gestaltung eines Seitenstreifens führen können.

In Abwesenheit von Bürgersteigen wird empfohlen, das Parken entlang der Fahrbahn zu verbieten, außer an ausgewiesenen Stellen. Im Gegensatz zu einem Bürgersteig dürfen Fahrzeuge auf einem Seitenstreifen parken, sofern es keinen Bürgersteig gibt und sie dabei **einen hindernisfreien Durchgang von 1 m** beachten.

Eine Gestaltung ohne Bürgersteig muss mit einem **Blindenleitsystem** (z. B. Möglichkeit, sich an den Privatgrundstücken zu orientieren) einhergehen. Die Konzeption eines solchen Leitsystems soll in Abstimmung mit dem ADAPTH (Nationales Kompetenzzentrum für Barrierefreiheit von Gebäuden) erfolgen. > [Siehe www.adapth.lu](http://www.adapth.lu)



Radfahrer

Grundsätzlich ist das Verkehrsaufkommen auf *Rues de desserte locale* gering genug für eine **Führung des Radverkehrs im Mischverkehr**. Wenn das motorisierte Verkehrsaufkommen auf bestimmten Straßen oder Abschnitten allerdings hoch ist, sind angemessene Radverkehrsanlagen vorzusehen.

Wenn sich der Abschnitt auf einem Schulweg mit hohem Verkehrsaufkommen befindet, kann es sich als sinnvoll erweisen, Radverkehrsanlagen einzurichten, um **die Wege der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer zu sichern**.

Bei Einbahnstraßen ist es empfehlenswert, das Radfahren in Gegenrichtung zu erlauben, damit die Radfahrer den direktesten Weg nehmen können. Im Falle einer übergeordneten Radwegeverbindung kann die Einrichtung einer **Fahrradstraße** (*Rue cyclable*) sinnvoll sein. > [Siehe www.veloplängen.lu](http://www.veloplängen.lu)



Öffentliche Verkehrsmittel

Rues de desserte locale werden in der Regel nicht von den Hauptbuslinien befahren.

Es kann sich jedoch als notwendig erweisen, **lokale Buslinien** (vom Typ „Citybus“ oder Schulbus) dort verkehren zu lassen. In diesem Fall müssen die **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** an die Begegnungshäufigkeit zwischen zwei Bussen oder einem Bus und einem anderen Fahrzeug **angepasst** werden.

Darstellung einer umgestalteten und verkehrsberuhigten *Rue de desserte locale* (30 km/h) ↓





Motorisierter Individualverkehr

Das Verkehrsschema ist so zu wählen, dass **motorisierter Transitverkehr nicht möglich ist**. Dies ist gewährleistet, wenn von jeder *Rue de desserte locale* nur eine *Route de distribution* oder *Route de liaison* erreicht werden kann. > [Siehe A 04](#)

In diesem Zusammenhang können sich neben den **baulichen Maßnahmen** zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung > [siehe A13](#) auch **Maßnahmen zur Verkehrsverringerung** > [siehe A12](#) als notwendig erweisen.



Parken

Ohne spezifische Regelungen ist das Parken **auf der Fahrbahn erlaubt**, sofern deren Breite dafür ausreicht. In jedem Fall wird empfohlen, eine Regelung vorzusehen, die das Parken nur an ausgewiesenen Stellen erlaubt.

Um den motorisierten Verkehr zu reduzieren und den öffentlichen Raum in den Vierteln freundlicher zu gestalten, sollten **Sammelparkplätze** bevorzugt werden. > [Siehe \[www.parken.lu\]\(http://www.parken.lu\) – P 03](#)

Wenn dennoch eine Parkraumgestaltung in Form von **Längsparkplätzen** in Betracht gezogen wird, wird empfohlen, diese **baulich hervorzuheben**. Dies bedeutet, dass die Parkzonen durch bauliche Elemente gekennzeichnet sind, die den Anfang und das Ende markieren, und dass sie **abwechselnd auf beiden Seiten der Fahrbahn** angelegt werden. Im Gegensatz zu Parkbuchten bringt eine solche Gestaltung keine Umwege für die Fußgänger mit sich. Darüber hinaus fungieren die Parkflächen als bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, indem sie die Fahrbahnbreite verengen.

Die Einrichtung eines lediglich durch eine Fahrbahnmarkierung gekennzeichneten **Parkstreifens** ist niemals empfehlenswert, da dieser überfahren werden kann, wenn dort keine Fahrzeuge parken und er so nicht zur Verkehrsberuhigung beiträgt.

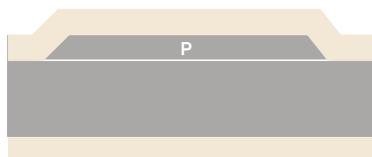
Gestaltungsvarianten eines Parkstreifens in einer auf 30 km/h begrenzten *Rue de desserte locale* ↓

Nicht empfohlen



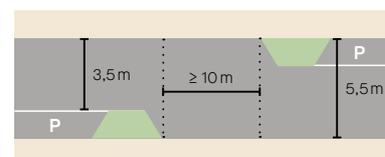
Parkstreifen mit einfacher Markierung

Nicht empfohlen



Parkbuchten

Empfohlen



Abwechselnde und baulich hergestellte Parkflächen mit Fahrbahnverengung

Wichtigste Gestaltungsmerkmale

In einer auf 30 km/h begrenzten *Rue de desserte locale* dient die Gestaltung vor allem dazu, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten und die Sicherheit und der Komfort für Fußgänger und Fahrradfahrer sichergestellt wird.

Breite des Bürgersteigs

Für Bürgersteige abseits von Orten mit einem besonders hohen Fußgänger- aufkommen (Schulen, Ortszentren, Bahnhöfe, Umsteigeknoten usw.) wird **eine hindernisfreie Breite von 2 m empfohlen**. Dort, wo es nicht möglich ist dieses Kriterium zu erfüllen, sollten die Hindernisse so angeordnet werden, dass sie die Fußgänger so wenig wie möglich beeinträchtigen und **eine hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m gewährleistet ist**.

Die **maximale Höhe des Bordsteins**, der den Bürgersteig oder die Grünfläche begrenzt, beträgt **6 cm**. In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen auf der *Rue de desserte locale* kann sie auch geringer ausfallen.

Fahrbahnbreite

Die **Mindestbreite der Fahrbahn** beträgt **5 m** (maßgeblicher Kreuzungsfall: Auto - Auto mit 30 km/h). Bei einer solchen Fahrbahnbreite ist die Einrichtung eines Park- oder Grünstreifens jedoch nicht möglich. Deshalb sollte eine Breite von **5,5 m** vorgesehen werden. So lassen sich abwechselnde und baulich hergestellte Parkflächen mit einer Verengung der Fahrbahn auf **3,5 m** realisieren. > [Siehe Seite 4](#) Im Ausnahmefall von Busverkehr oder regelmäßigem Schwerlastverkehr (außer Müllabfuhr) kann die Fahrbahn auf 6 m verbreitert werden.

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Der **Übergang** in eine Tempo-30-Zone ist **durch eine oder mehrere bauliche Maßnahme(n) gekennzeichnet**. > [Siehe A11](#)

Die Fahrbahn kann durch bauliche Maßnahmen **punktuell auf 3,5 m verengt** werden (abwechslender Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung).

> [Siehe A13](#) Die **Länge einer solchen Verengung** kann (abhängig vom Zufahrtskonzept der Rettungsdienste) **bis zu 20 m** betragen. **Alle 50 m** ist eine an die Art und die Anzahl der auf dem Abschnitt verkehrenden Lkw angepasste **bauliche Maßnahme** vorzusehen, damit die Autofahrer zwischen zwei aufeinander folgenden Maßnahmen nicht beschleunigen können.

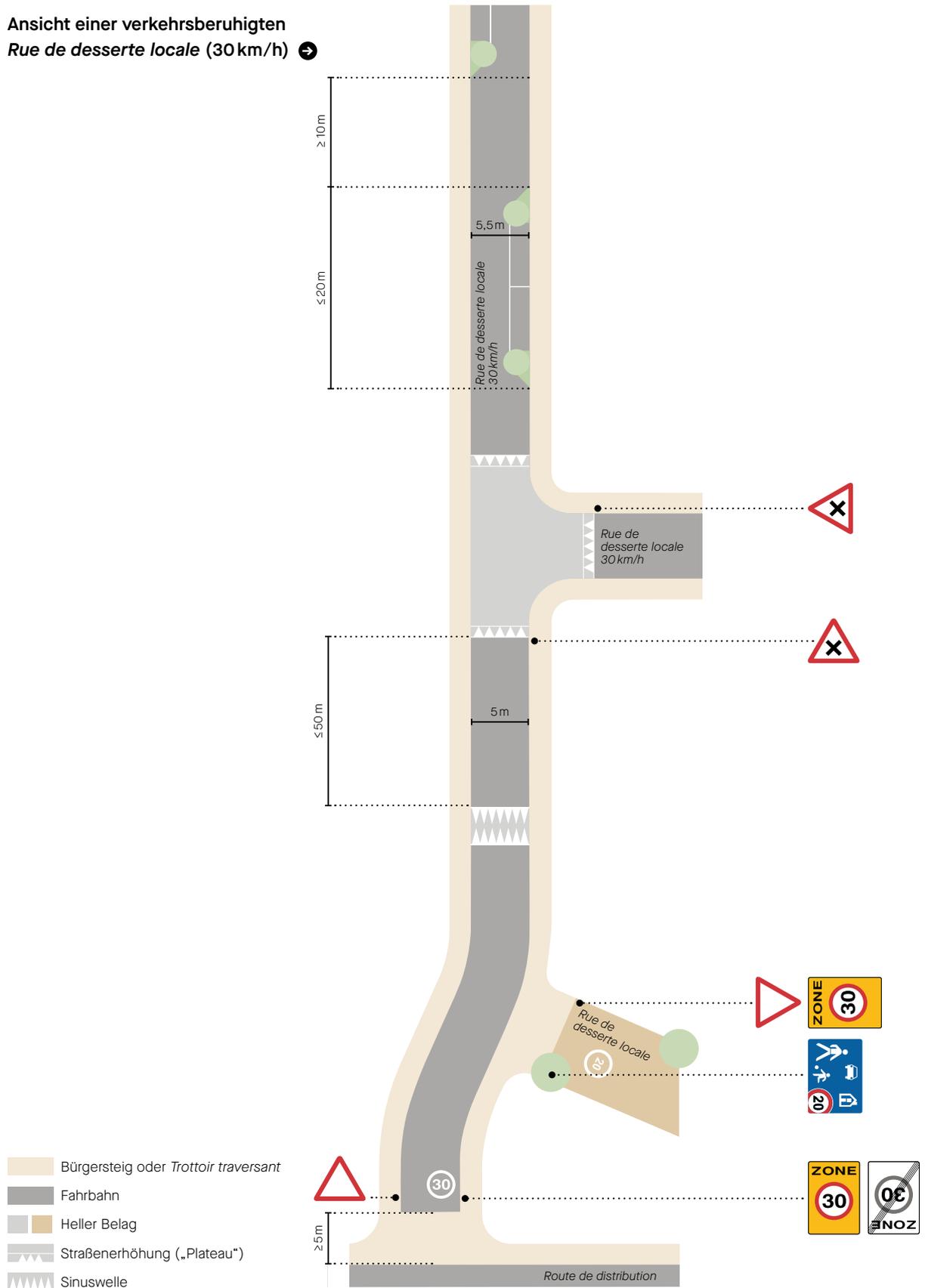
Belag

Mit Ausnahme der Übergänge kann der gleiche **Belag (Asphalt)** wie in den nicht verkehrsberuhigten Abschnitten genutzt werden.

Länge des Abschnitts

Für die Länge des verkehrsberuhigten Abschnitts gibt es **keinerlei Beschränkungen**.

Ansicht einer verkehrsberuhigten
Rue de desserte locale (30 km/h) ⬇





Rue de desserte locale (30 km/h)

Darstellung einer verkehrsberuhigten *Rue de desserte locale* mit punktuellen Fahrbahnverengungen und Sammelparkplatz 📍



Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln

Mit Ausnahme von Stichstraßen werden *Rues de desserte locale* mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in eine Tempo-30-Zone integriert. An Kreuzungen zwischen *Rues de desserte locale* gilt im Allgemeinen die Rechts-vor-links-Regel. Eine Ausnahme bilden Einmündungen in Wohnstraßen oder Begegnungszonen, die mit einem *Trottoir traversant* ausgestaltet werden können. An Kreuzungen mit einer Staatsstraße hat die *Rue de desserte locale* auch dann keinen Vorrang, wenn die Kreuzung in die Tempo-30-Zone integriert ist.

Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrt des verkehrsberuhigten Abschnitts



C,14



C,17b



H,1



H,2

Vertikale Verkehrszeichen

Der Beginn eines isolierten Abschnitts wird durch das Verkehrszeichen C,14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ gekennzeichnet und das Ende wird durch das Verkehrszeichen C,17b markiert.

Wenn eine Seitenstraße mit einer **Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h** in den betreffenden Abschnitt einmündet, wird dieser **in die entsprechende Zone integriert**. Die Zone wird durch das Verkehrszeichen H,1 („*début de zone*“) gekennzeichnet, das das Verkehrszeichen C,14 mit der Aufschrift „30“ trägt. Wie bei jeder Zonenbeschilderung ist **das Verkehrszeichen für die Tempo-30-Zone (H,1 mit C,14) nur am Beginn der Zone aufzustellen** und gilt dann für alle Straßen, die in diese Zone einmünden. Das Ende der Zone wird durch das Verkehrszeichen H,2 (auf der Rückseite des Verkehrszeichens H,1) oder durch eine Beschilderung angezeigt, die den Beginn einer neuen Zone (z. B. Wohnstraße) markiert.

Das Verkehrszeichen H,1 **kann durch Zusatzzeichen ergänzt werden**, wenn in der gleichen Zone noch andere Vorschriften gelten (z. B. für das Parken). Wenn sich die Zonenvorschriften in den angrenzenden Straßen ändern, muss das Verkehrszeichen H,1 mit allen geltenden Vorschriften wiederholt werden.

Die Verkehrszeichen H,1 und C,14 sind **auf der rechten Seite der Fahrbahn** im Sichtfeld der Autofahrer anzubringen. Die Zonenbeschilderung wird grundsätzlich auf der Fahrbahnverengung oder auf dem Bürgersteig aufgestellt, darf aber weder Fußgänger noch Radfahrer behindern. Für diese Verkehrsteilnehmer muss eine **hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m** gewährleistet sein. Der Rand der Verkehrszeichen muss mindestens 0,5 m vom Fahrbahnrand entfernt sein.



Verkehrszeichen C,14 als Fahrbahnmarkierung

Horizontale Verkehrszeichen

Das Verkehrszeichen C,14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als Fahrbahnmarkierung ist an einem Übergang anzubringen und kann innerhalb der Zone wiederholt werden, um die Verkehrsteilnehmer auf einen verkehrsberuhigten Abschnitt aufmerksam zu machen. > [Siehe A11](#)
Die Fahrbahnmarkierung ist in **weiß** vorzunehmen. Die Verwendung einer anderen Farbe ist nicht zulässig.

Vorfahrtsregeln



A,23



B,1



B,2a

Wenn zwei *Rues de desserte locale* aufeinandertreffen, gilt **prinzipiell die Rechts-vor-links-Regel**. Diese Regelung erfordert **keinerlei spezifische Reglementierung** von Seiten der Gemeindeverwaltung. Das Fehlen von Verkehrszeichen vom Typ B,1 und B,2a an den Kreuzungen bedeutet, dass hier Rechts vor links gilt.

Rechts vor links **gilt nicht an Kreuzungen mit einem Trottoir traversant oder Überwegen für Fußgänger und Radfahrer**. Diese Situation tritt hauptsächlich an Kreuzungen mit einer Wohnstraße auf.

Die Einrichtung eines **Trottoir traversant** zwischen einer Tempo-30-Zone und einer Wohnstraße sollte jedoch nicht an mehreren aufeinanderfolgenden Kreuzungen wiederholt werden, um zu verhindern, dass sich eine „Vorfahrtsachse“ innerhalb der *Rues de desserte locale* herausbildet.

> [Siehe A11, Seite 7](#)

An Kreuzungen zwischen einer *Rue de desserte locale* und einer *Route de distribution* oder staatlichen *Route de liaison* muss die *Rue de desserte locale* auch dann Vorfahrt gewähren, wenn die Kreuzung in die Tempo-30-Zone integriert ist. > [Siehe A11, Seite 19](#)

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen sollte vermieden werden, da diese den Fußgängern das Überqueren der Straße auf einem Abschnitt von 30 m auf jeder Seite des Überwegs untersagen, was dem fußgängerfreundlichen Charakter eines verkehrsberuhigten Wohngebiets widerspricht. Fußgänger sollten die Möglichkeit haben, die Fahrbahn an der Stelle zu überqueren, die sie wünschen, unter Beachtung der erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen.

In den folgenden Fällen können hingegen Fußgängerüberwege, auch mit Lichtsignalanlagen, vorgesehen werden:

- > auf dem Schulweg oder dem Weg zur Haltestelle des Schülertransports
> [siehe A01, Seite 7](#);
- > an Orten mit hohem Fußgängeraufkommen (z. B. auf Höhe eines Fußballplatzes oder Kulturzentrums).

Zusammenfassung

30 km/h auf einer *Rue de desserte locale*



H,1



C,14

ANWENDUNG

Rue de desserte locale

WICHTIGSTE GESTALTUNGSMERKMALE

Fußgängerinfrastruktur	Bürgersteig (Bordstein: maximal 6 cm)
Breite des Bürgersteigs	≥ 2 m
Radverkehrsanlage	Mischverkehr (außer in Ausnahmefällen)
Fahrbahnbreite	5 m ohne Einrichtung eines Parkstreifens 5,5 m bei Einrichtung eines Park- oder Grünstreifens 6 m im Fall von Bus- oder regelmäßigem Schwerlastverkehr
Mindestbreite der verengten Fahrbahn	3,5 m (auf einer maximalen Länge von 20 m)
Maximale Länge des verkehrsberuhigten Abschnitts	/
Empfohlener Abstand zwischen den baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	≤ 50 m
Fahrbahnbelag	Asphalt (punktuell: heller Belag oder Pflaster)
Parken	Bevorzugt Sammelparkplatz, sonst Parken auf baulich hergestellten Längsparkplätzen

KENNZEICHNUNG UND VORFAHRTSREGELN

Vertikale Verkehrszeichen	H, 1/H, 2 oder C, 14/C, 17b
Horizontale Verkehrszeichen	Fahrbahnmarkierung „30“
Rechts-vor-links-Regelung	Ja, außer in Ausnahmefällen
Fußgängerüberweg	Nein, außer in Ausnahmefällen
Lichtsignalanlage	In Ausnahmefällen

Prozedur: Staatsstraßen > [Siehe A14](#); Gemeindestraßen > [Siehe A15](#)

A 08 BEGEGNUNGSZONE

Themen

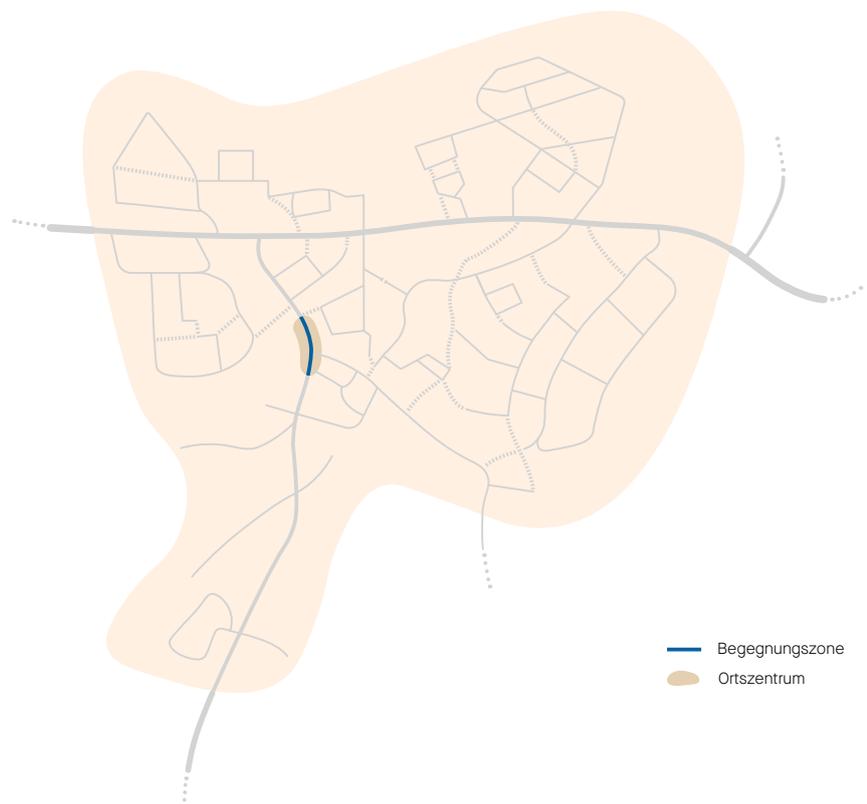
Einsatz auf Staatsstraßen	2
Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel	3
Wichtigste Gestaltungsmerkmale	5
Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln	8
Zusammenfassung	10

Auf einen Blick

Ein Ortszentrum mit besonders starkem Fußgängeraufkommen kann durch die Einrichtung einer Begegnungszone (*zone de rencontre*) aufgewertet werden. Diese zeichnet sich durch eine einheitliche Behandlung des öffentlichen Raums aus. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 km/h.

Die Einführung einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung ist jedoch von wesentlichen gestalterischen Maßnahmen abhängig, von denen einige auf Staatsstraßen verpflichtend sind. Auf Gemeindestraßen überprüft die *Commission de circulation de l'État* die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien.

Begegnungszone in einem Beispielort ↓



Einsatz auf Staatsstraßen

Die Einrichtung einer Begegnungszone bietet sich an Orten an, an denen die Aufenthaltsqualität eine besondere Rolle spielt.

In folgenden Fällen kann die Gestaltung einer Begegnungszone auf einer *Route de distribution* interessant sein:

- a. **historische Ortszentren**, in denen der motorisierte Verkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt;
- b. im Rahmen eines **städtebaulichen Projekts** mit dem Ziel einer wesentlichen Aufwertung der Gestaltung eines Ortszentrums zur Förderung der Aufenthaltsqualität und des Rad- und Fußverkehrs im Vergleich zum motorisierten Verkehr.

Auf einer *Route de liaison* kann eine Begegnungszone **im Ausnahmefall** in einem Ortszentrum eingerichtet werden (außer auf einer Fernstraße oder einer Straße, die zu einem Autobahnkreuz führt), wenn das Fußgänger- und Radfahreraufkommen in der Umgebung sehr viel größer ist als das motorisierte Verkehrsaufkommen.

Die Ausweisung einer Begegnungszone darf jedoch nicht dazu führen, dass sich der Verkehr auf eine andere Straße derselben Funktion (oder mit einer Funktion, die eine größere Verkehrsberuhigung ermöglicht) verlagert oder es zu spürbaren negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr kommt. > [Siehe A 04](#)



Historisches Ortszentrum

Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel

Die Akzeptanz einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h hängt in erster Linie von der Gestaltung der betreffenden Zone und dem Gleichgewicht zwischen der Anzahl der Fußgänger und Radfahrer im Vergleich zur Anzahl der motorisierten Fahrzeuge ab.



Fußgänger

In einer Begegnungszone wird der öffentliche Raum **von den Fußgängern und anderen Straßennutzern gleichermaßen genutzt**. Der Fußgängerbereich ist nicht durch bauliche Maßnahmen wie einen erhöhten Bürgersteig von den anderen Verkehrsteilnehmern getrennt.

Die Fußgänger **können die gesamte Breite des öffentlichen Raums nutzen**, dürfen dabei aber die anderen Straßennutzer nicht behindern.

Die Gestaltung muss **gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022** bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (*loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs*) erfolgen.



Radfahrer

Auf einer auf 20 km/h beruhigten Straße **wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt**. Das Grundprinzip der Begegnungszone lässt keine spezifischen Einrichtungen für Radfahrer zu. Bei Einbahnstraßen wird die Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr empfohlen.

> [Siehe A12, Seite 9](#)



Öffentliche Verkehrsmittel

Grundsätzlich **ist der Busverkehr** in einer Begegnungszone **nicht ausgeschlossen**. Die Gestaltung des öffentlichen Raums muss der Tatsache, dass in der Begegnungszone Busse verkehren, aber Rechnung tragen. Insbesondere müssen bei der Gestaltung der Bushaltestellen spezielle bauliche Maßnahmen ergriffen werden, die von der Regel der vollständig ebenen Oberfläche abweichen.



Motorisierter Individualverkehr

Die Gestaltung des öffentlichen Raums in einer Begegnungszone muss die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf die **gemeinsame Nutzung aller Straßennutzer**, die sich auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt aufhalten, lenken.

In diesem Zusammenhang sind **bauliche Maßnahmen** unausweichlich, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sicherzustellen.

> [Siehe A13](#)



Parken

Die Anzahl der Autoparkplätze **soll auf ein Minimum reduziert werden**, um den Fußgängern und Radfahrern maximalen Raum und Sichtbarkeit zu gewähren. **Sammelparkplätze** abseits des öffentlichen Raums sind zu bevorzugen.

Das Parken im öffentlichen Raum ist lediglich auf baulich gestalteten oder ausgewiesenen Flächen zulässig.

Darstellung einer Begegnungszone



Wichtigste Gestaltungsmerkmale

In einer Begegnungszone betonen die einheitliche Ausrichtung der öffentlichen Straße, die Abwesenheit von Bürgersteigen sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums, dass dieser Bereich von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern gleichberechtigt genutzt werden kann.

Breite des Bürgersteigs

Aufgrund der gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums vom motorisierten Verkehr, Radfahrern und Fußgängern zeichnet sich die Begegnungszone dadurch aus, dass es **keine Bürgersteige und Bordsteine** (keine Höhenunterschiede) gibt.

Breite des öffentlichen Raums

Die Breite des öffentlichen Raums innerhalb des Straßenverlaufs ist nicht starr festgelegt. Der öffentliche Raum **kann von 6,5 m breiten Abschnitten bis zu kleinen Plätzen mit einer Breite von mehr als 10 m reichen**. Die oben angesprochene gemeinsame Nutzung erfordert einen ausreichend breiten öffentlichen Raum, um den Verkehr von Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugen zu ermöglichen.

Innerhalb des Straßenverlaufs beträgt **die Fahrbahnbreite** in der Regel **4,5 bis 6 m** (maßgeblicher Kreuzungsfall: Auto - Lkw oder Lkw - Lkw mit 20 km/h). Sie kann jedoch abhängig von der Straßengeometrie, dem Verkehrsaufkommen, dem Schwerlastanteil usw. variieren.

Im Falle von **Staatsstraßen** muss die einzuhaltende Breite jeweils mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Der **Übergang** in eine Begegnungszone ist **durch eine oder mehrere bauliche Maßnahme(n) gekennzeichnet**. [> Siehe A11](#)

Je nach Situation wird die Fahrbahn auf **3,5 oder 5 m** reduziert. Diese Breiten können auch von der Art der Fahrzeuge abhängen, die in der Zone verkehren (Busse, Lkw usw.).

Innerhalb der Begegnungszone müssen die **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in das Landschaftskonzept integriert** werden. Dabei spielen die Unterbrechung der Linearität und die Variation der Straßenbreite eine entscheidende Rolle. [> Siehe A13](#)

Belag

Die Fahrbahndecke und der Belag der Geh- und Radwege (auf gleicher Höhe) sind in einer **hellen Farbe** auszuführen. In Ausnahmefällen können die vorhandene Fahrbahndecke und die Bereiche für Fußgänger und Radfahrer, die bereits mit Natursteinpflaster ausgeführt wurden, beibehalten werden.

Länge des Abschnitts

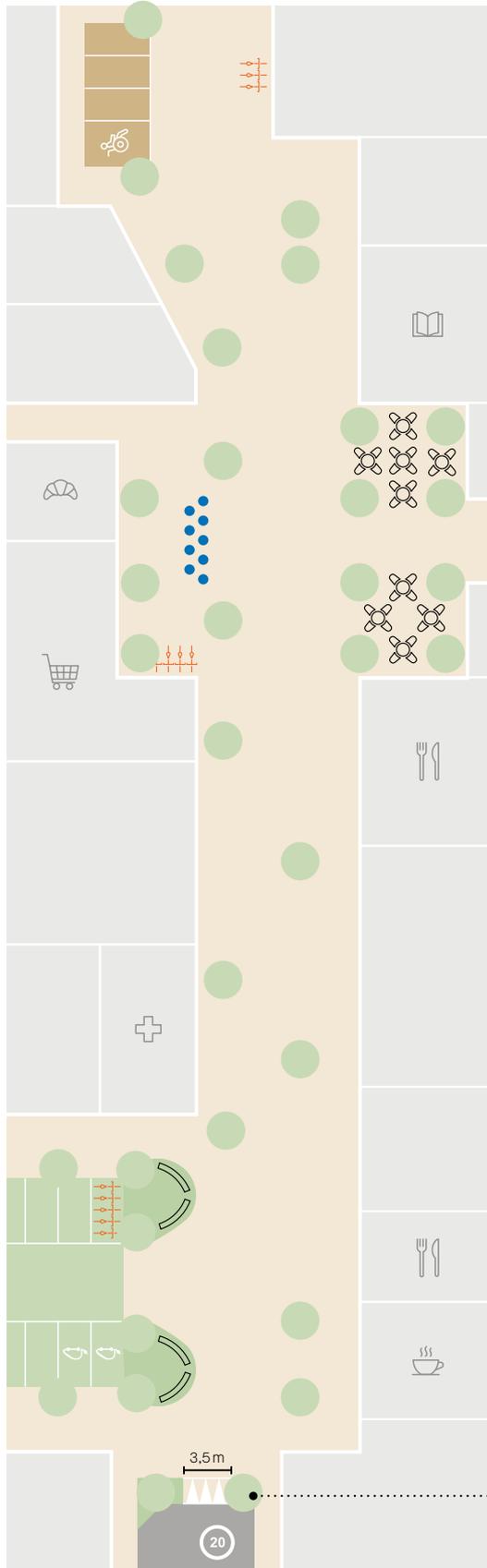
Die Abschnittslänge ist **auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen**. Ein längerer Abschnitt kann in Betracht gezogen werden, vorausgesetzt, dass die örtlichen Gegebenheiten oder bauliche Maßnahmen eine erneute Beschleunigung des Verkehrs verhindern. Eine Begegnungszone **muss nicht durch einen Abschnitt mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeleitet werden**.



Begegnungszone in einem Ortszentrum

**Ansicht einer
Begegnungszone ➔**

-  Fahrbahn
-  Heller Belag
-  Fahrradstellplätze
(Anlehnbügel)
-  Bank
-  Terrassenmöbel
-  Springbrunnen
-  Straßenerhöhung („Plateau“)



Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln

Innerhalb der Begegnungszone gilt an den Kreuzungen grundsätzlich Rechts vor links. Es sind keine Fußgängerüberwege vorzusehen.

Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrt der verkehrs- beruhigten Zone



E, 26a

Vertikale Verkehrszeichen

Die Begegnungszone wird durch das **Verkehrszeichen E, 26a** gekennzeichnet. Wie bei jeder Zonenbeschilderung ist das Verkehrszeichen für die Begegnungszone (E, 26a) **nur am Beginn der Zone aufzustellen** und gilt dann für alle Straßen, die in diese Zone einmünden. Das Ende der Zone wird durch das Verkehrszeichen E, 26b (auf der Rückseite des Verkehrszeichens E, 26a) oder durch eine Beschilderung angezeigt, die den Beginn einer neuen Zone (z. B. Tempo-30-Zone) markiert.



E, 26b

Das Verkehrszeichen E, 26a ist **auf der rechten Seite der Fahrbahn** im Sichtfeld der Autofahrer anzubringen. Die Zonenbeschilderung wird grundsätzlich auf der Fahrbahnverengung oder im Seitenbereich aufgestellt, darf aber weder Fußgänger noch Radfahrer behindern. Für diese Verkehrsteilnehmer muss im Seitenbereich eine **hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m** gewährleistet sein.



Verkehrszeichen C, 14
als Fahrbahnmarkierung

Horizontale Verkehrszeichen

Das **Verkehrszeichen C, 14** („*limitation de vitesse*“) **mit der Aufschrift „20“ als Fahrbahnmarkierung** ist an einem Übergang anzubringen und kann innerhalb der Zone wiederholt werden. > [Siehe A11](#) Die Fahrbahnmarkierung ist in **weiß** vorzunehmen. Die Verwendung einer anderen Farbe ist nicht zulässig.

Vorfahrtsregeln



A.23

An Kreuzungen innerhalb der Begegnungszone **gilt prinzipiell die Rechts-vor-links-Regel**. Diese erfordert keinerlei spezifische Reglementierung von Seiten der Gemeindeverwaltung.

Im Gegensatz zu den Vorfahrtsregeln auf Staatsstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h **gilt in Begegnungszonen an Kreuzungen zwischen Gemeinde- und Staatsstraßen prinzipiell Rechts vor links**. Eine Ausnahme bilden einige Staatsstraßen, auf denen gemäß Artikel III des *Code de la Route* das Vorfahrtrecht für das Überqueren von Kreuzungen, Abzweigungen oder aufeinanderfolgenden Einmündungen gilt.

Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen sind mit der Einrichtung einer Begegnungszone **unvereinbar**.

Zusammenfassung

Begegnungszone (*zone de rencontre*)



E, 26a

ANWENDUNG

Route de distribution
Rue de desserte locale
Route de liaison (in Ausnahmefällen)

WICHTIGSTE GESTALTUNGSMERKMALE

Fußgängerinfrastruktur	Kein Bürgersteig
Breite des Bürgersteigs	/
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite des öffentlichen Raums	Variabel Fahrbahn: 4,5 bis 6 m je nach Verkehrsaufkommen (vor allem Busse und Lkw)
Mindestbreite der verengten Fahrbahn	3,5 bis 5 m je nach Verkehrsaufkommen (vor allem Busse und Lkw)
Maximale Länge der verkehrsberuhigten Zone	Begrenzt auf das absolut notwendige Maß
Empfohlener Abstand zwischen den baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	In Abhängigkeit von der funktionalen Klassifizierung festzulegen
Fahrbahnbelag	Heller Belag
Parken	Parkplatzbündelung abseits des öffentlichen Raums Längsparkplätze im Ausnahmefall mit baulich gestalteten oder ausgewiesenen Flächen

KENNZEICHNUNG UND VORFAHRTSREGELN

Vertikale Verkehrszeichen	E, 26a/E, 26b
Horizontale Verkehrszeichen	Fahrbahnmarkierung „20“
Rechts-vor-links-Regelung	Ja, systematisch
Fußgängerüberweg	Nein
Lichtsignalanlage	Nein

Prozedur: Staatsstraßen > [Siehe A14](#); Gemeindestraßen > [Siehe A15](#)

A 09

WOHNSTRASSE

Themen

Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel	2
Wichtigste Gestaltungsmerkmale	4
Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln	7
Zusammenfassung	9

Auf einen Blick

Die Wohnstraße (*zone résidentielle*) kann mehrere Straßen innerhalb eines Wohnviertels umfassen oder einen einzelnen Abschnitt, wie z. B. eine Sackgasse, betreffen. Durch eine Wohnstraße soll das Nachbarschaftsleben im öffentlichen Raum innerhalb des Wohnviertels gefördert werden. Die Gestaltung sollte so erfolgen, dass der zentrale Teil nicht hauptsächlich dem motorisierten Verkehr gewidmet ist.

Die Wohnstraße unterscheidet sich von der Begegnungszone dadurch, dass Kinder im gesamten öffentlichen Raum spielen können.

Wohnstraßen in einem Beispielort ↓



Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel

In einer Wohnstraße übernimmt der öffentliche Raum nicht nur eine Erschließungsfunktion, sondern dient auch als Ort des Austauschs und der Begegnung. Neben der Verkehrssicherheit stellt die Geselligkeit des öffentlichen Raums einen wesentlichen Vorteil dieser Zonen dar.



Fußgänger

In einer Wohnstraße wird der öffentliche Raum **von den Fußgängern und anderen Straßennutzern gleichermaßen genutzt**. Der Fußgängerbereich ist nicht durch bauliche Maßnahmen wie einen erhöhten Bürgersteig von den anderen Verkehrsteilnehmern getrennt.

Die Fußgänger **können die gesamte Breite des öffentlichen Raums nutzen**, dürfen dabei aber die anderen Straßennutzer nicht behindern. Laut *Code de la Route* haben **Kinder das Recht, im gesamten öffentlichen Raum zu spielen**. Von den Fahrzeugführern wird eine besonders aufmerksame und umsichtige Fahrweise gefordert.

Die Gestaltung muss **gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022** bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (*loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs*) erfolgen.



Radfahrer

Auf einer auf 20 km/h beruhigten Straße **wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt**. Das Grundprinzip der Wohnstraße lässt keine spezifischen Einrichtungen für Radfahrer zu. Bei Einbahnstraßen wird die Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr empfohlen.

[> Siehe A12, Seite 9](#)



Öffentliche Verkehrsmittel

Die Lage der Wohnstraßen im Straßennetz führt dazu, dass sie **in der Regel nicht von Linienbussen durchquert** werden.

Wenn die Durchfahrt eines Busses durch eine Wohnstraße unabdingbar ist, sollten **die Fahrbahnverengungen an die Begegnungshäufigkeit** zwischen zwei Bussen oder einem Bus und einem anderen Fahrzeug **angepasst** werden.



Motorisierter Individualverkehr

Der Verkehr in Wohnstraßen **soll sich auf die Erschließung der Häuser** in der Zone **beschränken**. Das **Verkehrsschema** ist entsprechend anzupassen. > [Siehe A 04](#)

Da **sich alle Straßennutzer denselben öffentlichen Straßenraum teilen**, sind **bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** notwendig, damit die Autofahrer die Fußgänger und Radfahrer nicht gefährden. > [Siehe A 13](#)



Parken

Die Anzahl der Autoparkplätze **soll auf ein Minimum reduziert werden**, um den Fußgängern und Radfahrern maximalen Raum und Sichtbarkeit zu gewähren. Zu Beginn der Wohnstraßen sollen **Sammelparkplätze** eingerichtet werden.

Das Parken im öffentlichen Raum ist lediglich auf baulich gestalteten oder ausgewiesenen Flächen zulässig.

Darstellung einer Wohnstraße



Wichtigste Gestaltungsmerkmale

In einer Wohnstraße betonen die einheitliche Ausrichtung der öffentlichen Straße, die Abwesenheit von Bürgersteigen sowie die menschengerechte Gestaltung des öffentlichen Raums deutlich, dass dieser Bereich von den verschiedenen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden kann.

Breite des Bürgersteigs

Aufgrund der gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums vom motorisierten Verkehr, Radfahrern und Fußgängern zeichnet sich die Wohnstraße dadurch aus, dass es **keine Bürgersteige und Bordsteine** (keine Höhenunterschiede) gibt.

Breite des öffentlichen Raums

Um die Umsetzung eines attraktiven Landschaftskonzepts zu ermöglichen, soll der öffentliche Raum eine **Mindestbreite von 6,5 m** aufweisen. Es empfiehlt sich, innerhalb einer Wohnstraße **Abschnitte unterschiedlicher Breiten** vorzusehen, die von **6,5 m bis zu kleinen Plätzen von mehr als 10 m** reichen können.

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Der **Übergang** in eine Wohnstraße ist **durch eine oder mehrere bauliche Maßnahme(n) gekennzeichnet**. > [Siehe A11](#)

Die Fahrbahn kann punktuell auf 3,5 m verengt werden (abwechselnder Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung). Die **Länge einer solchen Verengung kann** (abhängig vom Zufahrtskonzept der Rettungsdienste) **bis zu 20 m betragen**. Es wird empfohlen, **alle 20 bis 50 m eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme** vorzusehen.

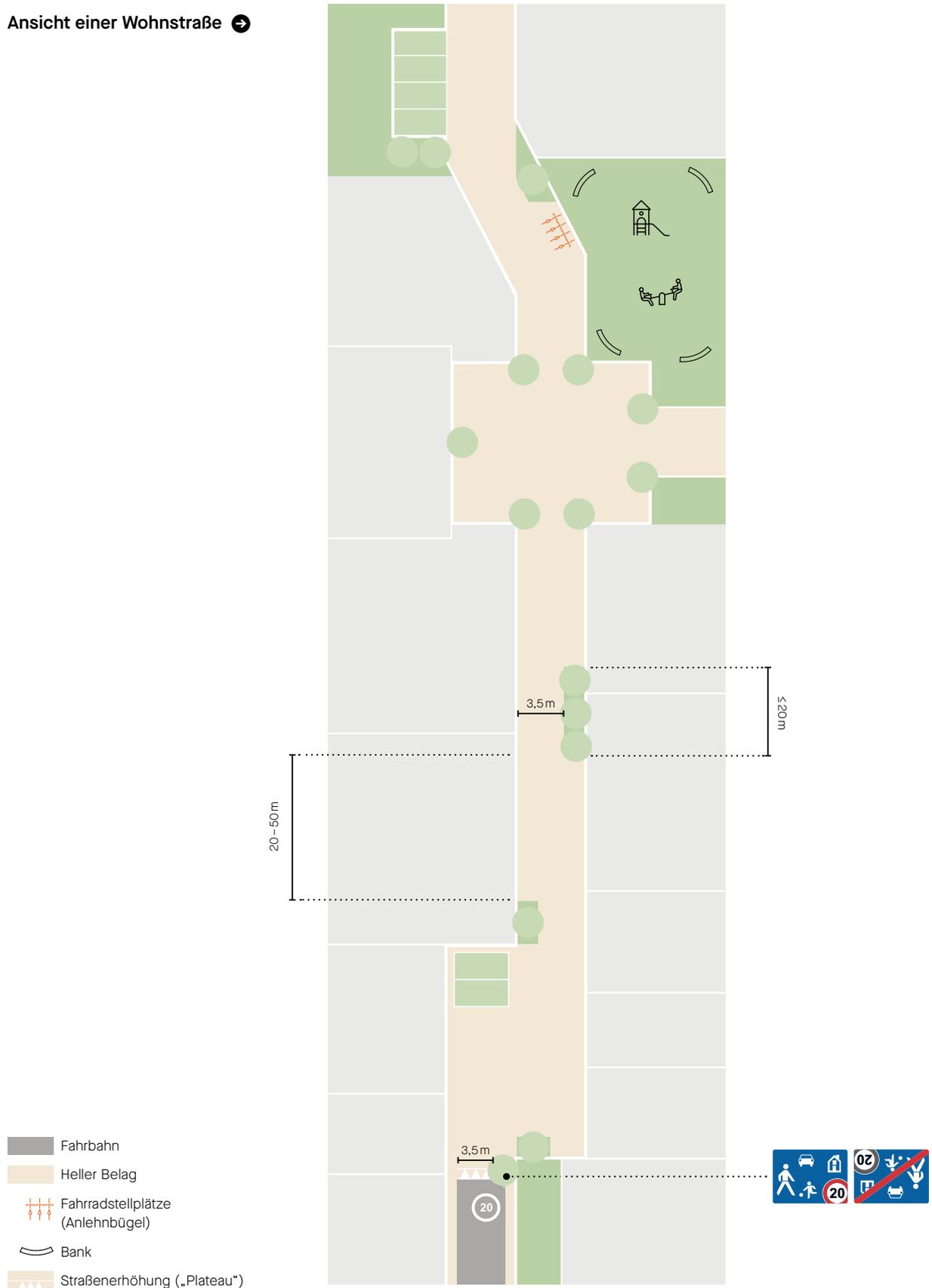
Belag

Die Fahrbahndecke und der Belag der Geh- und Radwege (auf gleicher Höhe) sind in einer **hellen Farbe** auszuführen. Diese **kann mit einem Steinpflaster kombiniert werden** (z. B. um Plätze hervorzuheben).

Länge des Abschnitts

Für die Länge des Abschnitts gibt es **keinerlei Beschränkungen**.

Ansicht einer Wohnstraße ➔





Wohnstraße



Wohnstraße mit Sammelparkplätzen am Eingang des Viertels

Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln

Innerhalb einer Wohnstraße gilt an allen Kreuzungen grundsätzlich Rechts vor links. Es sind keine Fußgängerüberwege vorzusehen.

Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrt der verkehrs- beruhigten Zone



E, 25a

Vertikale Verkehrszeichen

Die Wohnstraße wird durch das **Verkehrszeichen E, 25a** gekennzeichnet. Wie bei jeder Zonenbeschilderung ist das Verkehrszeichen für die Wohnstraße (E, 25a) **nur am Beginn der Zone aufzustellen** und gilt dann für alle Straßen, die in diese Zone einmünden. Das Ende der Zone wird durch das Verkehrszeichen E, 25b (auf der Rückseite des Verkehrszeichens E, 25a) oder durch eine Beschilderung angezeigt, die den Beginn einer neuen Zone (z. B. Tempo-30-Zone) markiert.



E, 25b

Das Verkehrszeichen E, 25a ist **auf der rechten Seite der Fahrbahn** im Sichtfeld der Autofahrer anzubringen. Die Zonenbeschilderung wird grundsätzlich auf der Fahrbahnverengung oder im Seitenbereich aufgestellt, darf aber weder Fußgänger noch Radfahrer behindern. Für diese Verkehrsteilnehmer muss im Seitenbereich eine **hindernisfreie Breite von mindestens 1,5 m** gewährleistet sein.



Verkehrszeichen C, 14
als Fahrbahnmarkierung

Horizontale Verkehrszeichen

Das **Verkehrszeichen C, 14** („*limitation de vitesse*“) **mit der Aufschrift „20“ als Fahrbahnmarkierung** ist an einem Übergang anzubringen und kann innerhalb der Zone wiederholt werden. > [Siehe A 11](#) Die Fahrbahnmarkierung ist in **weiß** vorzunehmen. Die Verwendung einer anderen Farbe ist nicht zulässig.

Vorfahrtsregeln



A.23

An Kreuzungen innerhalb der Wohnstraßen **gilt prinzipiell die Rechts-vor-links-Regel**. Diese erfordert keinerlei spezifische Reglementierung von Seiten der Gemeindeverwaltung.

Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen sind mit der Einrichtung einer Wohnstraße **unvereinbar**.

Darstellung einer Wohnstraße



Zusammenfassung

Wohnstraße (*zone résidentielle*)



E,25a

ANWENDUNG

Rue de desserte locale

WICHTIGSTE GESTALTUNGSMERKMALE

Fußgängerinfrastruktur	Kein Bürgersteig
Breite des Bürgersteigs	/
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite des öffentlichen Raums	≥ 6,5m und > 10 m (kleine Plätze)
Mindestbreite der verengten Fahrbahn	3,5 m
Maximale Länge der verkehrsberuhigten Zone	/
Empfohlener Abstand zwischen den baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	20 bis 50 m
Fahrbahnbelag	Heller Belag oder Pflaster
Parken	Bündelung der Parkplätze abseits des öffentlichen Raums Längsparkplätze im Ausnahmefall mit baulich gestalteten oder ausgewiesenen Flächen

KENNZEICHNUNG UND VORFAHRTSREGELN

Vertikale Verkehrszeichen	E, 25a/E, 25b
Horizontale Verkehrszeichen	Fahrbahnmarkierung „20“
Rechts-vor-links-Regelung	Ja, systematisch
Fußgängerüberweg	Nein
Lichtsignalanlage	Nein

Prozedur: Gemeindestraßen > [Siehe A15](#)

A 10 FUSSGÄNGERZONE

Themen

Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel	2
Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln	4
Zusammenfassung	5

Auf einen Blick

Das Zentrum einer Ortschaft, das sich an einer Straße befindet, die weitgehend vom motorisierten Verkehr befreit werden kann, kann als Fußgängerzone gestaltet werden. Eine Fußgängerzone kann mehrere Straßen umfassen und stärkt den kommerziellen und touristischen Charakter eines Ortszentrums.

Fußgängerzone in einem Beispielort ⬇



Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel

In einer Fußgängerzone können Wege und öffentliche Plätze geschaffen werden, die ausschließlich für Fußgänger zugänglich sind. Die Gemeindeverwaltungen können von diesem Grundsatz abweichen, indem sie Anwohnern, ihren Lieferanten und Straßennutzern bestimmter anderer Kategorien wie Radfahrern die Zufahrt erlauben. Diese Ausnahmen können zeitlich begrenzt sein.



Fußgänger

Der öffentliche Raum ist **höhengleich gestaltet** und ist in erster Linie auf die Bedürfnisse und den Komfort der Fußgänger, die ihn über die gesamte Breite nutzen können, ausgerichtet.



Radfahrer

Radfahrern kann es erlaubt sein, Fußgängerzonen zu durchqueren.
> [Siehe Seite 4](#) Da die Fußgängerzone in der Regel das Zentrum eines Ortes oder Viertels bildet, sollte eine Radroute durch die Fußgängerzone oder in ihrer Nähe verlaufen.

- > Wenn es eine **sichere und direkte Radroute als Alternative** gibt, ist es nicht notwendig, die Fußgängerzone für Radfahrer zu öffnen. In diesem Fall sind an den verschiedenen Eingängen zur Fußgängerzone Fahrradstellplätze vorzusehen.
- > Wenn es **keine vergleichbare Radroute als Alternative** gibt, empfiehlt es sich, die Durchfahrt durch das Zentrum mit dem Fahrrad zu gestatten. Idealerweise sollten nur bestimmte, klar erkennbare Straßen innerhalb der Fußgängerzone für den Radverkehr geöffnet sein.



Motorisierter Individualverkehr und Parken

Der motorisierte Verkehr **ist auf Anwohner und Lieferanten beschränkt und muss auf dem kürzesten Weg erfolgen**. Die Fahrer dürfen die Fußgänger in keinem Fall gefährden.

Der *Code de la Route* sieht die folgenden Bestimmungen vor:

- > **Fahrzeugführer**, die die Fußgängerzone durchqueren müssen (z. B., um zu Anliegergrundstücken zu gelangen), **müssen den Fußgängern Vorfahrt gewähren** und gegebenenfalls anhalten;
- > Fahrzeugführer, die die Fußgängerzone verlassen, müssen ihre Absicht rechtzeitig anzeigen, um **andere Straßennutzer nicht zu behindern oder zu gefährden**;
- > Fahrzeugführer, die eine Fußgängerzone verlassen, müssen **den anderen Verkehrsteilnehmern Vorfahrt gewähren**;
- > die **zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h**;
- > das **Parken von Autos ist in der Fußgängerzone verboten**.

Die **Einrichtung von Parkplätzen für Anlieferungen ist möglich**.



Fußgängerzone

Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln

Die Fußgängerzone soll nur in den Eingängen ausgeschildert sein. Die berechtigten Verkehrsteilnehmer und gegebenenfalls weitere Zugangsbedingungen sollten ebenfalls angegeben werden. Jedes Fahrzeug, das eine Fußgängerzone verlässt, muss den Fahrzeugen Vorfahrt gewähren, die auf der Straße fahren, auf die es abbiegt.

Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrt der verkehrs- beruhigten Zone



E,27a



E,27b

Vertikale Verkehrszeichen

Die Fußgängerzone wird **mit dem Verkehrszeichen E,27a gekennzeichnet**. Das Verkehrszeichen E,27b markiert das Ende der Zone. Es kann auf der Rückseite des Verkehrszeichens E,27a angebracht werden. Die Zonenbeschilderung ist grundsätzlich auf der rechten Seite der Fahrbahn im Sichtfeld der Autofahrer anzubringen.

Je nach Art der Zugangsbeschränkungen, die von der Gemeindeverwaltung definiert werden, kann das Verkehrszeichen E,27a durch die folgenden **Zusatzzeichen** ergänzt werden:



Modell 2



Modell 6a

- > Modell 2, wenn die Zufahrt in die Fußgängerzone nur **für Lieferanten an bestimmten Tagen und zu bestimmten Zeiten zulässig** ist;
- > Modell 6a, wenn die Zufahrt **für Radfahrer zulässig** ist.

Zusammenfassung

Fußgängerzone



E, 27a

ANWENDUNG

Fußgängerzone

WICHTIGSTE GESTALTUNGSMERKMALE

Fußgängerinfrastruktur	/
Breite des Bürgersteigs	Kein Bürgersteig
Radverkehrsanlage	Öffnung für den Radverkehr ist im Einzelfall zu prüfen
Breite des öffentlichen Raums	Variabel
Mindestbreite der verengten Fahrbahn	/
Maximale Länge der verkehrsberuhigten Zone	/
Empfohlener Abstand zwischen den baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	/
Fahrbahnbelag	/
Parken	Verboten Möglichkeit zur Einrichtung von Ladezonen

KENNZEICHNUNG UND VORFAHRTSREGELN

Vertikale Verkehrszeichen	E, 27a/E, 27b
Horizontale Verkehrszeichen	/
Fußgängerüberweg	Nein
Lichtsignalanlage	Nein

Prozedur: Gemeindestraßen > [Siehe A15](#)

A 11 ÜBERGÄNGE

Themen

Arten von Übergängen	2
Wichtigste Gestaltungsmerkmale eines Übergangs	3
I. Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs.....	9
I. A. Übergang von 50 zu 30 km/h	10
I. B. Übergang von 50 oder 30 km/h zu 20 km/h	13
II. Übergänge im Kreuzungsbereich.....	15
II. A. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten <i>Route de distribution</i>	16
II. B. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten <i>Rue de desserte locale</i>	19
II. C. Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten <i>Rue de desserte locale</i>	24
II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone	27
Zusammenfassung	28

Auf einen Blick

Ein Übergang kann eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder der funktionalen Klassifizierung zwischen zwei Straßen markieren. Dies kann entweder innerhalb des Straßenverlaufs oder an einer Kreuzung erfolgen.

Übergänge sind durch vertikale oder horizontale Versätze und einen anderen Fahrbahnbelag gekennzeichnet.

Unterschied zwischen dem Eingangsbereich einer Zone und einem Übergang

Unter „**Übergängen**“ werden in den vorliegenden ministeriellen Leitlinien Stellen im Straßennetz innerhalb von Ortschaften verstanden, an denen sich entweder die funktionale Klassifizierung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder beides zwischen zwei Straßen ändert.

Der „**Eingangsbereich einer Zone**“ ist ein Sonderfall eines Übergangs. Er kennzeichnet den Beginn einer Reihe von Straßen, für welche die spezifischen Verkehrsregeln der Zonenbeschilderung gelten.

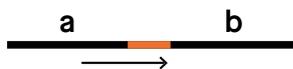
Weitere Sonderfälle eines Übergangs sind Geschwindigkeitsbegrenzungen, die nur für einen isolierten Abschnitt gelten, oder eine Änderung der funktionalen Klassifizierung zwischen zwei Straßen bei gleichbleibender Geschwindigkeitsbegrenzung.

Arten von Übergängen

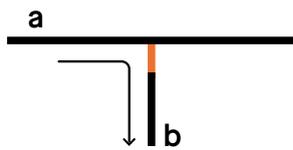
Die Gestaltung eines Übergangs ist in zwei Fällen notwendig, die auch zusammenfallen können:

- > bei einer Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- > bei einer Änderung der funktionalen Klassifizierung [> Siehe A 04](#)

Es lassen sich **zwei Arten von Übergängen** unterscheiden:



Übergang innerhalb des Straßenverlaufs



Übergang an einer Kreuzung

I. Übergang innerhalb des Straßenverlaufs [> Siehe Seite 9](#)

Der Übergang innerhalb des Straßenverlaufs kennzeichnet die **Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** zwischen zwei aufeinander folgenden Abschnitten. Der Übergang zeigt dem geradeaus fahrenden Verkehrsteilnehmer an, dass er in einen Abschnitt mit anderen Verkehrsregeln einfährt.

II. Übergang an einer Kreuzung [> Siehe Seite 15](#)

Der Übergang an einer Kreuzung kennzeichnet eine **Änderung der funktionalen Klassifizierung** oder **der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen zwei Straßen**. Der Übergang zeigt dem ein- bzw. rausfahrenden Verkehrsteilnehmer an, dass sich die Funktion der Straße oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dieser Stelle ändert.

Wichtigste Gestaltungsmerkmale eines Übergangs

Übergänge zeichnen sich durch die Kombination der folgenden drei Gestaltungsmerkmale aus:

- > seitliche Fahrbahnverengung [> siehe Seite 4](#)
- > vertikaler Fahrbahnversatz [> siehe Seite 5](#)
- > Änderung des Fahrbahnbelags [> siehe Seite 6](#)

Der *Trottoir traversant* stellt einen Sonderfall dar, der eine Kombination aus einem anderen Fahrbahnbelag und einem vertikalen Versatz darstellt. [> Siehe Seite 7](#)

Gestaltung der Fußgängerüberwege an Übergängen

Im Allgemeinen sollten an jedem **Übergang an einer Kreuzung** Fußgängerüberwege vorgesehen werden. Ausnahmen sind möglich, wenn ein Fußgängerüberweg keinen Mehrwert für die Fußgänger bietet (kein durchgehender Gehweg auf einer Seite des Überwegs oder kein Fußgängeraufkommen) oder wenn eine regelkonforme Einrichtung nicht möglich ist, insbesondere hinsichtlich der Sichtverhältnisse, oder in keinem Verhältnis zu den Fußgänger- oder Kraftfahrzeugströmen steht.

Ein Fußgängerüberweg muss gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022 bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (*loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs*) gestaltet werden. Auch wenn dies nicht unbedingt der direkten Wunschlinie der Fußgänger entspricht, kann die Einrichtung eines zurückversetzten Fußgängerüberwegs **hinter der Kreuzung (5 m)** an einer stark befahrenen *Route de liaison* oder *Route de distribution* das **Sichtfeld und den hindernisfreien Durchgang für Fußgänger** bzw. den motorisierten Verkehr gewährleisten.

Ein **Fußgängerüberweg** lässt sich mit der Gestaltung eines **Übergangs innerhalb des Straßenverlaufs** kombinieren, wenn davon auszugehen ist, dass die Fußgänger die Straße an genau dieser Stelle überqueren möchten.

Ein Fußgängerüberweg ist auf bestimmten Straßen sicherlich notwendig, um das Überqueren der Fahrbahn für die Fußgänger sicher zu gestalten, jedoch **handelt es sich hierbei weder um eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme noch um ein Element, das zwingend an jedem Übergang vorzusehen ist.**

Darüber hinaus **müssen** alle Fußgängerüberwege **gleich aussehen** (weiße Markierung direkt auf der Fahrbahn) und dürfen nur eins bedeuten: Fußgänger, die die Fahrbahn an dieser Stelle überqueren oder zu überqueren beabsichtigen, haben Vorrang.

Dies ist einer der Gründe, warum die vorliegenden ministeriellen Leitlinien **nicht mehr die Möglichkeit vorsehen, Fußgängerüberwege auf rotem Hintergrund im Rahmen von Um- und Neugestaltungsprojekten einzurichten.**

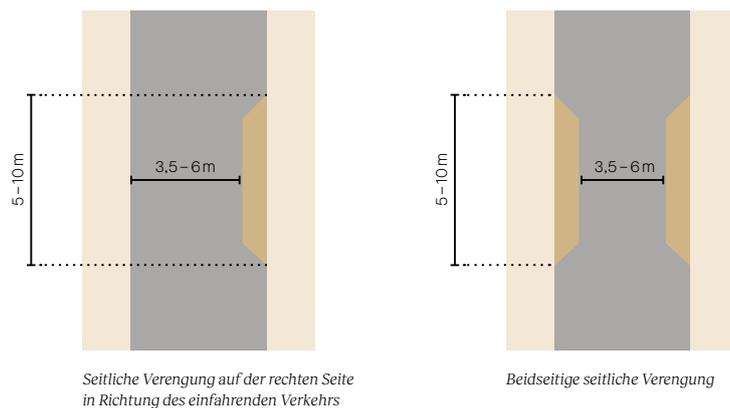


Fußgängerüberweg auf rotem Hintergrund: nicht mehr vorzusehende Gestaltung für neue Eingangsbereiche von Tempo-30-Zonen

Seitliche Fahrbahnverengung

Eine seitliche Verengung besteht darin, die Fahrbahnbreite punktuell (auf einer Länge von einigen Metern) zu reduzieren. Um die Wirksamkeit der Verengung zu maximieren, empfiehlt es sich, sie **auf der rechten Seite in Fahrtrichtung des in die verkehrsberuhigte Zone einfahrenden Verkehrs** vorzusehen. Es ist auch möglich, auf beiden Seiten der Fahrbahn einen horizontalen Versatz einzurichten.

Die **Fahrbahnbreite** kann im Bereich der Engstelle zwischen **3,5 und 6 m** betragen. Sie hängt vom maßgeblichen Kreuzungsfall (z. B. Lkw - Lkw oder Lkw - Auto), von der funktionalen Klassifizierung der betroffenen Straße und der dort geltenden Höchstgeschwindigkeit ab. Die **Länge der Verengung variiert zwischen 5 und 10 m** (bis zu 15 m bei Kombination mit einer Straßenerhöhung „Plateau“) je nach örtlichen Gegebenheiten.



Provisorische Gestaltung von Übergängen

Im Falle einer ersten Verkehrsberuhigung und bis zur Gelegenheit einer umfassenden Neugestaltung können provisorische bauliche Maßnahmen vorgesehen werden, wie zum Beispiel eine **geklebte Verkehrsinsel**.

Es gilt, umfangreiche Arbeiten wie die Sanierung der unterirdischen Netze zu nutzen, um provisorische Maßnahmen durch **dauerhafte Einrichtungen** (Grünflächen, Stadtmöbiliar usw.) zu ersetzen, die die Qualität des öffentlichen Raums verbessern. [> Siehe A03](#)



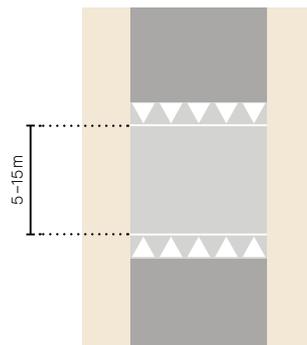
Geklebte Verkehrsinsel zur Markierung der seitlichen Verengung

Vertikaler Fahrbahnversatz

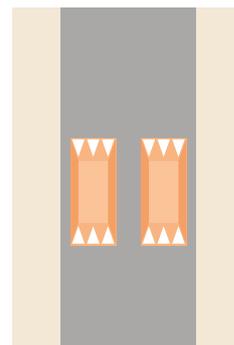
Ein vertikaler Fahrbahnversatz bedeutet, dass **die Fahrbahn punktuell erhöht** wird. Er kann je nach funktionaler Klassifizierung der Straße und Verkehrsaufkommen unterschiedlich ausgestaltet sein und folgende Formen annehmen:

- > **Straßenerhöhung („Plateau“)** > [siehe A13, Seite 28](#)
- > **Berliner Kissen** > [siehe A13, Seite 26](#)
- > **Sinuswelle** auf Gemeindestraßen > [siehe A13, Seite 34](#)

Im Allgemeinen beträgt die **Länge** einer Straßenerhöhung („Plateau“) **5 bis 15 m** (15 m bei regelmäßigem Busverkehr) je nach Anteil der Schwerlastfahrzeuge am Verkehrsaufkommen. Wenn das Busaufkommen zu hoch ist, ist das Plateau durch eine für den Busverkehr besser geeignete Alternative wie ein Berliner Kissen zu ersetzen.



Vertikaler Versatz durch eine Straßenerhöhung („Plateau“)



Vertikaler Versatz durch Berliner Kissen

Änderung des Fahrbahnbelags

Ein heller Fahrbahnbelag auf Höhe der Übergänge **hebt eine Änderung der funktionalen Klassifizierung oder der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hervor**.

Je nach Kontext und Länge des betreffenden Abschnitts sind unterschiedliche helle Beläge möglich:

- > heller Belag (Machbarkeit hängt vom Lkw-Aufkommen ab);
- > gestrahlte Fahrbahndecke;
- > Fahrbahndecke mit hellem Splittmastixasphalt (SMA);
- > Auftragung einer Oberflächenschutzbeschichtung.

Ein einfacher Anstrich der Fahrbahn ist nicht erlaubt. Der Belag des Übergangs muss stets heller sein als der der Fahrbahn. Er ist auf einer **Länge** von etwa **15 m** vorzusehen. Diese Länge kann bei einer Kombination mit einem vertikalen Fahrbahnversatz oder einer seitlichen Fahrbahnverengung angepasst werden. Im Sonderfall einer verkehrsberuhigten Zone oder eines verkehrsberuhigten Abschnitts, die oder der vollständig mit einem anderen Belag gestaltet ist, z. B. in einer Begegnungszone, soll der Übergang mit dem gleichen Belag wie der Rest des Abschnitts oder der Zone ausgeführt werden.



Übergang in eine Wohnstraße (zone résidentielle)

Trottoir traversant

Der 2018 in den *Code de la Route* aufgenommene *Trottoir traversant* ist ein für Fußgänger besonders attraktives Gestaltungselement. Er eignet sich hervorragend für die Kennzeichnung eines **Übergangs an einer Kreuzung** zwischen einer *Rue de desserte locale* und einer *Route de liaison* oder *Route de distribution*.

Wichtigste Merkmale und regulatorische Aspekte

Der *Trottoir traversant* ermöglicht es den Fußgängern, ihren **Weg in gerader Linie fortzusetzen**, ohne den Bürgersteig zu verlassen. Es ist der motorisierte Verkehr, der den eigentlich für die Fußgänger reservierten Bereich überquert. Wie in allen anderen Fällen, in denen ein motorisiertes Fahrzeug einen Bürgersteig überquert (Parkplatz, private Einfahrt usw.), ist es **verpflichtend, zuerst dem Fußgänger** und dann den Fahrzeugen auf der Straße, in die es einfahren möchte, **Vorrang zu gewähren**. Das Verkehrszeichen B,1 („céder le passage“) kann aufgestellt werden, ist aber nicht vorgeschrieben. Der *Trottoir traversant* kann an der Einmündung einer Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h angelegt werden.

Er kann auch bei einer Einmündung mit einem (geteilten oder getrennten) Rad- und Fußweg vorgesehen werden.



Sicht vom Bürgersteig aus

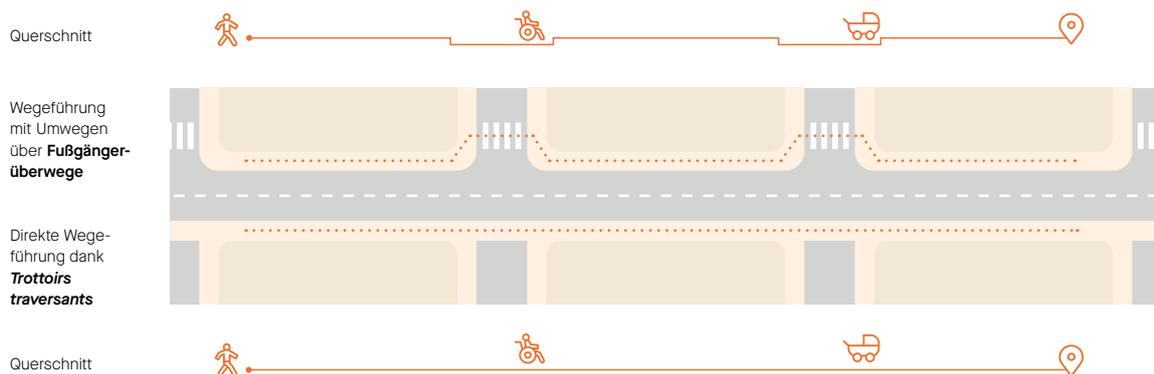


Sicht von der Fahrbahn aus

Vorteile des *Trottoir traversant*

- > **Sicherheit der Fußgänger** durch vertauschte Rollen: Es sind die Fahrzeuge, die den Bürgersteig überqueren, und nicht die Fußgänger, welche die Fahrbahn überqueren.
- > **Reduzierung der Umwege** für die Fußgänger im Vergleich zu einer direkten Wegeführung
- > **Verringerung der Anzahl an Bordsteinkanten, die überquert werden müssen.** Der *Trottoir traversant* weist für die Fußgänger keine Bordsteinkanten auf und lässt sich daher von Fußgängern, die mit Rädern unterwegs sind (Rollstühle, Kinderwagen usw.), leicht begehen.
- > **Verpflichtung für Fahrzeuge, abzubremsen**, da sie einen Höhenunterschied überwinden müssen. Es handelt sich hierbei also um eine besonders wirkungsvolle Gestaltung, um einen Übergang zu kennzeichnen.

Vorteile eines *Trottoir traversant* (unten) im Vergleich zu mehreren aufeinanderfolgenden Fußgängerüberwegen (oben) ↓



Die Einrichtung eines *Trottoir traversant* wird nicht empfohlen, wenn:

- > die angrenzende Straße ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen aufweist;
- > auf der angrenzenden Straße Schwerlastverkehr (außer Müllabfuhr) verkehrt;
- > auf der angrenzenden Straße regelmäßig Busse (außer Schulverkehr) verkehren;
- > die Kreuzung von einer Lichtsignalanlage geregelt wird;
- > die Sichtbarkeit von Fußgängern bzw. Radfahrern nicht gewährleistet ist;
- > die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Vorfahrtsstraße bei über 50 km/h liegt;
- > es aus technischen Gründen nicht möglich ist, einen *Trottoir traversant* gemäß den von der Straßenbauverwaltung festgelegten Gestaltungsprinzipien anzulegen. > Siehe <https://gd.lu/c26tWn>

I. Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs

Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs kennzeichnen eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen zwei Straßenabschnitten, ohne dass sich die funktionale Klassifizierung ändert.

Arten von Übergängen innerhalb des Straßenverlaufs

Die Gestaltung des Übergangs hängt in erster Linie von den betreffenden **Geschwindigkeitsregelungen**, aber auch von der funktionalen Klassifizierung der Straße ab. Man unterscheidet **zwei Arten von Übergängen innerhalb des Straßenverlaufs**:

I. A. Übergang von 50 auf 30 km/h auf einer *Route de liaison* oder einer *Route de distribution* > [Siehe Seite 10](#)

Auf einer *Route de liaison* kennzeichnet dieser Übergang den Beginn eines Abschnitts mit begrenzter Länge, der häufig vollständig erhöht und mit einem hellen Belag ausgestattet ist. Dieser Abschnitt kann mit den angrenzenden Straßen in eine Tempo-30-Zone integriert werden. > [Siehe A 05](#) Auf einer *Route de distribution* kennzeichnet diese Art von Übergang in der Regel den Beginn eines in eine Tempo-30-Zone integrierten Abschnitts. > [Siehe A 06](#)

I. B. Übergang von 50 oder 30 zu 20 km/h auf einer *Route de distribution* oder einer *Rue de desserte locale** > [Siehe Seite 13](#)

Auf einer *Route de distribution* kennzeichnet dieser Übergang den Beginn einer **Begegnungszone**. > [Siehe A 08](#) Auf einer *Rue de desserte locale* kennzeichnet diese Art von Übergang in der Regel den Beginn einer **Wohnstraße**. > [Siehe A 09](#) Ausnahmen wie eine Begegnungszone auf einer *Rue de desserte locale* sind möglich, haben aber keine Auswirkungen auf die Gestaltung des Übergangs.

* Die Einrichtung eines Übergangs zu einer Begegnungszone auf einer Staatsstraße erfordert eine individuelle Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung.

Dem Übergang von 50 zu 20 km/h muss nicht zwangsläufig ein auf 30 km/h beschränkter Abschnitt vorausgehen.

Sonderfall eines Übergangs innerhalb des Straßenverlaufs: die Fußgängerzone

Ein Übergang zu einer Fußgängerzone ist im Straßenverlauf ein selten vorkommender Sonderfall, der im Folgenden nicht im Einzelnen beschrieben wird. Der motorisierte Verkehr muss vor dem Beginn der Fußgängerzone die Möglichkeit haben, zu wenden, und **die Zufahrt in die Fußgängerzone muss physisch verhindert werden**, beispielsweise durch einen versenkbaren Poller. Durch einen solchen Poller kann der

Zugang der Berechtigten gemäß den im Verkehrsreglement festgelegten Uhrzeiten und Modalitäten geregelt werden. Die Einrichtung eines solchen Übergangs hängt in erster Linie von der gewünschten Gestaltung der Fußgängerzone ab und muss deshalb im Einzelfall festgelegt werden. > [Siehe A 10](#)

I. A. Übergang von 50 zu 30 km/h

Der Wechsel von 50 zu 30 km/h auf einer **Route de liaison** oder **Route de distribution** ist durch eine **seitliche Fahrbahnverengung** und/oder einen **vertikalen Fahrbahnversatz**, idealerweise eine Straßenerhöhung („Plateau“), zu kennzeichnen. In der Regel wird ein **heller Belag** gewählt.

Es lassen sich **drei Situationen** unterscheiden:

- I. A. 1.** Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer **Route de liaison** > [Siehe Seite 10](#)
- I. A. 2.** Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer **Route de distribution mit hohem Verkehrsaufkommen** > [Siehe Seite 11](#)
- I. A. 3.** Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer **Route de distribution mit niedrigem Verkehrsaufkommen** > [Siehe Seite 12](#)

I. A. 1. Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer **Route de liaison** ⬇

> [Siehe A 05](#)

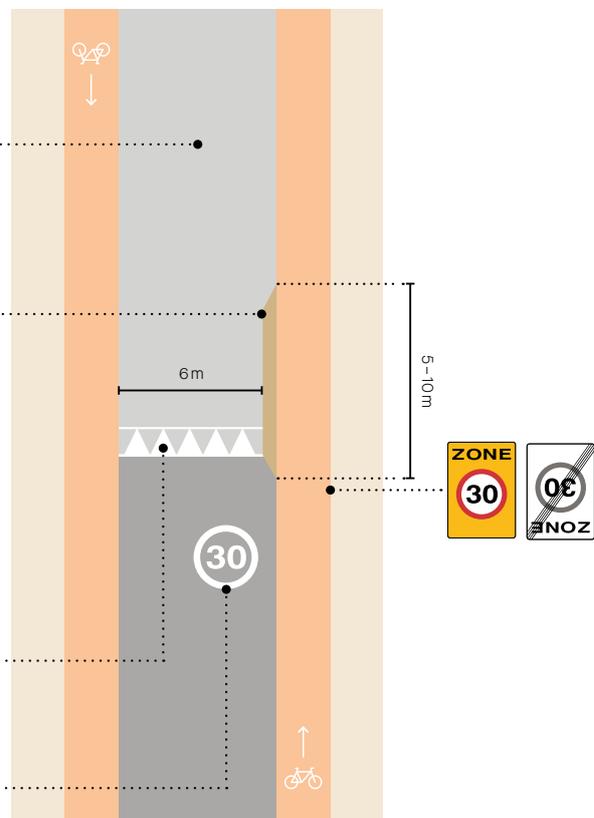
Heller Belag auf dem gesamten auf 30 km/h beschränkten Abschnitt.

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu **6 m** (maßgeblicher Kreuzungsfall: Lkw – Lkw mit 30 km/h). Die Länge der Verengung erstreckt sich in der Regel über **5 bis 10 m**.*

und/oder

Vertikaler Fahrbahnversatz: Der Abschnitt kann mithilfe einer Fahrbahnerhöhung gestaltet werden, die Teil des Übergangs ist. Wenn eine Erhöhung auf der gesamten Länge des auf 30 km/h beschränkten Abschnitts nicht umsetzbar ist, ist die Einrichtung einer Straßenerhöhung („Plateau“) auf einer Länge von **5 bis 15 m**** (15 m bei regelmäßigem Busverkehr) oder eines Berliner Kissens möglich.

Das Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung** ist vor Beginn des Übergangs anzubringen.



* Wenn die Gestaltung des Übergangs die Kombination eines vertikalen Fahrbahnversatzes in Form einer Straßenerhöhung („Plateau“) mit einer seitlichen Verengung vorsieht, kann Letztere an die Länge des Plateaus angepasst werden.

** Länge der Straßenerhöhung ohne Rampen



Übergang von 50 zu 30 km/h

I.A.3. Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer Route de distribution mit niedrigem Verkehrsaufkommen ⬇

> [Siehe A 06](#)

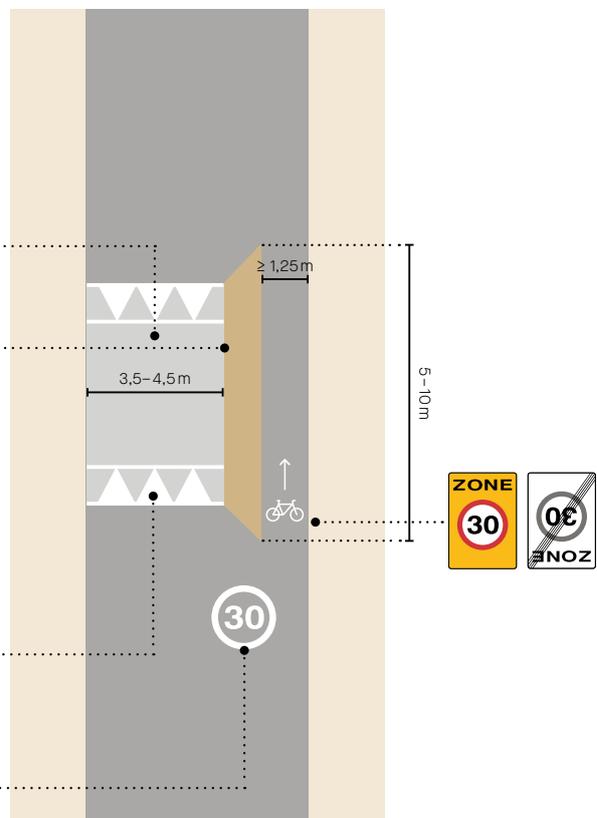
Heller Belag auf der gesamten Länge der seitlichen Verengung oder des vertikalen Fahrbahnversatzes auf mindestens 5 m.

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu **4,5 m** (maßgeblicher Kreuzungsfall: Fahrrad oder Auto – Auto mit 30 km/h **ohne** Bypass für die Radfahrer) oder **3,5 m** (abwechselnder Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung **mit Bypass** für die Radfahrer). Die Länge der Verengung erstreckt sich in der Regel über **5 bis 10 m***.

und/oder

Vertikaler Fahrbahnversatz durch Einrichtung einer Straßenerhöhung („Plateau“) auf einer Länge von **5 bis 15 m**** (15 m bei regelmäßigem Busverkehr) oder eines Berliner Kissens

Das Verkehrszeichen C,14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung** ist vor Beginn des Übergangs anzubringen.



* Wenn die Gestaltung des Übergangs die Kombination eines vertikalen Fahrbahnversatzes in Form einer Straßenerhöhung („Plateau“) mit einer seitlichen Verengung vorsieht, kann Letztere an die Länge des Plateaus angepasst werden.

** Länge der Straßenerhöhung ohne Rampen

I. B. Übergang von 50 oder 30 zu 20 km/h

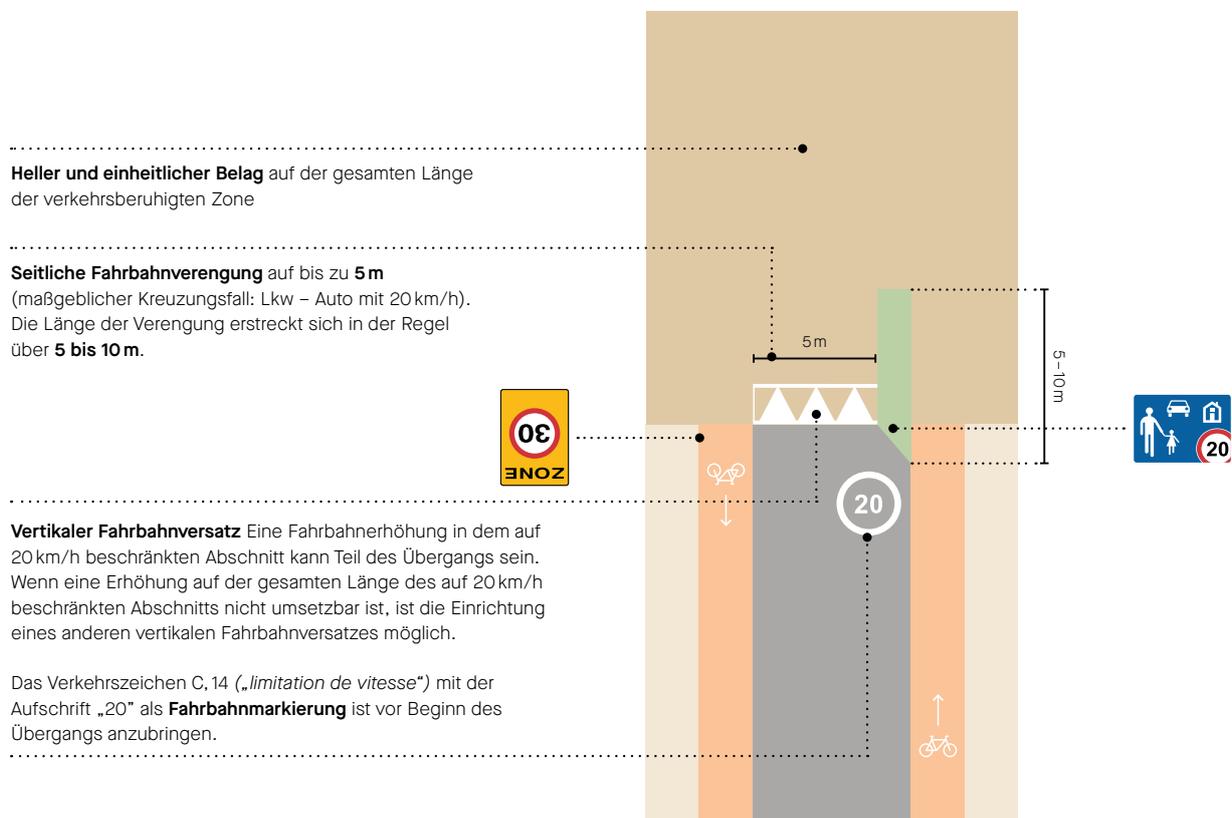
Der Wechsel von 50 oder 30 zu 20 km/h auf einer *Route de distribution* oder *Rue de desserte locale* ist durch eine **seitliche Fahrbahnverengung** und optional durch einen **vertikalen Fahrbahnversatz**, idealerweise eine Straßenerhöhung („Plateau“), zu kennzeichnen. In der Regel ist ein **einheitlicher Belag** für die gesamte Breite des öffentlichen Raums vorzusehen.

Es lassen sich **zwei Situationen** unterscheiden:

- I. B. 1.** Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit **hohem Verkehrsaufkommen** > [Siehe Seite 13](#)
- I. B. 2.** Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit **niedrigem Verkehrsaufkommen** oder einer *Rue de desserte locale* > [Siehe Seite 14](#)

I. B. 1. Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit hohem Verkehrsaufkommen ⬇

> [Siehe A 08](#)



I. B. 2. Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit niedrigem Verkehrsaufkommen oder einer *Rue de desserte locale* ↓

> [Siehe A 08](#)

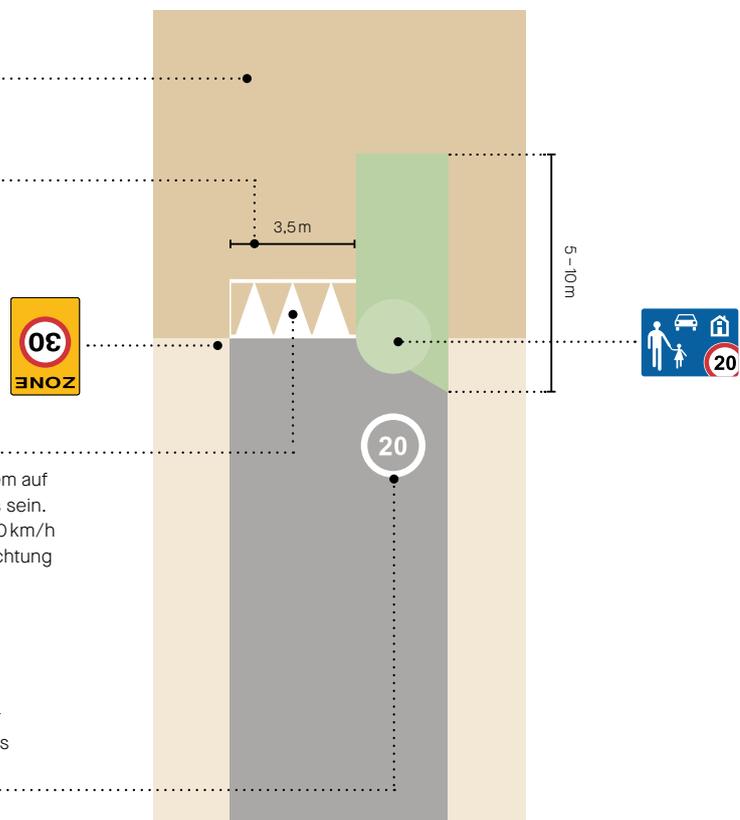
> [Siehe A 09](#)

Heller und einheitlicher Belag auf der gesamten Länge der verkehrsberuhigten Zone

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu **3,5 m** (abwechselnder Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung). Die Länge der Verengung erstreckt sich in der Regel über **5 bis 10 m**.

Vertikaler Fahrbahnversatz Eine Fahrbahnerhöhung in dem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt kann Teil des Übergangs sein. Wenn eine Erhöhung auf der gesamten Länge des auf 20 km/h beschränkten Abschnitts nicht umsetzbar ist, ist die Einrichtung eines anderen vertikalen Fahrbahnversatzes möglich.

Das Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „20“ als **Fahrbahnmarkierung** ist vor Beginn des Übergangs anzubringen.



Übergang von 30 zu 20 km/h

II. Übergang im Kreuzungsbereich

Übergänge an Kreuzungen betreffen nicht nur Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen den verschiedenen Einmündungen einer Kreuzung, sondern können auch ein Wechsel der funktionalen Klassifizierung bei gleichbleibender Geschwindigkeitsbegrenzung bedeuten. Bei der Gestaltung des Übergangs müssen daher beide Parameter berücksichtigt werden.

Im Folgenden werden die Übergänge aus Sicht eines Verkehrsteilnehmers dargestellt, der auf eine Straße mit einer geringeren Geschwindigkeitsbegrenzung oder einer Funktion, die eine größere Verkehrsberuhigung ermöglicht, einbiegen will. Die folgende Tabelle fasst die **verschiedenen Übergänge** zusammen.

		ZU			
		<i>Route de distribution</i> – 30 km/h	<i>Rue de desserte locale</i> – 30 km/h	<i>Rue de desserte locale</i> – 20 km/h (Begegnungszone oder Wohnstraße)	Fußgängerzone
VON	<i>Route de liaison</i> – 50 km/h	II. A* Siehe Seite 16	II. B Siehe Seite 19	II. C Siehe Seite 24	II. D Siehe Seite 27
	<i>Route de liaison</i> – 30 km/h				
	<i>Route de distribution</i> – 30 km/h				
	<i>Rue de desserte locale</i> – 30 km/h				
	<i>Rue de desserte locale</i> – 20 km/h (Begegnungszone oder Wohnstraße)				

* Der Sonderfall eines Übergangs von einer auf 50 km/h beschränkten *Route de distribution* zu einer auf 30 km/h beschränkten *Route de distribution* ist genauso zu gestalten wie der Übergang von einer auf 50 km/h beschränkten *Route de liaison*. Dieses Szenario wird deshalb im Folgenden nicht separat behandelt.

An einer Kreuzung, deren Einmündungen alle **die gleichen Geschwindigkeitsbegrenzungen und dieselbe funktionale Klassifizierung** aufweisen, können Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden, auch wenn dies **nicht als Übergang betrachtet** werden soll. [> Siehe A13, Seite 30](#)

II. A. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten *Route de distribution*

Von dieser Art Übergang sind *Routes de liaison* betroffen, von denen Fahrzeuge auf eine auf 30 km/h beschränkte *Route de distribution* abbiegen können.

Es lassen sich **zwei Situationen** unterscheiden:

- II. A. 1.** Im Falle einer **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h** auf der *Route de liaison* ist der Übergang nur auf der *Route de distribution* gekennzeichnet. [> Siehe Seite 17](#)
- II. A. 2.** Im Falle einer **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h** auf der *Route de liaison* wird die Gestaltung der *Route de liaison* noch einige Meter auf der *Route de distribution* fortgesetzt. [> Siehe Seite 18](#)

An einem Übergang mit einer **Staatsstraße**, was im Falle einer *Route de liaison* in der Regel gegeben ist, sind die Ausführungsdetails mit Blick auf die Erteilung einer *Permission de voirie* in **Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung festzulegen**. Die erforderlichen Abmessungen können in Abhängigkeit von den Eigenschaften der Kreuzung variieren und daher von den allgemeinen Werten abweichen, die im Folgenden angegeben sind.

Die Einrichtung eines *Trottoir traversant* ist für diese Art von Übergang nicht geeignet.



Gestaltung eines Übergangs von einer auf 30 km/h beschränkten *Route de liaison* (im Vordergrund) zu einer ebenfalls auf 30 km/h beschränkten *Route de distribution* (im Hintergrund)

II. A. 1. Übergang von einer auf 50 km/h beschränkten *Route de liaison* ⬇

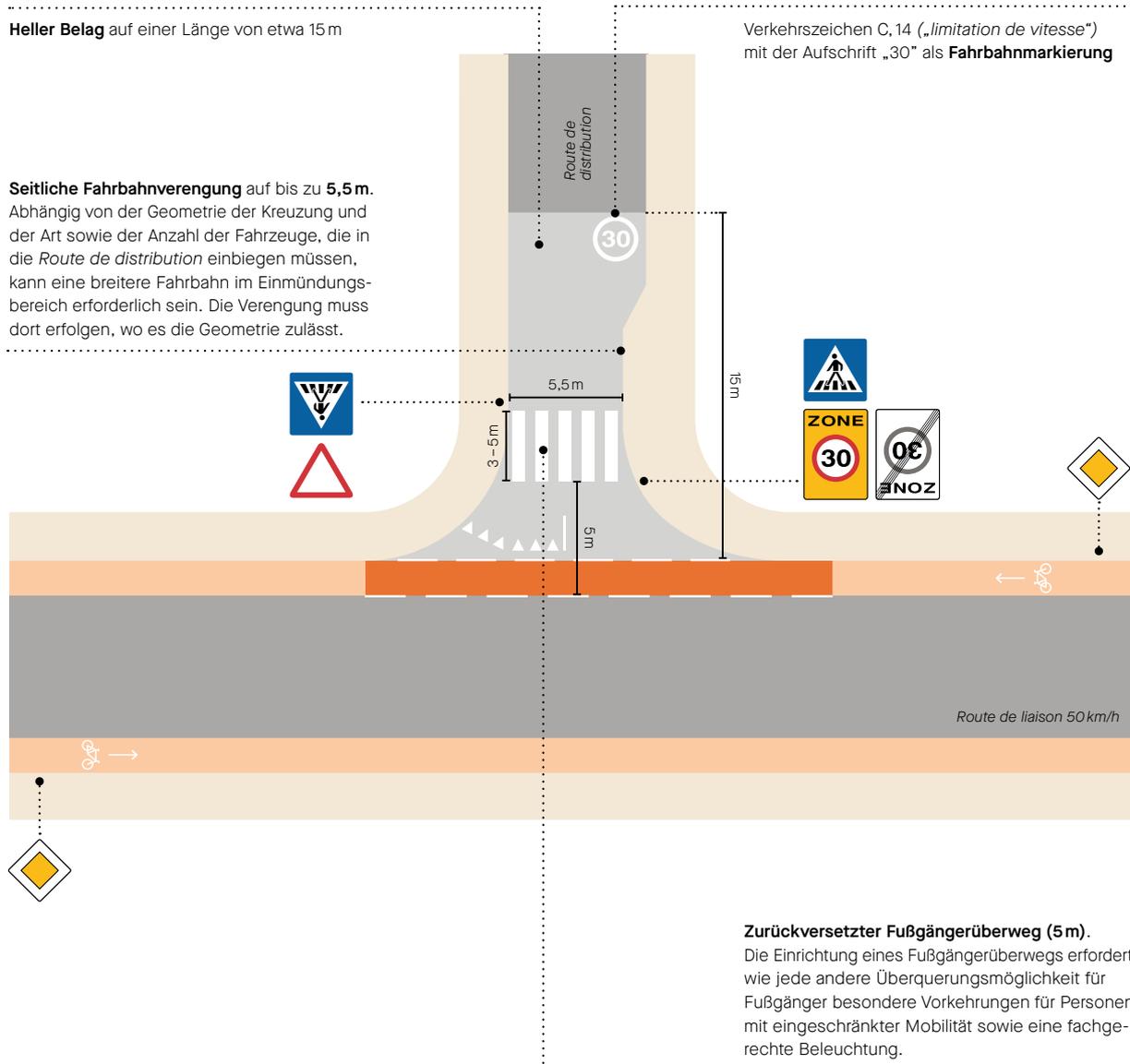
Auf einer verkehrsberuhigten *Route de distribution* mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h kann nach dem Übergang (> 10 m vom Rand der *Route de liaison*) ein vertikaler Fahrbahnversatz in Form einer Straßenerhöhung („Plateau“) oder eines Berliner Kissens vorgesehen werden, um ein erneutes Beschleunigen des motorisierten Verkehrs zu vermeiden.

Heller Belag auf einer Länge von etwa 15 m

Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung**

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu 5,5 m.

Abhängig von der Geometrie der Kreuzung und der Art sowie der Anzahl der Fahrzeuge, die in die *Route de distribution* einbiegen müssen, kann eine breitere Fahrbahn im Einmündungsbereich erforderlich sein. Die Verengung muss dort erfolgen, wo es die Geometrie zulässt.



Zurückversetzter Fußgängerüberweg (5 m).

Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs erfordert wie jede andere Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger besondere Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie eine fachgerechte Beleuchtung.

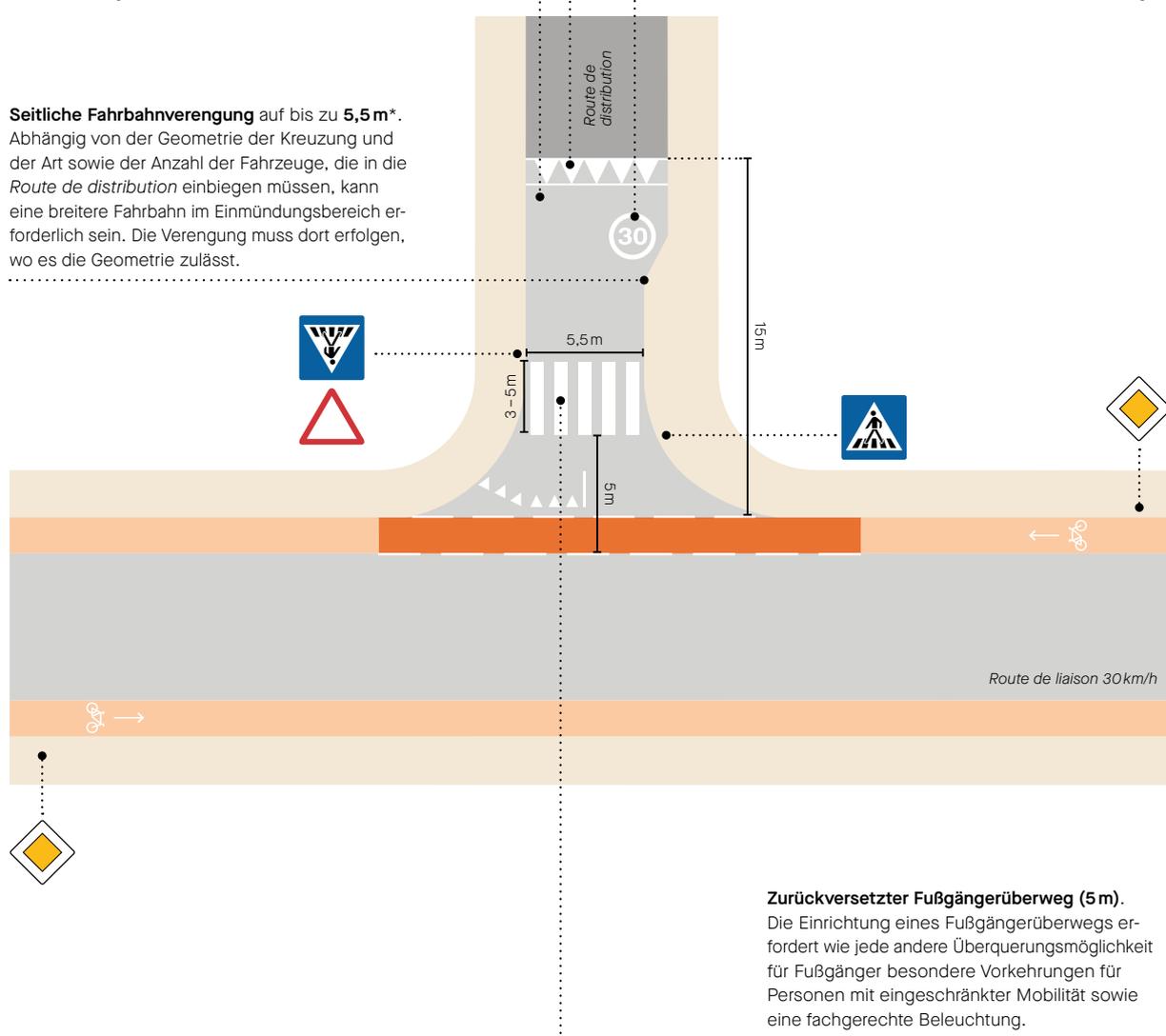
II. A. 2. Übergang von einer auf 30 km/h beschränkten *Route de liaison* ↓

Vertikaler Fahrbahnversatz Wenn die *Route de liaison* (durch eine Straßenerhöhung „Plateau“ oder eine Aufpflasterung an einer Kreuzung) erhöht ist, muss Letztere bis zum Ende des Übergangs verlängert werden.

Heller Belag, identisch mit dem der *Route de liaison*, auf einer Länge von etwa **15 m**

Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung**

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu **5,5 m***. Abhängig von der Geometrie der Kreuzung und der Art sowie der Anzahl der Fahrzeuge, die in die *Route de distribution* einbiegen müssen, kann eine breitere Fahrbahn im Einmündungsbereich erforderlich sein. Die Verengung muss dort erfolgen, wo es die Geometrie zulässt.



* Wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der *Route de liaison* vor der *Route de distribution* erfolgt, ist keine Umgestaltung der Einmündung (im Rahmen des Projekts zur Verkehrsberuhigung der *Route de liaison*) erforderlich.

II. B. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten *Rue de desserte locale*

Die Übergänge zu den *Rues de desserte locale* mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h können von auf 30 oder 50 km/h beschränkten *Routes de liaison* und *Routes de distribution* erfolgen.

II. B. 1. **Trottoir traversant** > [Siehe Seite 20](#)

Diese Übergänge sind standardmäßig mit einem *Trottoir traversant* auszustatten, da es sich bei den *Rues de desserte locale* per Definition um Straßen mit niedrigem Verkehrsaufkommen und ohne regelmäßigen Bus- oder Schwerlastverkehr handelt.

Es gibt jedoch **drei Situationen**, in denen eine andere Gestaltung in Erwägung zu ziehen ist:

II. B. 2. **Übergang zu einer *Rue de desserte locale* mit hohem Verkehrsaufkommen oder hohem Bus- oder Schwerlastverkehr** > [Siehe Seite 21](#)

II. B. 3. **Übergang von einer kommunalen *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale* mit Rechts vor links** > [Siehe Seite 22](#)

Dieser Fall betrifft Kreuzungen mit **kommunalen *Routes de distribution* mit geringem Verkehrsaufkommen**, auf denen eine **Rechts-vor-links-Regelung und die Kennzeichnung der Änderung der funktionalen Klassifizierung** zwischen der *Route de distribution* und der *Rue de desserte locale* wünschenswert sind. Eine solche Situation empfiehlt sich lediglich für den Fall einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der *Route de distribution*.

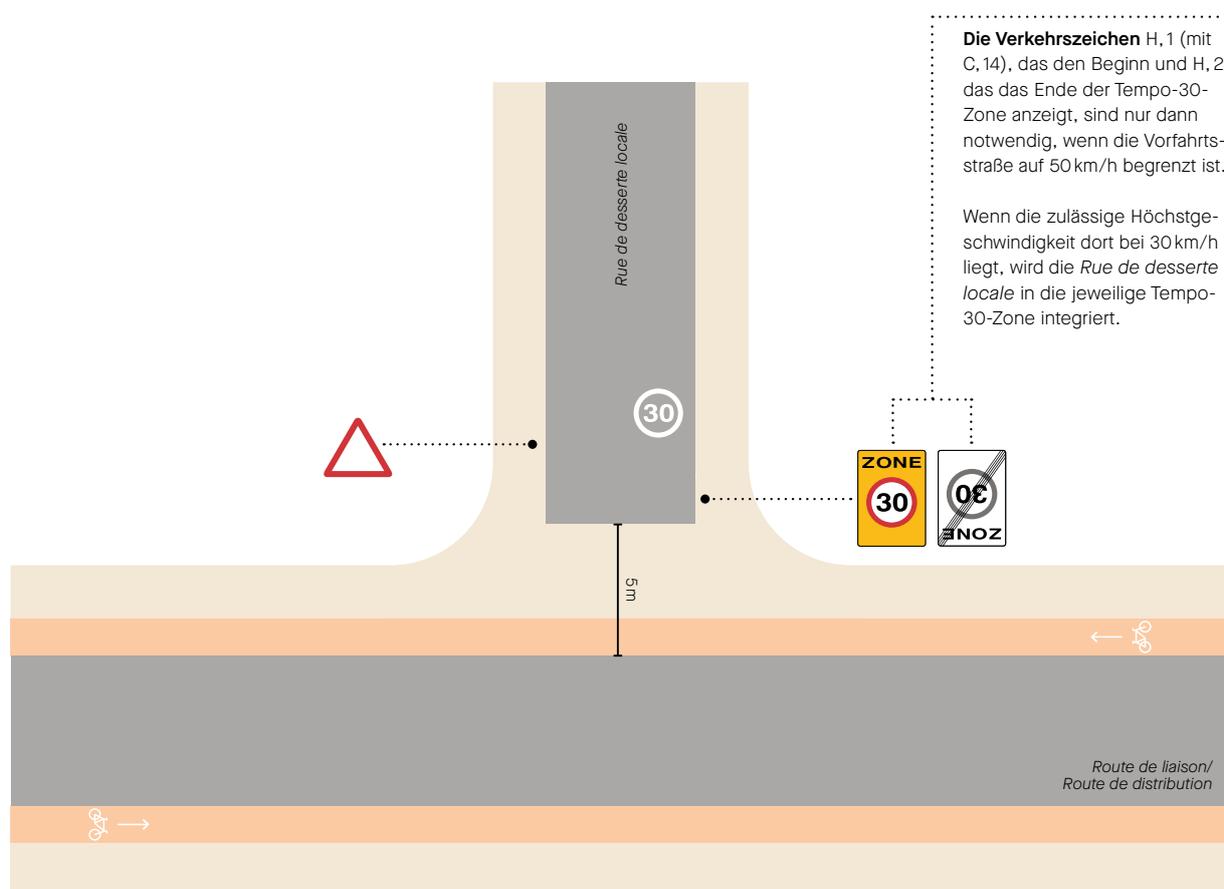
II. B. 4. **Übergang von einer kommunalen *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale* an einer Kreuzung mit Aufpflasterung** > [Siehe Seite 23](#)

Dieser Fall betrifft Kreuzungen mit **kommunalen *Routes de distribution* mit geringem Verkehrsaufkommen**, auf denen eine **Rechts-vor-links-Regelung** wünschenswert ist und wo die Kennzeichnung der Änderung der funktionalen Klassifizierung zwischen der *Route de distribution* und der *Rue de desserte locale* nicht wichtig ist. Eine solche Gestaltung empfiehlt sich lediglich für den Fall einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der *Route de distribution*.



Trottoir traversant an der Einmündung einer *Rue de desserte locale*

II. B. 1. Trottoir traversant auf einer auf 30 km/h beschränkten Rue de desserte locale



Wenn der Übergang eine Staatsstraße betrifft, ist der *Trottoir traversant* gemäß den von der Straßenbauverwaltung festgelegten Gestaltungsprinzipien anzulegen („*Trottoir traversant, Dossier technique pour déterminer les conditions d’Gestaltung et les prescriptions techniques*; APC; September 2020“ > siehe <https://gd.lu/c26rWn>). Es wird empfohlen, **diese Gestaltungsprinzipien** auch bei einem Übergang **zwischen zwei Gemeindestraßen** zu befolgen. Auf der Fahrbahn ist nach dem *Trottoir traversant* eine **Fahrbahnmarkierung mit der Aufschrift „30“** anzubringen.

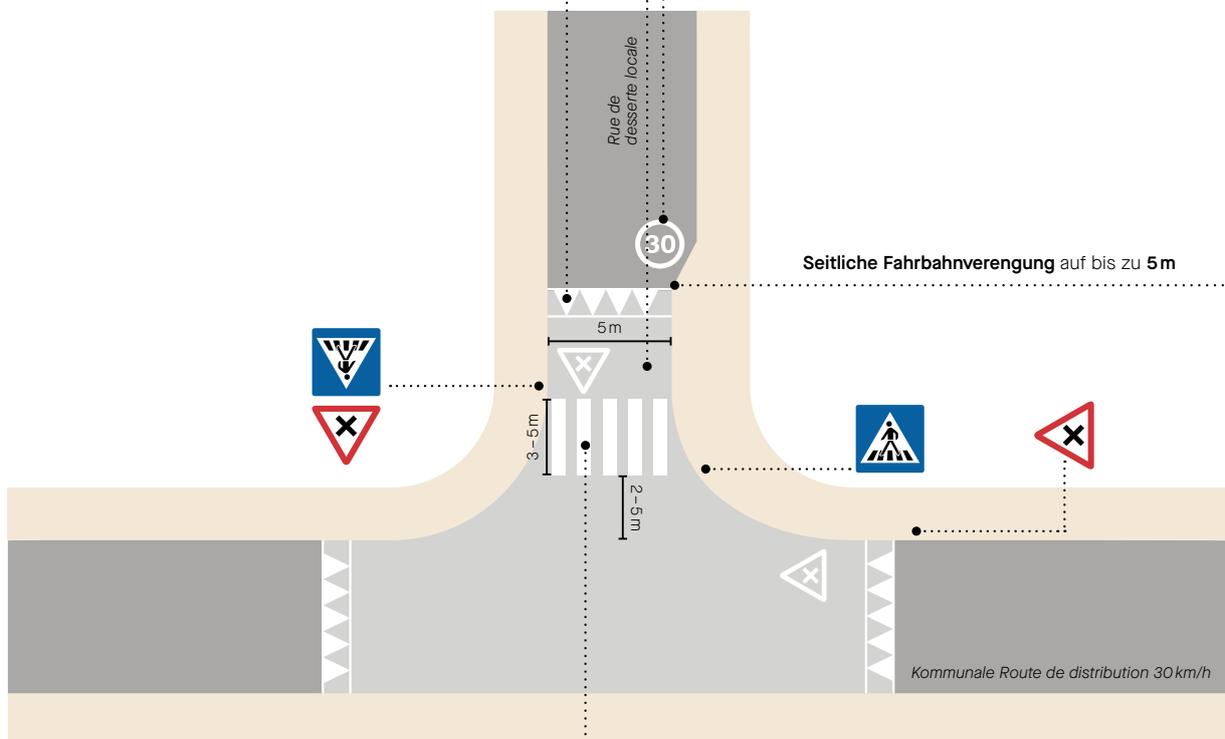
II. B. 4. Übergang von einer kommunalen *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale* an einer Kreuzung mit Aufpflasterung ⬇️

Es ist ein **vertikaler Fahrbahnversatz** durch eine Aufpflasterung der Kreuzung vorzusehen. Die erhöhte Kreuzung fungiert auf der *Route de distribution* als Verkehrsberuhigungsmaßnahme.

Heller Belag auf der gesamten Kreuzung mit Aufpflasterung

Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung**

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu 5 m



Kreuzung mit Aufpflasterung und hellem Belag

Zurückversetzter Fußgängerüberweg (2 – 5 m).

Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs erfordert wie jede andere Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger besondere Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie eine fachgerechte Beleuchtung.

II. C. Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten *Rue de desserte locale*

Die Übergänge zu den *Rues de desserte locale* mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h (Begegnungszone oder Wohnstraße) können von auf 30 oder 50 km/h beschränkten **Routes de liaison** oder **Routes de distribution**, aber auch von auf 30 km/h beschränkten *Rues de desserte locale* erfolgen.

Es lassen sich die folgenden **zwei Situationen** unterscheiden:

II. C. 1. **Trottoir traversant auf einer auf 20 km/h beschränkten *Rue de desserte locale***

[> Siehe Seite 25](#)

Diese Übergänge sind standardmäßig mit einem *Trottoir traversant* auszustatten. Dieser wird dann in der Gestaltung der Wohnstraße bzw. Begegnungszone fortgesetzt.

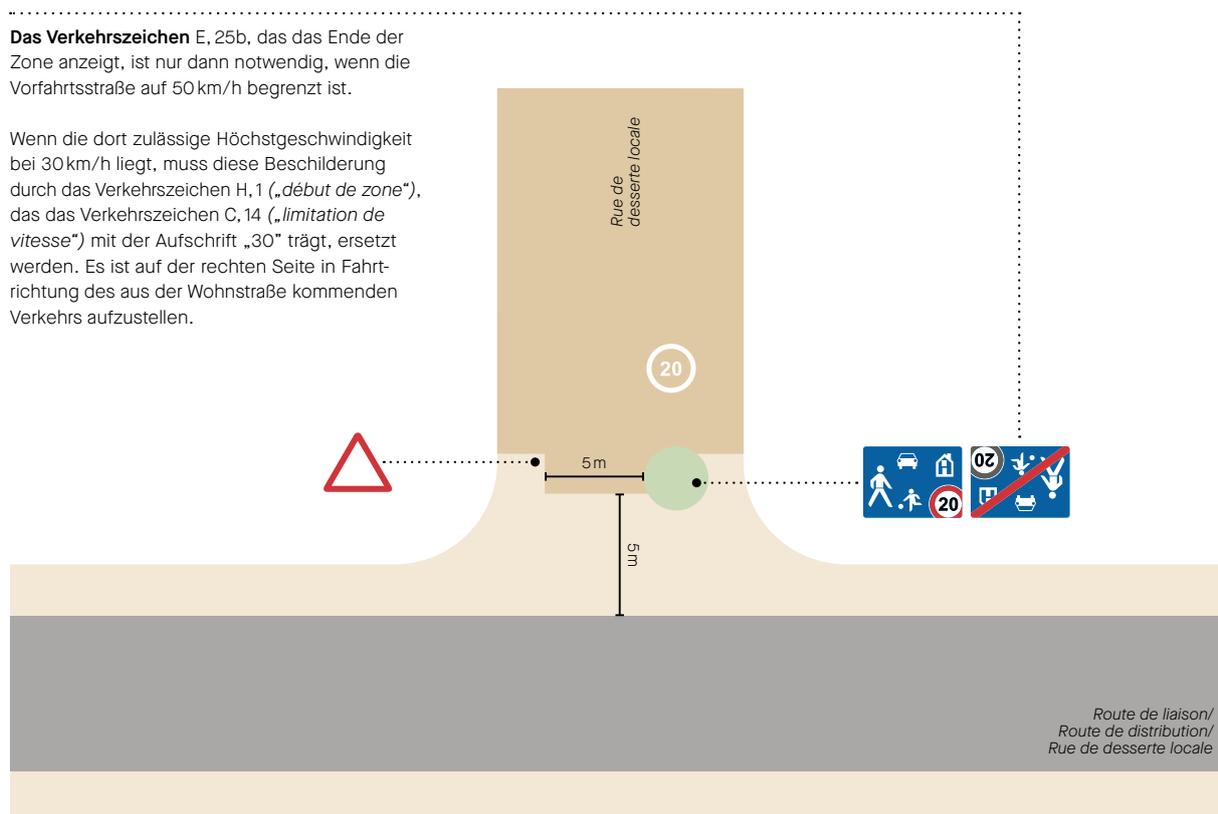
II. C. 2. **Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten *Rue de desserte locale* mit Rechts vor links** [> Siehe Seite 26](#)

Im Falle einer **Kreuzung mit einer** auf 30 km/h beschränkten *Rue de desserte locale* ist es auch möglich, den Übergang mit einer **Rechts-vor-links-Regelung** zu gestalten. Diese Gestaltung ist sinnvoll, um zu verhindern, dass die auf 30 km/h beschränkte *Rue de desserte locale* an zu vielen Kreuzungen Vorrang hat.

II. C. 1. Trottoir traversant auf einer auf 20 km/h beschränkten Rue de desserte locale

Das Verkehrszeichen E, 25b, das das Ende der Zone anzeigt, ist nur dann notwendig, wenn die Vorfahrtsstraße auf 50 km/h begrenzt ist.

Wenn die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegt, muss diese Beschilderung durch das Verkehrszeichen H, 1 („début de zone“), das das Verkehrszeichen C, 14 („limitation de vitesse“) mit der Aufschrift „30“ trägt, ersetzt werden. Es ist auf der rechten Seite in Fahr- richtung des aus der Wohnstraße kommenden Verkehrs aufzustellen.



Wenn der Übergang eine Staatsstraße betrifft, ist der *Trottoir traversant* gemäß den von der Straßenbauverwaltung festgelegten Gestaltungsprinzipien anzulegen („*Trottoir traversant, Dossier technique pour déterminer les conditions d’Gestaltung et les prescriptions techniques; APC; September 2020*“ > siehe <https://gd.lu/c261Wn>). Es wird empfohlen, **diese Gestaltungsprinzipien** auch bei einem Übergang **zwischen zwei Gemeindestraßen** zu befolgen. Auf der Fahrbahn ist nach dem *Trottoir traversant* eine **Fahrbahnmarkierung mit der Aufschrift „20“** anzubringen.

II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone

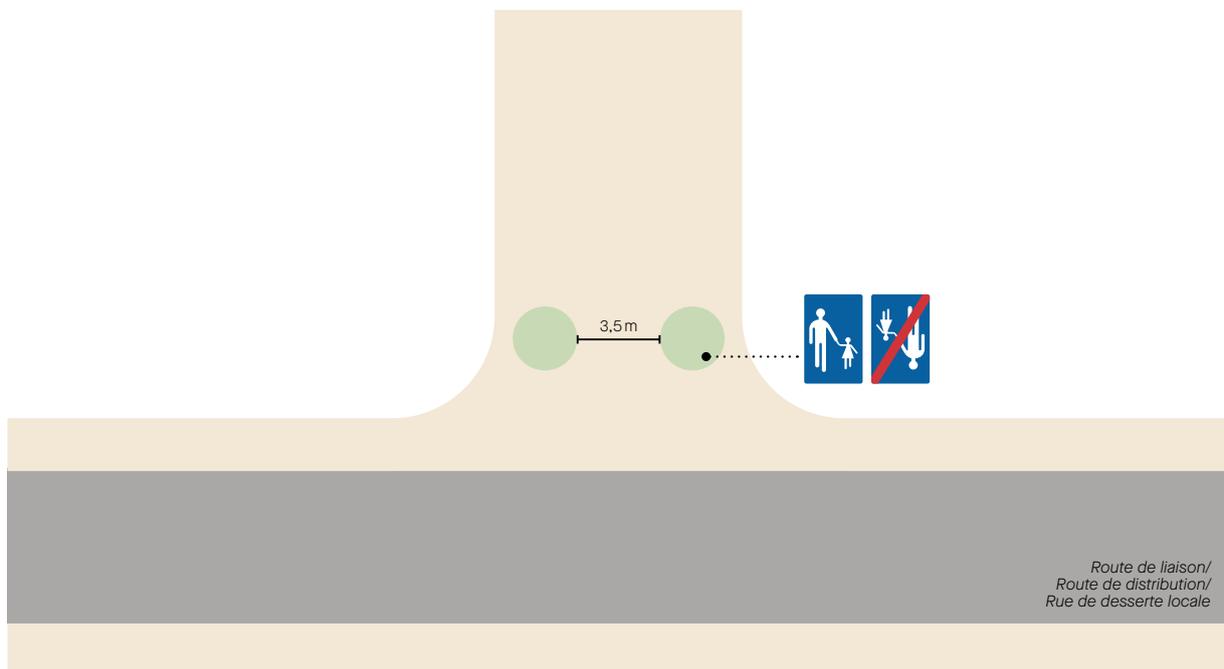
Die Übergänge zu Fußgängerzonen werden unabhängig von der funktionalen Klassifizierung der angrenzenden Straße in Form von **Trottoirs traversants** realisiert.

Der Eingangsbereich der Fußgängerzone sollte auf eine Breite von **3,5 m** beschränkt werden, mit einer **Einrichtung, die die Zufahrt für motorisierte Fahrzeuge auf Berechtigte beschränkt**, z. B. durch einen versenkbaren Poller.

Die Gestaltung des Übergangs muss mit der Gestaltung der Fußgängerzone kohärent sein, wobei im Wesentlichen **zwei Varianten** denkbar sind:

- > Der **Trottoir traversant** ist mit dem gleichen Belag wie der Rest des Bürgersteigs außerhalb der Fußgängerzone gestaltet. Der Belag der Fußgängerzone beginnt erst nach dem *Trottoir traversant*.
- > Der **Belag** der Fußgängerzone erstreckt sich bis zum Straßenrand. Der Übergang zum Bürgersteig erfolgt auf beiden Seiten der Einmündung der Fußgängerzone.

II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone ⬇



Zusammenfassung

I. Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs

I. A. Übergang von 50 auf 30 km/h auf einer *Route de liaison* oder *Route de distribution* ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG und/oder	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
I. A. 1 > Siehe Seite 10	Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de liaison</i>	Auf bis zu 6 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*	Erhöhung auf dem gesamten auf 30 km/h beschränkten Abschnitt. Wenn eine Erhöhung auf der gesamten Länge nicht möglich ist, empfiehlt sich ein „Plateau“ oder ein Berliner Kissen.	Heller Belag auf dem gesamten auf 30 km/h beschränkten Abschnitt
I. A. 2 > Siehe Seite 11	Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit hohem Verkehrsaufkommen	Auf bis zu 5,5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*		
I. A. 3 > Siehe Seite 12	Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit niedrigem Verkehrsaufkommen	Auf bis zu 3,5 oder 4,5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*	Einrichtung einer Straßenerhöhung („Plateau“) auf einer Länge von 5 bis 15 m oder eines Berliner Kissens	Heller Belag auf der gesamten Länge der seitlichen Verengung oder des vertikalen Fahrbahnversatzes

I. B. Übergang von 50 oder 30 auf 20 km/h auf einer *Route de distribution* oder einer *Rue de desserte locale* ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
I. B. 1 > Siehe Seite 13	Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit hohem Verkehrsaufkommen	Auf bis zu 5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*		
I. B. 2 > Siehe Seite 14	Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit niedrigem Verkehrsaufkommen oder einer <i>Rue de desserte locale</i>	Auf bis zu 3,5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*	Optional: Erhöhung des gesamten auf 20 km/h beschränkten Abschnitts. Wenn eine Erhöhung nicht möglich ist, kann ein anderer vertikaler Fahrbahnversatz gewählt werden.	Heller und einheitlicher Belag auf der gesamten Länge des auf 20 km/h beruhigten Abschnitts.

* Wenn die Gestaltung des Übergangs die Kombination eines vertikalen Fahrbahnversatzes in Form einer Straßenerhöhung „Plateau“ mit einer seitlichen Verengung vorsieht, kann Letztere an die Länge des Plateaus angepasst werden.

II. Übergang im Kreuzungsbereich

II. A. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten

Route de distribution ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. A. 1 > Siehe Seite 17	Übergang von einer auf 50 km/h beschränkten Route de liaison	Auf bis zu 5,5 m	Möglich nach dem Übergang (> 10 m vom Rand der Route de liaison entfernt)	Heller Belag auf einer Länge von etwa 15 m
II. A. 2 > Siehe Seite 18	Übergang von einer auf 30 km/h beschränkten Route de liaison	Auf bis zu 5,5 m	Erhöhung der Route de liaison fortzusetzen bis zum Ende des Übergangs auf der Route de distribution	Heller Belag, identisch mit dem der Route de liaison, auf einer Länge von etwa 15 m

II. B. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten

Rue de desserte locale ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. B. 1 > Siehe Seite 20	Trottoir traversant auf einer auf 30 km/h beschränkten Rue de desserte locale		Trottoir traversant	
II. B. 2 > Siehe Seite 21	Übergang zu einer Rue de desserte locale mit hohem Verkehrsaufkommen oder hohem Bus- oder Schwerverkehr	Auf bis zu 5 m	Möglich nach dem Übergang (> 10 m vom Rand der Route de liaison oder Route de distribution entfernt)	Heller Belag auf einer Länge von etwa 15 m
II. B. 3 > Siehe Seite 22	Übergang von einer kommunalen Route de distribution auf eine Rue de desserte locale mit Rechts vor links	Auf bis zu 5 m	Straßenerhöhung („Plateau“) auf einer Länge von 5 bis 15 m	Heller Belag auf der gesamten Länge des vertikalen Fahrbahnversatzes
II. B. 4 > Siehe Seite 23	Übergang von einer kommunalen Route de distribution auf eine Rue de desserte locale an einer Kreuzung mit Aufpflasterung	Auf bis zu 5 m	Einrichtung einer Kreuzung mit Aufpflasterung	Heller Belag auf der gesamten Kreuzung mit Aufpflasterung

II. C. Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten Rue de desserte locale

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. C. 1 > Siehe Seite 25	Trottoir traversant auf einer auf 30 km/h beschränkten <i>Rue de desserte locale</i>		<i>Trottoir traversant</i>	
II. C. 2 > Siehe Seite 26	Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten <i>Rue de desserte locale</i> mit Rechts vor links	Auf bis zu 5 m	Einrichtung einer Kreuzung mit Aufpflasterung	Heller Belag auf der gesamten Kreuzung mit Aufpflasterung

II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. D. > Siehe Seite 27	Übergang zu einer Fußgängerzone		<i>Trottoir traversant</i>	

A 12 MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSVERRINGERUNG

Themen	
Methodik	2
Maßnahmen	5

Auf einen Blick

Eine Verkehrsberuhigung erfolgt nicht nur durch eine Verringerung der Geschwindigkeit, sondern auch durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Bestimmte Verkehrsströme können, insbesondere auf den *Rues de desserte locale*, durch eine Anpassung des Verkehrsschemas umgeleitet werden.

Dafür eignen sich zwei Arten von Maßnahmen:

- > Modalfilter, die den motorisierten Individualverkehr physisch daran hindern, bestimmte Stellen zu passieren
- > Einbahnstraßen, die die Fahrtrichtung so beeinflussen, dass der motorisierte Transitverkehr unmöglich wird

Das Verkehrsaufkommen wird noch weiter gesenkt, wenn Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer (wie die Freigabe in Gegenrichtung) eingerichtet werden. Solche Abkürzungen sind ein Anreiz für Anwohner, kurze Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückzulegen.

Glossar

Modalfilter Maßnahme zur Verkehrsverringerng, die es nur bestimmten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrern, Rettungsdiensten und ggf. Bussen erlaubt, eine bestimmte Stelle im Straßennetz zu passieren.

Freigabe in Gegenrichtung Einbahnstraße, die von Radfahrern auch entgegen der Fahrtrichtung befahren werden darf.

Verkehrsschema Beschreibt die Organisation der verschiedenen Verkehrswege in einem bestimmten Gebiet, wie z. B. einem Viertel. Es kann beispielsweise den Transitverkehr in einem Viertel fördern oder verhindern.

Methodik

Der motorisierte Transitverkehr kann durch eine Neuorganisation des Verkehrsschemas von den *Rues de desserte locale* und in bestimmten Fällen auch von den *Routes de distribution* herausgehalten werden. Fußgänger- und Radverkehrsabkürzungen zwischen den Vierteln einer Ortschaft reduzieren den durch diese Viertel verursachten motorisierten Verkehr.

Auf den ***Rues de desserte locale*** besteht das Ziel darin, den motorisierten Verkehr auf den Verkehr der Anwohner und ihrer Besucher zu beschränken und dabei gleichzeitig die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer bestmöglich zu gewährleisten. Auf den ***Routes de distribution*** sollen die motorisierten Verkehrsströme auf den Zufahrtsverkehr in die Ortschaft oder das Viertel beschränkt werden. [> Siehe A 04](#)

Es soll vermieden werden, dass sich **der Verkehr** durch eine Maßnahme zur Verkehrsverringerung **auf eine andere Straße derselben Funktion** (z. B. zwischen zwei *Rues de desserte locale*) oder eine Straße mit **einer Funktion, die eine restriktivere Verkehrsberuhigung ermöglicht** (z. B. von einer *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale*), verlagert.

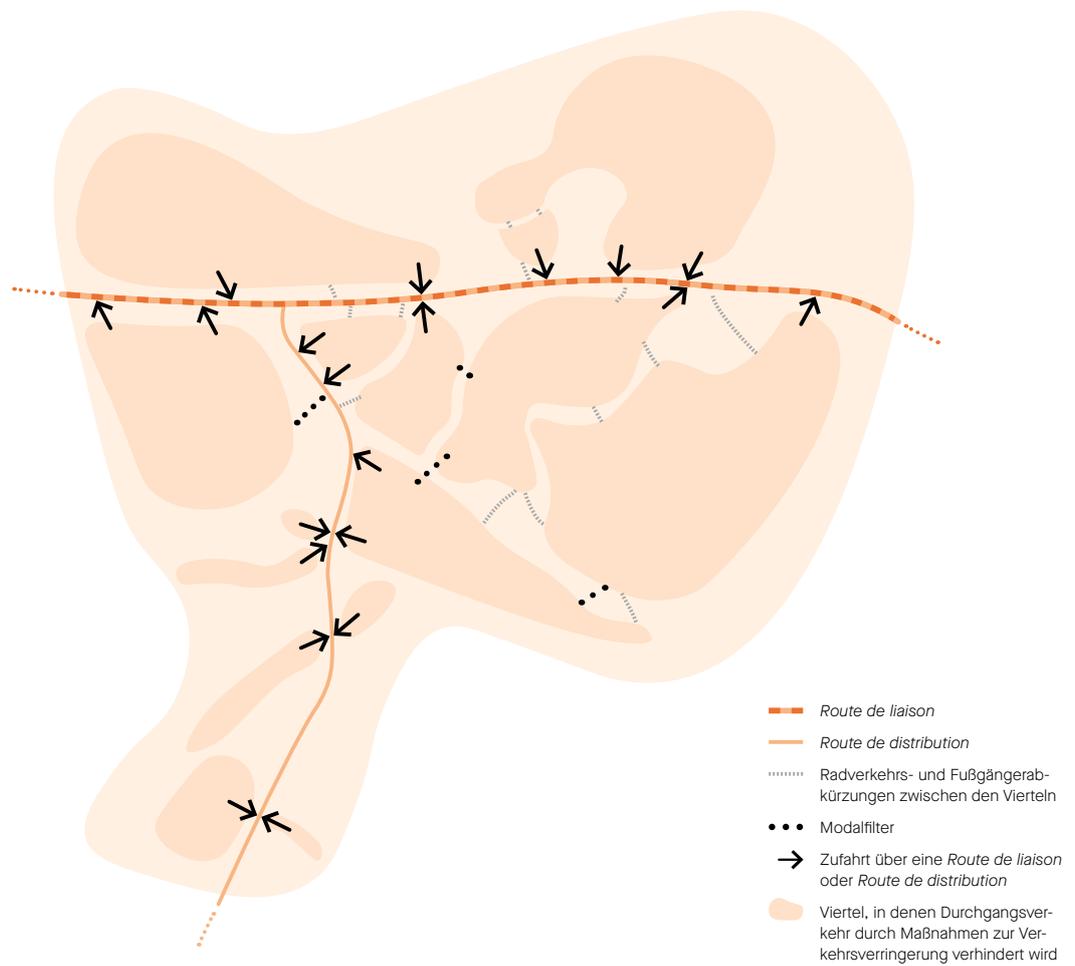
Eine reine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 oder 30 km/h ist keine wirkliche Maßnahme zur Verkehrsverringerung. Eine solche Maßnahme **kann eine abschreckende Wirkung haben**, wenn es eine fast gleichwertige Alternative gibt. In den meisten Fällen wird sie sich aber nur geringfügig auf das Verkehrsaufkommen zu den Stoßzeiten auswirken.

Reduzierung des motorisierten Verkehrs auf den *Rues de desserte locale*

Der Transitverkehr muss auf die Straßen umgeleitet werden, die dazu bestimmt sind, ein höheres motorisiertes Verkehrsaufkommen aufzunehmen (*Routes de distribution* oder *Routes de liaison*). Dies bedeutet, dass **die *Rues de desserte locale* in „Taschen“ gestaltet** werden müssen. Da jede „Tasche“ nur Zugang zu einer einzigen *Route de distribution* oder *Route de liaison* hat, wird es für den motorisierten Verkehr unmöglich oder unattraktiv, die *Rues de desserte locale* als Abkürzung oder Umgehung zu einer übergeordneten Straße zu nutzen.

Wenn der motorisierte Verkehr über die *Route de distribution* oder *Route de liaison* passieren muss, um in eine benachbarte „Tasche“ zu gelangen, wird durch Abkürzungen das Zufußgehen, das Radfahren oder ggf. der öffentliche Verkehr für kurze Wege innerorts attraktiver. Auf diese Weise wird **nicht nur der motorisierte Transitverkehr aus den *Rues de desserte locale* herausgehalten, sondern auch der durch das Viertel selbst verursachte motorisierte Verkehr reduziert.**

Verkehrsschema zur Vermeidung von Transitverkehr in Wohnvierteln ⬇



Reduzierung des motorisierten Verkehrs auf *Routes de liaison* und *Routes de distribution*

Per Definition besteht die Aufgabe einer **Route de liaison** darin, die wichtigsten Verkehrsströme aufzunehmen. Maßnahmen zur Verkehrsverringerung, mit denen diese Ströme umgeleitet werden sollen, kommen daher für die *Routes de liaison* nicht in Frage.

Im Gegensatz dazu sind **Routes de distribution** nicht dazu gedacht, von Transitverkehr, der von einer *Route de liaison* auf eine andere gelangen will, befahren zu werden. Daher kann es sich als sinnvoll erweisen, Maßnahmen zur Verkehrsverringerung auf *Routes de distribution* vorzusehen. Eine solche Verkehrsreduzierung auf einer *Route de distribution* ist allerdings auf regionaler Ebene in enger Abstimmung mit den zuständigen staatlichen Stellen zu prüfen.

Es ist eine **Änderung des Verkehrsschemas** vorzusehen, bei der das Problem nicht einfach auf eine gleichwertige *Route de distribution* oder sogar auf *Rues de desserte locale* verlagert wird. > [Siehe A 04](#)

Die in Frage kommenden Maßnahmen entsprechen denen für *Rues de desserte locale*.

„Durchfahrt verboten“ ist keine Maßnahme zur Verkehrsverringerung



C, 2

Das Verkehrszeichen C, 2 („*circulation interdite dans les deux sens*“) untersagt es Fahrzeugführern, entsprechend gekennzeichnete Abschnitte der öffentlichen Straße zu befahren. Aus Sicht des *Code de la Route* dürfen nur **Anlieger und ihre Lieferanten** diese Abschnitte befahren.

Innerorts bedeutet das Aufstellen des Verkehrszeichens C, 2, dass bestimmte Teile des öffentlichen Raums bestimmten Bürgern vorbehalten sind. Da diese Maßnahme Privilegien für einige auf Kosten aller anderen schafft, **verstößt sie gegen den Grundsatz des gleichen Zugangs zu öffentlichen Straßen**.

Das Aufstellen des Verkehrszeichens C, 2 **eignet sich also nicht**, um Transitverkehr auf einer *Rue de desserte locale* zu verhindern. Angesichts der Tatsache, dass jeder, der

angehalten wird, behaupten kann, eine Adresse in der betreffenden Straße beliefern zu wollen oder dorthin zu fahren, ist diese Maßnahme außerdem nur schwer durchzusetzen.

Das Gleiche gilt für die Nutzung von versenkbaren Pollern. Diese können zwar sinnvoll zur Einrichtung von **Modalfiltern** sein, die von bestimmten Fahrzeugtypen wie Rettungs- und Reinigungsdienste und öffentlichen Verkehrsmitteln passiert werden können, sie dürfen jedoch nicht dazu verwendet werden, den Zugang bestimmten Bürgern vorzubehalten.

Die Ausweisung eines Durchfahrtsverbots mit dem Ziel der Verkehrsminderung **kann daher nur dann genehmigt werden, wenn nachgewiesen wird, dass** für die betroffene Straße **keine anderen Maßnahmen ergriffen werden können**.

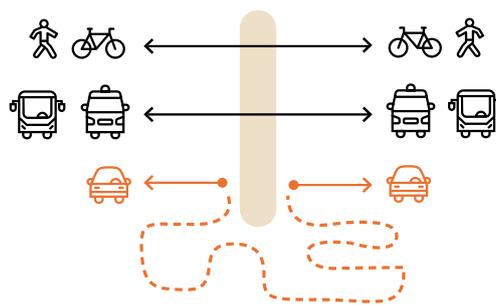
Maßnahmen

Modalfilter und Einbahnstraßen mit Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr halten den motorisierten Transitverkehr fern und schaffen Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer.

Modalfilter

Ein Modalfilter ist eine Einrichtung an einer bestimmten Stelle im Straßennetz, die nur für bestimmte Verkehrsmittel passierbar ist. Es gibt zwei Arten von Modalfiltern, die die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs verhindern: **durchlässige Sackgassen** und **Diagonalsperren**.

Das Prinzip des Modalfilters ⬇



Modalfilter werden mithilfe von **festen oder versenkbaren Pollern** oder **baulichen Verengungen** gestaltet, welche die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs verhindern. Da die **Änderung eines Verkehrsschemas** häufig umstritten ist, empfiehlt es sich, zunächst eine **Pilotphase** mit provisorisch installierten Modalfiltern durchzuführen und anschließend die betreffende Stelle so umzugestalten, dass sie nicht mehr wie eine „gesperrte Straße“, sondern wie ein für Autos nicht befahrbarer Raum wirkt.

In einigen Fällen, in denen es nicht möglich ist, das Verkehrsschema zu ändern, kann auch ein **temporärer Modalfilter** in Betracht gezogen werden. Dies kann beispielsweise in der Nähe von Schulen zu Schulbeginn und Schulschluss sinnvoll sein.

Durchlässige Sackgasse

Sackgassen, die so angelegt sind, dass sie von Radfahrern und Fußgängern leicht passiert werden können, bieten diesen Verkehrsteilnehmern die kürzesten Wege innerorts und machen das Radfahren und Zufußgehen sicherer.

Gegebenenfalls muss der Modalfilter so gestaltet werden, dass er **die Durchfahrt von öffentlichen Verkehrsmitteln und Rettungsfahrzeugen ermöglicht**.

Bei der Wahl des Standorts für solche Modalfilter ist Folgendes zu beachten:

- > Es muss sichergestellt werden, dass der Modalfilter auf den *Rues de desserte locale* nicht über andere Strecken umfahren werden kann. Andernfalls besteht die Gefahr, dass der Verkehr einfach auf andere Straßen ausweicht, wo er nicht erwünscht ist.
- > Der Bedarf und die Möglichkeiten, in der Sackgasse zu wenden, müssen berücksichtigt werden. Es ist jedoch nicht notwendig, Wendeplätze für alle Fahrzeugarten vorzusehen, sondern es sollte die Möglichkeit bestehen, dass in Ausnahmefällen (Umzug, Baustelle usw.) Schwerlastverkehr den Modalfilter passieren kann.



E,14

Um diese **Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer** eindeutig zu kennzeichnen, wird empfohlen, den Beginn der durchlässigen Sackgasse mit dem Verkehrszeichen E,14, ergänzt durch die Piktogramme „Fußgänger“ und „Radfahrer“ oder – bei Einmündung in einen nicht mit dem Fahrrad befahrbaren Weg – nur durch das Piktogramm „Fußgänger“, zu beschildern.



Durchlässige Sackgasse mit baulicher Verengung in Form einer bepflanzten Verkehrsinsel



Durchlässige Sackgasse mit versenkbarem Poller



Durchlässige Sackgasse mit festen Pollern

Diagonalsperre

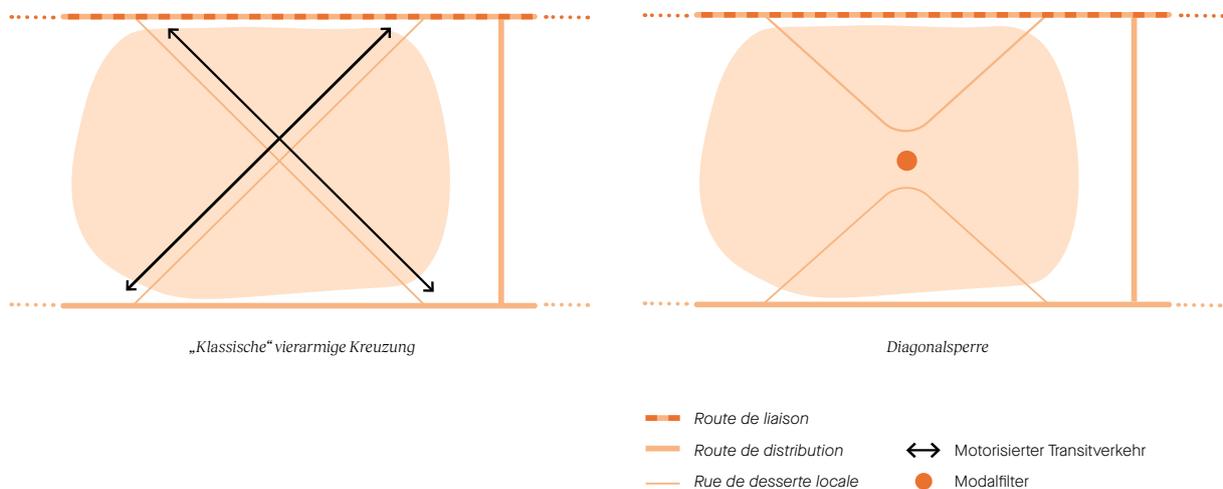
Bei der Diagonalsperre wird **eine vierarmige Kreuzung in zwei getrennte Straßen umgewandelt**.

Diese Umlenkung des motorisierten Verkehrs **verhindert Abkürzungen** über die *Rues de desserte locale*. Es entstehen **schleifenförmige Erschließungssysteme oder „Taschen“**, die den Transitverkehr unterbinden.

Im Vergleich zu Sackgassen hat diese Maßnahme den Vorteil, dass **jede Straße von zwei Seiten befahrbar bleibt**. Wendemöglichkeiten sind also nicht erforderlich.

Eine solche Gestaltung **muss für Radfahrer wie eine „klassische“ Kreuzung überquerbar sein**.

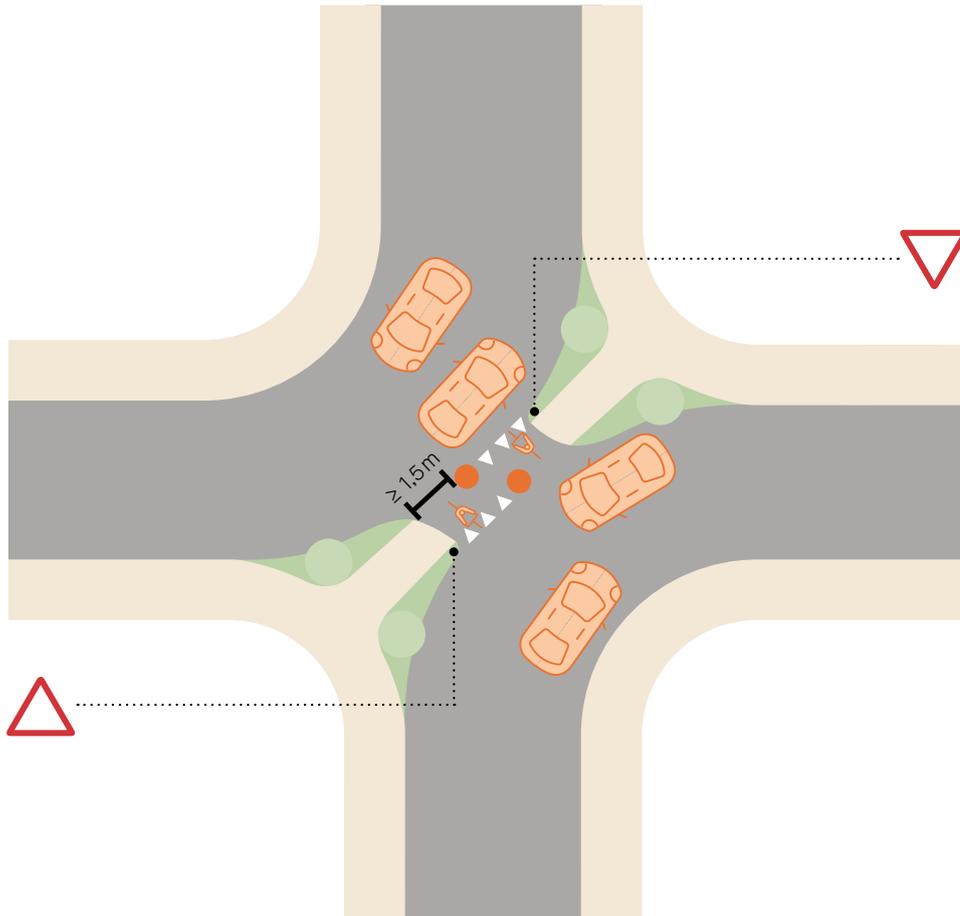
Schleifenförmiges Erschließungssystem der *Rues de desserte locale* ⬇️



Modalfilter zur Bevorzugung bestimmter Verkehrsmittel und nicht bestimmter Verkehrsteilnehmer

Da es sich bei Straßen um öffentlichen Raum handelt, dient ein Modalfilter der **Trennung der Verkehrsmittel** und nicht der Trennung zweier Arten von Autofahrern. Er darf daher nicht dazu dienen, eine Abkürzung für den Anliegerverkehr zu schaffen. Es ist jedoch möglich, mit einem physischen oder elektronischen Schlüssel die Durchfahrt für Rettungsdienste und sogar für kommunale Dienste zu ermöglichen.

Ansicht einer (von Radfahrern passierbaren)
Diagonalsperre ⬇



Diagonalsperre (nicht passierbar für den Radverkehr)

Einbahnstraße mit Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr

Einbindung von Einbahnstraßen in ein Verkehrsschema

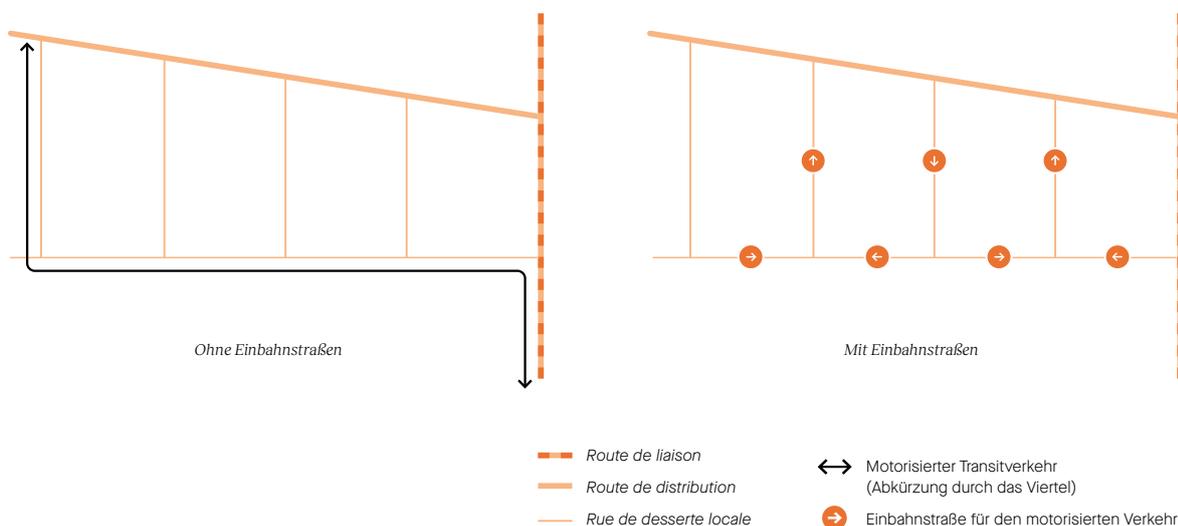
Wenn sich das Straßennetz oder die Fahrbahnbreite nicht für die Einrichtung eines Modalfilters eignen, lässt sich dasselbe Ziel in bestimmten Fällen durch Einbahnstraßen erreichen. Dies muss im Rahmen einer **Änderung des Verkehrsschemas** für das gesamte betroffene Viertel erfolgen. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- > Organisation des Wegenetzes in Schleifen, welche den motorisierten Verkehr zwingen, über dieselbe *Route de distribution* oder *Route de liaison* in das Viertel hinein- und wieder herauszufahren
- > schnelle Erreichbarkeit dieser *Route de distribution* oder *Route de liaison* für die Anwohner

Auch wenn der Weg in das oder aus dem Viertel für einige Anwohner etwas länger wird, kann durch die Einrichtung von Einbahnstraßen insgesamt eine **Reduzierung des motorisierten Verkehrs innerhalb des Viertels** erreicht werden, da kein Transitverkehr mehr stattfindet. Dies gilt umso mehr, als die dadurch geschaffenen Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer die Anwohner dazu veranlassen, für einen Teil ihrer innerhalb des Ortes zurückgelegten Kurzstrecken diese Fortbewegungsarten zu bevorzugen.

Was die gefahrenen Geschwindigkeiten betrifft, so werden diese durch die Einbahnstraßenregelung im Vergleich zu einer zweispurigen Straße, auf der die Wahrscheinlichkeit einer Begegnung von zwei Fahrzeugen gering ist, nicht erhöht.

Vermeidung von Transitverkehr durch Einrichtung von Einbahnstraßen



Gestaltung der Einbahnstraße

Einbahnstraßen sind wie verkehrsberuhigte Straßen so zu gestalten, dass sie die **Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit garantieren**. In einer Einbahnstraße ist es besonders wichtig, Einrichtungen vorzusehen, welche die Linienführung unterbrechen.

In der Regel erhält man durch die Umwandlung einer zweispurigen Straße in eine Einbahnstraße eine deutlich breitere Fahrbahn. Es ist wichtig, **diese gewonnene zusätzliche Breite zu nutzen**, um den Radverkehr in Gegenrichtung sicher zu gestalten, die Bürgersteige zu verbreitern oder Grünflächen anzulegen.

Es wird davon abgeraten, die Anzahl der Parkplätze nach Einrichtung einer Einbahnstraße zu erhöhen. Vorhandene Parkplätze können jedoch schräg angeordnet werden, sodass an anderen Stellen breitere Fußgängerbereiche oder Grünflächen entstehen können.

Um die Einführung einer Einbahnstraßenregelung nicht mit umfangreichen Umgestaltungsmaßnahmen zu verknüpfen, kann die Fahrbahnverengung durch **provisorische Maßnahmen** erfolgen: Pflanzkübel, punktuelle Verengungen durch Poller, provisorische Terrassen usw.



Sicherung der Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr in einer verkehrsberuhigten Zone

Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr

Um die Wege durch die Wohngebiete für Radfahrer möglichst kurz zu halten, **sollten Einbahnstraßen grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden**. Sehr seltene Ausnahmen können in Gassen gerechtfertigt sein, in denen die Fahrbahnbreite oder auch die Anzahl der vorhandenen Ausweichmöglichkeiten nicht ausreichen, um die erwartete Begegnungshäufigkeit zwischen Radfahrern und motorisierten Fahrzeugen zu ermöglichen.

Die Art der Radverkehrsanlagen, die gegebenenfalls vorgesehen werden müssen, hängt von der **verfügbaren Breite**, dem **Verkehrsaufkommen** sowie dem Vorhandensein von **Parkplätzen** und gegebenenfalls von punktuellen Verbreiterungen (z. B. private Einfahrten, vor denen das Parken verboten ist) ab, die es den Radfahrern ermöglichen auszuweichen.

> Siehe www.veloplängen.lu

A 13 MASSNAHMEN ZUR GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG

Themen	
Ortseingänge und Ortsausgänge	2
Innerorts	16

Auf einen Blick

Die hier vorgestellten baulichen Maßnahmen können **sowohl an Ortseingängen als auch innerorts** vorgesehen werden. Auf den folgenden Seiten werden ihr Anwendungsbereich sowie ihre Vor- und Nachteile beschrieben.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll **den Fahrer physisch dazu verleiten, die Geschwindigkeit** seines Fahrzeugs **zu reduzieren**. Allerdings dürfen diese Maßnahmen weder ein gefährliches Hindernis für die Verkehrsteilnehmer noch übermäßige Behinderungen darstellen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Deshalb ist eine besondere Aufmerksamkeit auf die Gestaltung, die Größe und die Standortbedingungen dieser Maßnahmen zu richten.

Diese Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung tragen also dazu bei, Anreize für die Autofahrer zu schaffen, sich in den folgenden Fällen an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten:

- > Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h an Ortseingängen
- > Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h innerorts
- > Geschwindigkeitsbegrenzung von Straßenabschnitten auf 30 km/h
- > Geschwindigkeitsbegrenzung von Straßenabschnitten auf 20 km/h

Bestimmte Einrichtungen, wie z. B. **Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege**, dienen einem bestimmten Zweck in der Organisation des Straßenverkehrs und **sind daher keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen**.

Ortseingänge und Ortsausgänge

Die Gemeindeverwaltung kann abhängig von der Situation eine dieser Maßnahmen wählen oder auch verschiedene miteinander kombinieren. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind die vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch nicht immer geeignet und bewirken unter Umständen sogar das Gegenteil.



E,9a

Es ist zu beachten, dass die Ortschaften und ihre Grenzen gemäß Art. 2 des *Arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route)* definiert sind. Diese Grenzen sind durch die Verkehrszeichen E,9a und E,9b gekennzeichnet, die gemäß Art. 108 am Ortseingang aufzustellen sind.



E,9b

Um die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer an den Ortsein- und -ausgängen auf 50 km/h zu reduzieren, werden **sechs Maßnahmen** vorgeschlagen:

- > Dynamische Geschwindigkeitsanzeige > [Siehe Seite 3](#)
- > Doppelversatz > [Siehe Seite 4](#)
- > Versatz > [Siehe Seite 6](#)
- > Alternierende Versätze > [Siehe Seite 8](#)
- > Seitlicher Versatz > [Siehe Seite 10](#)
- > Portalwirkung > [Siehe Seite 12](#)
- > Rüttelstreifen > [Siehe Seite 14](#)

Dynamische Geschwindigkeitsanzeige

Beschreibung	> Tafel am Ortseingang, welche die Geschwindigkeit des Fahrzeugs anzeigt
Ziel	> Die Fahrer auf ihre aktuelle Geschwindigkeit im entsprechenden Abschnitt aufmerksam machen.
Vorteile	> Kein zusätzlicher Raum notwendig > Schnelle Umsetzung > Keine Lärmbelästigung
Nachteil	> Begrenzte Wirkung, da es sich nur um eine vertikale Beschilderung handelt
Gestaltung	> Die Tafel kann auf Abschnitten innerhalb der Ortschaft wiederholt werden. > Option mit Vergleich der zulässigen/vorgeschriebenen Geschwindigkeit
Umsetzung	> Innerorts, d. h. nach dem Verkehrszeichen E, 9a bei Einfahrt in die Ortschaft
Kosten	€
Wirksamkeit	*



Dynamische Geschwindigkeitsanzeige

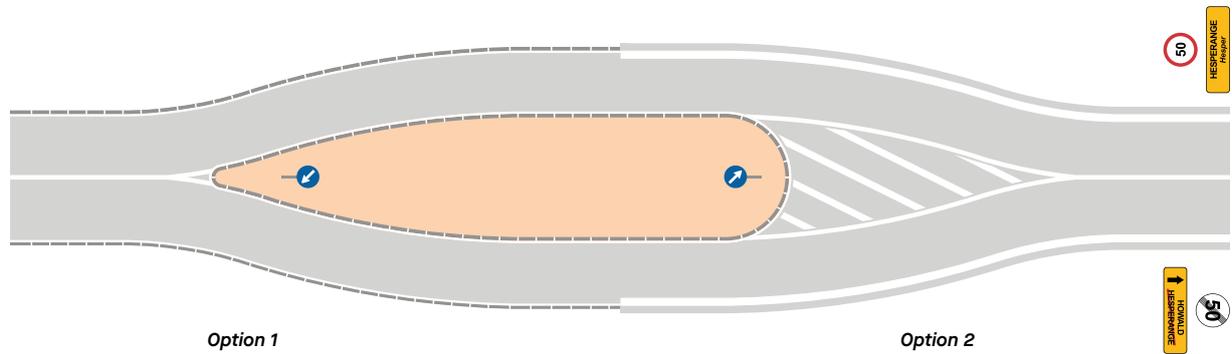
Doppelversatz mit Mittelinsel oder -streifen

Beschreibung	> Mittelinsel mit Versatz beider Fahrspuren im Vergleich zur bestehenden Straßenachse
Ziele	<ul style="list-style-type: none">> Geschwindigkeitsbegrenzung durch Doppelversatz der beiden Fahrtrichtungen> Physische Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn, um die Fahrzeugführer zur Reduzierung ihrer Geschwindigkeit auf 50 km/h zu verleiten
Vorteile	<ul style="list-style-type: none">> Reduzierung der Geschwindigkeit der in die Ortschaft ein- und aus der Ortschaft ausfahrenden Fahrzeuge> Keine Lärmbelästigung für die Anwohner
Nachteil	> Flächen-/Raumbedarf
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Der Versatz ist so zu gestalten, dass er von Winterdienst- und Landwirtschaftsfahrzeugen sowie bei Bedarf von Sondertransporten befahren werden kann. Dafür muss die Geometrie des Versatzes an diese Fahrzeuge angepasst werden (Option 1) oder ein Teil der Mittelinsel und des Seitenstreifens muss überfahrbar gemacht werden (Option 2).> Die Fahrbahn kann auch optisch verengt werden durch:<ul style="list-style-type: none">– Fahrbahnmarkierungen– Pflastersteine, die leicht über das Fahrbahnniveau hinausragen> Die Fußgänger- und/oder Radfahrerquerung kann im Bereich einer Verkehrsinsel erfolgen. Dabei müssen jedoch die Vorschriften über die Anordnung, die Ausstattung (Beleuchtung und Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität) und die Mindestsichtfelder eingehalten werden.
Umsetzung	> Innerorts, d. h. nach dem Verkehrszeichen E, 9a bei Einfahrt in die Ortschaft
Kosten	€€€
Wirksamkeit	* * *

Hinweis:

Alle Ortseingänge können mit Rüttelstreifen ausgestattet werden.

> [Siehe Seite 14](#)



Doppelversatz mit Mittelinsel oder -streifen



Doppelversatz mit Mittelinsel

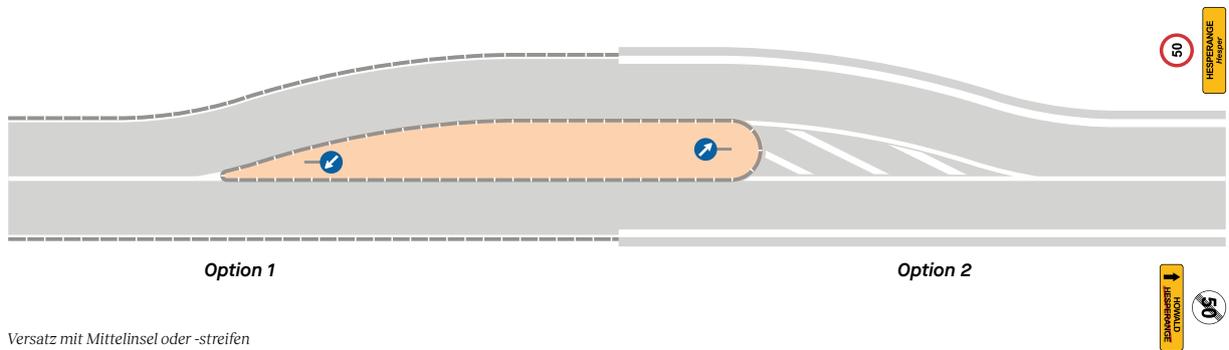
Versatz mit Mittelinsel oder -streifen

Beschreibung	> Mittelinsel mit Versatz einer Fahrspur im Vergleich zur bestehenden Straßenachse
Ziele	<ul style="list-style-type: none">> Geschwindigkeitsbegrenzung durch Versatz einer Fahrspur> Physische Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn, um die Fahrzeugführer zur Reduzierung ihrer Geschwindigkeit auf 50 km/h zu verleiten
Vorteil	> Keine Lärmbelästigung für die Anwohner
Nachteile	<ul style="list-style-type: none">> Flächen-/Raumbedarf> Drosselung der Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf 50 km/h nur in eine Richtung
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Die Drosselung der Geschwindigkeit der in die Ortschaft einfahrenden Fahrzeuge sollte möglichst durch einen horizontalen Versatz erreicht werden.> Der Versatz ist so zu gestalten, dass er von Winterdienst- und Landwirtschaftsfahrzeugen sowie bei Bedarf von Sondertransporten befahren werden kann. Dafür muss die Geometrie des Versatzes an diese Fahrzeuge angepasst werden (Option 1) oder ein Teil der Mittelinsel und des Seitenstreifens muss überfahrbar gemacht werden (Option 2).> Die Fahrbahn kann auch optisch verengt werden durch:<ul style="list-style-type: none">– Fahrbahnmarkierungen– Pflastersteine, die leicht über das Fahrbahnniveau hinausragen> Die Fußgänger- und/oder Radfahrerquerung kann im Bereich einer Verkehrsinsel erfolgen. Dabei müssen jedoch die Vorschriften über die Anordnung, die Ausstattung (Beleuchtung und Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität) und die Mindestsichtfelder eingehalten werden. Eine Kombination mit zwei versetzten Verkehrsinseln ist möglich.
Umsetzung	> Innerorts, d. h. nach dem Verkehrszeichen E, 9a bei Einfahrt in die Ortschaft
Kosten	€€€
Wirksamkeit	* *

Hinweis:

Alle Ortseingänge können mit Rüttelstreifen ausgestattet werden.

> [Siehe Seite 14](#)



Versatz mit Mittelinsel oder -streifen



Versatz mit Mittelinsel

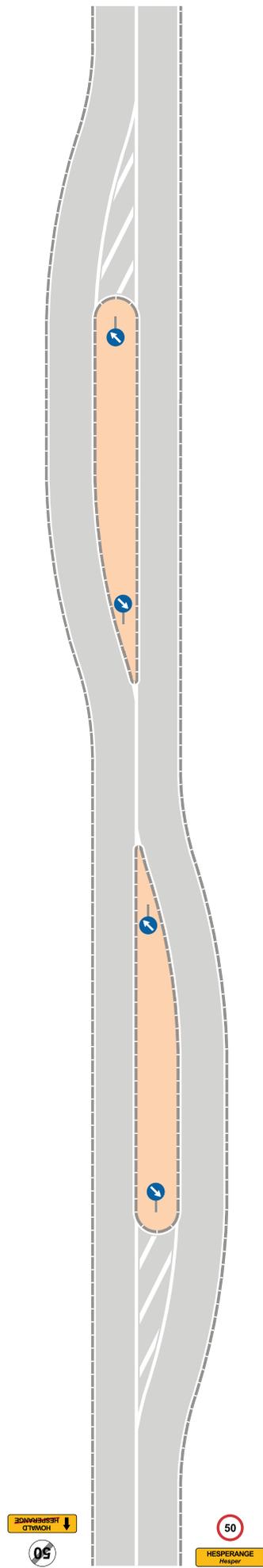
Alternierende Versätze

Beschreibung	> Zwei Mittelinseln mit jeweils einem Versatz einer Fahrspur, um die Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer zu reduzieren
Ziele	> Geschwindigkeitsbegrenzung durch Versatz von je einer Fahrspur > Physische Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn, um die Fahrzeugführer zur Reduzierung ihrer Geschwindigkeit auf 50 km/h zu verleiten
Vorteil	> Keine Lärmbelästigung für die Anwohner
Nachteil	> Flächen-/Raumbedarf
Gestaltung	> Die Versätze sind so zu gestalten, dass sie von Winterdienst- und Landwirtschaftsfahrzeugen sowie bei Bedarf von Sondertransporten befahren werden können. Dafür muss die Geometrie der Versätze an diese Fahrzeuge angepasst werden oder ein Teil der Mittelinsel und des Seitenstreifens muss überfahrbar gemacht werden. > Die Fahrbahn kann auch optisch verengt werden durch: <ul style="list-style-type: none">– Fahrbahnmarkierungen– Pflastersteine, die leicht über das Fahrbahnniveau hinausragen > Die Fußgänger- und/oder Radfahrerquerung kann im Bereich einer Verkehrsinsel erfolgen. Dabei müssen jedoch die Vorschriften über die Anordnung, die Ausstattung (Beleuchtung und Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität) und die Mindestsichtfelder eingehalten werden.
Umsetzung	> Innerorts, d. h. nach dem Verkehrszeichen E, 9a bei Einfahrt in die Ortschaft
Kosten	€€€
Wirksamkeit	* * *

Hinweis:

Alle Ortseingänge können mit Rüttelstreifen ausgestattet werden.

> [Siehe Seite 14](#)



Alternierende Versätze

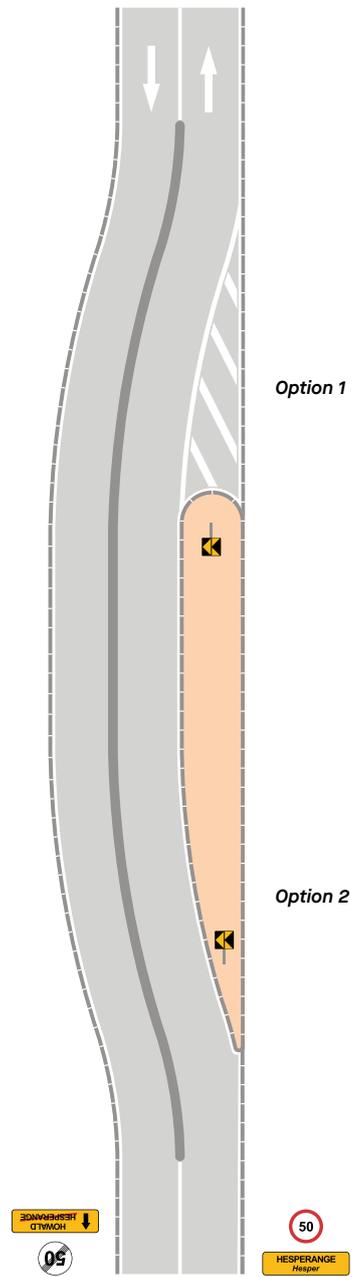
Seitlicher Versatz durch Verkehrsinsel mit Fahrbahnteiler

Beschreibung	> Seitlich platzierte Verkehrsinsel mit Versatz der beiden Fahrspuren mit einem schwer überfahrbaren Fahrbahnteiler
Ziele	> Geschwindigkeitsbegrenzung durch Versatz der beiden Fahrspuren > Physische Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn, um die Fahrzeugführer zur Reduzierung ihrer Geschwindigkeit auf 50 km/h zu verleiten
Vorteil	> Keine Lärmbelästigung für die Anwohner
Nachteile	> Flächen-/Raumbedarf > Bei hohen Annäherungsgeschwindigkeiten kann der Versatz ein Risiko darstellen. Es besteht die Möglichkeit, dass der Versatz weniger sichtbar ist.
Gestaltung	> Der Versatz soll auf der Fahrbahnseite vorgesehen werden, die in die Ortschaft führt. > Dieser ist so zu gestalten, dass er von Winterdienst- und Landwirtschaftsfahrzeugen sowie bei Bedarf von Sondertransporten befahren werden kann. Dafür muss die Geometrie des Versatzes an diese Fahrzeuge angepasst werden (Option 1) oder ein Teil der Mittelinsel überfahrbar gemacht werden (Option 2). > Die Fahrbahn kann optisch verengt werden durch: <ul style="list-style-type: none">– Fahrbahnmarkierungen– Pflastersteine, die leicht über das Fahrbahnniveau hinausragen
Umsetzung	> Innerorts, d. h. nach dem Verkehrszeichen E, 9a bei Einfahrt in die Ortschaft
Kosten	€€€
Wirksamkeit	* *

Hinweis:

Alle Ortseingänge können mit Rüttelstreifen ausgestattet werden.

> [Siehe Seite 14](#)



Seitlicher Versatz durch Verkehrsinsel mit Fahrbahnleiter

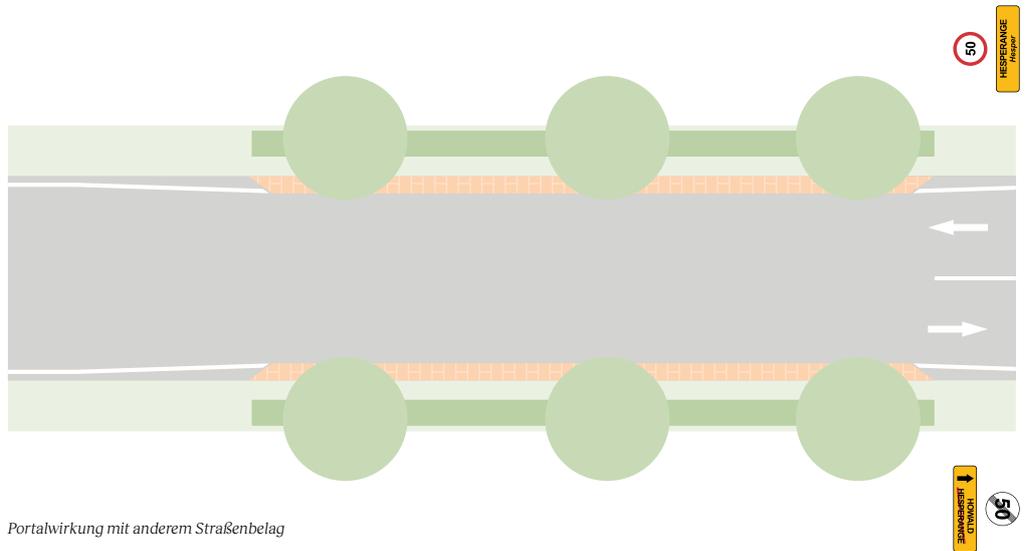
Portalwirkung

Beschreibung	> Verengung der Fahrbahnbreite und Einschränkung des Sichtfeldes der Autofahrer durch Bepflanzung, um einen Tunneleffekt zu erzeugen
Ziel	> Drosselung der Geschwindigkeit der in die Ortschaft einfahrenden Fahrzeuge
Vorteile	> Maßnahme ist möglich, wenn Einschränkungen durch Flächenangebot, Topographie oder Bebauung bestehen. > Einfache Umsetzung > Keine Lärmbelästigung bei einfacher Markierung
Nachteile	> Begrenzte Wirkung, da es sich lediglich um eine leichte Fahrbahnverengung handelt > Lärmbelästigung und ggf. Behinderung für Radfahrer, wenn ein unterschiedlicher Fahrbahnbelag wie Pflaster verwendet wird
Gestaltung	> Zwei Varianten für die Markierung der seitlichen Verkehrsflächen: <ul style="list-style-type: none">– einfache Fahrbahnmarkierung– Seitenstreifen mit anderem Belag. Diese weisen eine Querneigung auf und erzeugen beim Überfahren einen Geräusch- und/oder Vibrationseffekt, um die Aufmerksamkeit der Fahrer zu wecken. > Bepflanzung von hochstämmigen Bäumen und/oder Hecken auf beiden Seiten der Fahrbahn, um die Portalwirkung optisch zu verstärken
Umsetzung	> Innerorts, d. h. nach dem Verkehrszeichen E, 9a bei Einfahrt in die Ortschaft
Kosten	€€
Wirksamkeit	*

Hinweis:

Alle Ortseingänge können mit Rüttelstreifen ausgestattet werden.

> [Siehe Seite 14](#)



Portalwirkung mit anderem Straßenbelag



Portalwirkung

Rüttelstreifen

Beschreibung	> Fahrbahnstreifen, die durch ihre Oberflächenstruktur und ihre bestimmte Anordnung beim Überfahren Vibrationen erzeugen
Ziel	> Signalisieren den Verkehrsteilnehmern, dass sie sich einer Ortschaft nähern, um sie zu veranlassen, ihre Geschwindigkeit zu reduzieren
Vorteil	> Schnelle Umsetzung
Nachteil	> Lärmbelästigung, Maßnahme soll im urbanen Raum vermieden werden
Gestaltung	> Entlang der Fahrbahn ist ein streifenfreier Raum vorzusehen, um den Fahrrad- und Motorradverkehr zu erleichtern. > Rüttelstreifen lassen sich mit Versätzen und Portalwirkungen kombinieren.
Umsetzung	> Vor dem Verkehrszeichen E, 9a und in einem Abstand von > 100 m von diesem Schild
Kosten	€
Wirksamkeit	* *



Rüttelstreifen



Pilotprojekt (Hinweis: Die Anordnung der Streifen muss dem Muster oben entsprechen.)



Detail eines Streifens, das Vibrationen erzeugt

Innerorts

Eine breite Palette an Maßnahmen, einige straßenbegleitend, andere punktuell, soll die Verkehrsteilnehmer dazu anregen oder zwingen, ihre Geschwindigkeit innerorts zu reduzieren.

Um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge innerhalb der Ortschaften zu reduzieren, werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen:

- > **Straßenbegleitende Maßnahmen:** Sie zielen darauf ab, **die Fahrbahn physisch oder optisch zu verengen** und die Begegnung zweier Fahrzeuge bei moderater Geschwindigkeit zu fördern. > [siehe Seite 17](#)
- > **Punktuelle Maßnahmen:** Sie zielen darauf ab, bei den Fahrzeuginsassen ab einer bestimmten Geschwindigkeit ein **unangenehmes Gefühl** (vertikale oder horizontale Beschleunigung) **hervorzurufen**, um sie physisch zum Abbremsen zu verleiten. > [siehe Seite 20](#)

Die Bremsschwellen dürfen jedoch keine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer darstellen.

Die Gemeindeverwaltung kann abhängig von der Situation **eine dieser Maßnahmen wählen oder auch verschiedene miteinander kombinieren**.

Zu vermeidende Maßnahmen und Gestaltungsansätze

Bestimmte Maßnahmen wie Markierungen, Fußgängerüberwege, Blinklichter oder Warnfiguren **dürfen nicht mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung** oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verwechselt werden, da sie unter dem Vorwand, einen Fußgängerüberweg oder die Umgebung einer Schule zu sichern, den gegenteiligen Effekt haben können.

Bei den **Warnfiguren** handelt es sich um Aufsteller in Form von Schulkindern, die am Straßenrand (z. B. auf dem Schulweg) aufgestellt werden, um Autofahrer dazu zu verleiten, langsamer zu fahren, wenn sie sich Schulen, Fußgängerüberwegen usw. nähern. Sie **können die Fahrer jedoch auch ablenken oder irreführen**. Warnfiguren können nicht als Mittel zur Verkehrsberuhigung angesehen werden, da sie Fußgängern und Radfahrern ein falsches Gefühl von Sicherheit vermitteln und sogar echte Kinder verdecken und so das Sichtfeld des Fahrers negativ beeinflussen können.

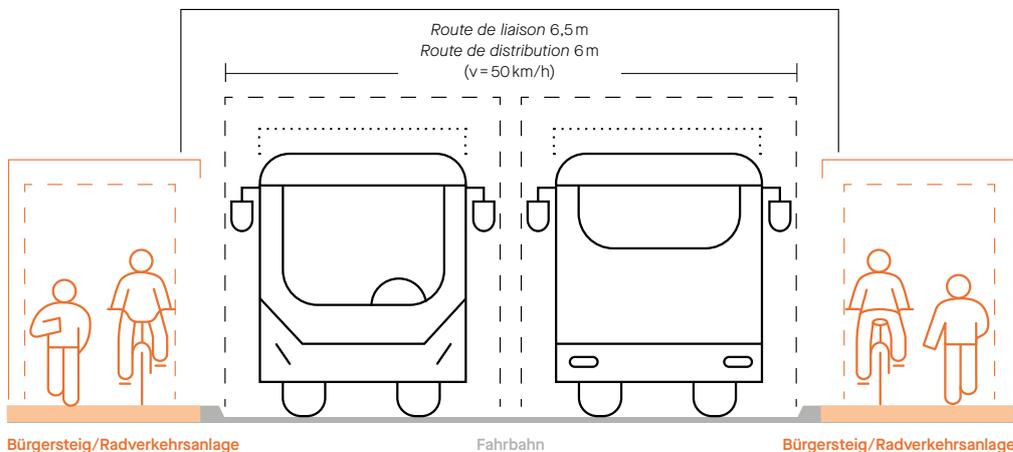
Die Anbringung von **Fahrbahnmarkierungen** auf Straßen muss dem *Code de la Route* (Art. 110) und den internationalen Übereinkommen (Wien 1968, Genf 1949) entsprechen. Es ist wichtig, dass diese Markierungen nicht verändert werden, um Verwirrung und Ablenkung zu vermeiden, wobei besonders darauf zu achten ist, dass die Verkehrsteilnehmer keine Informationen erhalten, deren Bedeutung sie nicht verstehen. **Die Markierungen sollten überwiegend weiß sein** (mit Ausnahme von gelben Markierungen, die vorübergehend an Baustellen verwendet werden können, oder roten Flächen für bestimmte Radverkehrsanlagen). Die Verwendung anderer Farben ist nicht zulässig.

Ein **Fußgängerüberweg** oder eine **Lichtsignalanlage** können nicht als Verkehrsberuhigungsmaßnahmen angesehen werden.

> [Siehe A11, Seite 3](#)

Reduzierung der Fahrbahnbreite

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> > Bauliche Anpassung der Fahrbahn an die für diese Straßenkategorie geltende Mindestbreite > Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20, 30, 50 oder 70 km/h
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> > Beeinflussung des Fahrverhaltens, da Fahrer dazu neigen, die Geschwindigkeit auf schmalere Straßen zu reduzieren
Vorteil	<ul style="list-style-type: none"> > Synergie zwischen Verkehrsberuhigung und Erweiterung des seitlichen Flächenangebots für Fußgänger und Radfahrer
Nachteil	<ul style="list-style-type: none"> > Verringerung der Fahrbahnbreite, insbesondere für Busse und eventuell für Radfahrer (im Mischverkehr)
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> > Gestaltung unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und der funktionalen Klassifizierung > siehe A04 > Verengung durch bauliche Maßnahmen oder Stadtmobiliar (bei Begegnungszonen)
Kosten	€€€
Wirksamkeit	* ↘



Auf die Mindestmaße reduzierte Fahrbahn (Fall mit 50 km/h)

- Hindernisfreie Breite
- - Verkehrsfläche
- Grundabmessungen des Fahrzeugs

Optische Einengung der Fahrbahn

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">> Optische Verengung der Fahrbahn durch unterschiedliche Straßenbeläge oder Fahrbahnmarkierungen. Die Fahrbahn setzt sich aus einer Hauptverkehrsfläche und zwei Seitenflächen zusammen.> Hinweis: Die Seitenflächen sind Bestandteil der Fahrbahn.> Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 oder 50 km/h
Ziel	<ul style="list-style-type: none">> Beeinflussung der visuellen Wahrnehmung der Fahrer, die dazu neigen, die Geschwindigkeit auf schmalere Straßen zu reduzieren
Vorteile	<ul style="list-style-type: none">> Kein zusätzlicher Raum notwendig> Keine Beeinträchtigung für den Busverkehr (und für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs)> Keine Lärmbelästigung (im Falle einer Fahrbahnmarkierung)
Nachteile	<ul style="list-style-type: none">> Mögliche Verringerung der Fahrbahnbreite für den Radverkehr (im Falle eines anderen Belags)> Mögliche Lärmbelästigung für Anwohner (im Falle eines anderen Belags)
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Zwei Varianten der Fahrbahnmarkierung:<ul style="list-style-type: none">– Fahrbahnbegrenzung– Angebotsstreifen: abgetrennter und ausreichend breiter Raum für den Radverkehr > Siehe www.veloplange.lu
Kosten	€ – € €
Wirksamkeit	*



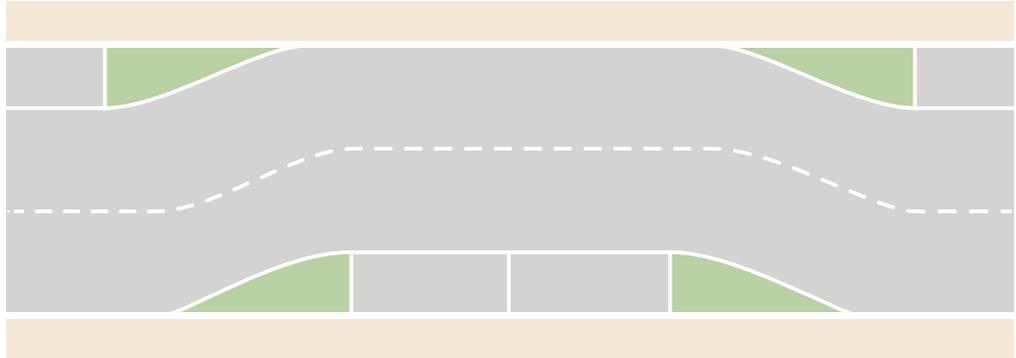
Optische Einengung der Fahrbahn - Fahrbahnbegrenzungen



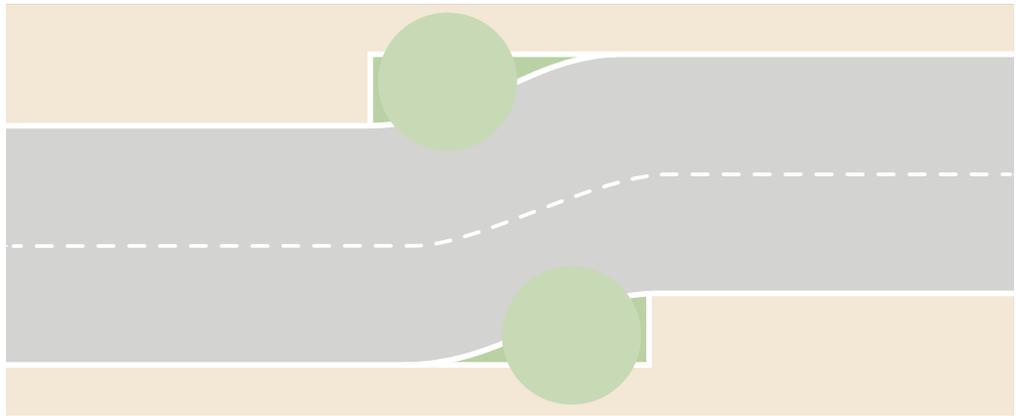
Optische Einengung der Fahrbahn - Angebotsstreifen

Horizontaler Versatz

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">> Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn durch Verschiebung der Straßenachse> Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20, 30 oder 50 km/h
Ziel	<ul style="list-style-type: none">> Anreiz zur Geschwindigkeitsreduzierung durch physischen Versatz
Vorteile	<ul style="list-style-type: none">> Geringe Behinderung der Nutzer des öffentlichen Verkehrs> Auch bei geringem Verkehrsaufkommen wirksam> Keine Lärmbelästigung
Nachteil	<ul style="list-style-type: none">> Möglicher Flächen-/Raumbedarf
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Der horizontale Versatz lässt sich vor allem mit bepflanzten Verkehrsinseln oder Parkplätzen kombinieren. Bei einer Gestaltung in Kombination mit Parkplätzen ist am Anfang und am Ende jedes Parkstreifens ein physisches Element vorzusehen.> Auf den <i>Routes de liaison</i> und insbesondere bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Straßenabschnitten auf 30 km/h wird empfohlen, keine Parkplätze, sondern einen separaten Bereich für Fußgänger (z. B. Bürgersteig) und/oder Radfahrer anzulegen.
Kosten	€ €
Wirksamkeit	* *



Horizontaler Versatz - mit Parkplätzen



Horizontaler Versatz - mit Verbreiterung des Bürgersteigs



Horizontaler Versatz

Seitliche Verengung

- Beschreibung**
- > Bauliche Maßnahmen, die eine punktuelle Reduzierung (< 10 m bzw. < 15 m in Kombination mit einem Plateau) der Fahrbahnbreite ermöglichen, um:
 - die Geschwindigkeit bei der Begegnung zweier Fahrzeuge oder durch die Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn zu reduzieren
 - Fußgängern und Radfahrern das Überqueren der Straße zu erleichtern
 - die Breite des Bürgersteigs an Engstellen gegebenenfalls zu vergrößern
 - > Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 oder 50 km/h oder im Eingangsbereich einer Tempo-20-Zone
 - > Je geringer das Verkehrsaufkommen, desto breiter kann die Verengung sein.

Ziel > Geschwindigkeitsreduzierung durch punktuelle Fahrbahnverengung

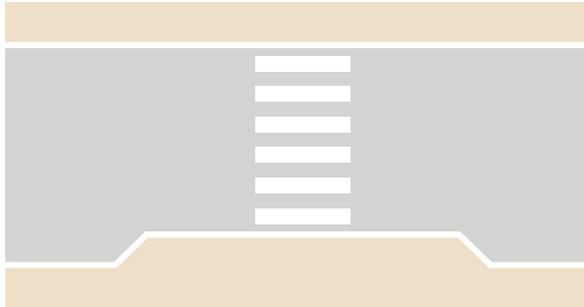
- Vorteile**
- > Mögliche Vereinfachung/Sicherung der Fußgänger- und Radfahrerquerung
 - > Punktuelle Fahrbahnverengung

- Nachteile**
- > Da die Begegnung zweier Fahrzeuge im Bereich der Verengung unter Umständen nicht mehr möglich ist, muss die Machbarkeit im Einzelfall geprüft werden (Verkehrsaufkommen, Begegnungshäufigkeit, Sichtverhältnisse usw.).
 - > Keine geradlinige Radverkehrsführung ohne besondere Vorkehrungen
 - > Sehr wirksam nur bei hoher Begegnungshäufigkeit zweier Fahrzeuge

- Gestaltung**
- > Seitliche Verengungen können so gestaltet werden, dass Radfahrer geradeaus weiterfahren können (siehe Skizze auf der nächsten Seite unten), insbesondere wenn sie nicht mit einem Fußgänger- und/oder Radfahrerüberweg kombiniert werden.
 - > Die Verengung muss mindestens den maßgeblichen Kreuzungsfall ermöglichen. > [Siehe A 05](#), [A 06](#), [A 07](#), [A 08](#) und [A 09](#)
 - > Der Mindestabstand zwischen zwei seitlichen Verengungen sollte in der Regel 30 m betragen.
 - > Die Verengung kann ein- oder beidseitig vorgenommen werden.

Kosten €

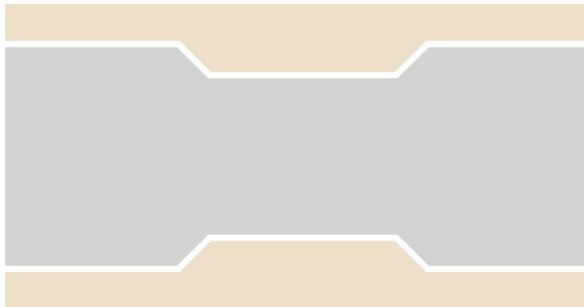
Wirksamkeit * *



Seitliche Fahrbahnverengung - mit Fußgängerüberweg



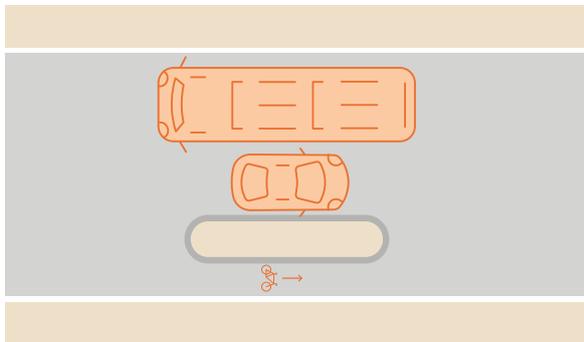
Seitliche Verengung auf beiden Seiten in Kombination mit einem noch nicht für Menschen mit eingeschränkter Mobilität angepassten Fußgängerüberweg



Seitliche Verengung auf beiden Fahrbahnseiten



Seitliche Verengung auf beiden Fahrbahnseiten auf einer Rue de desserte locale



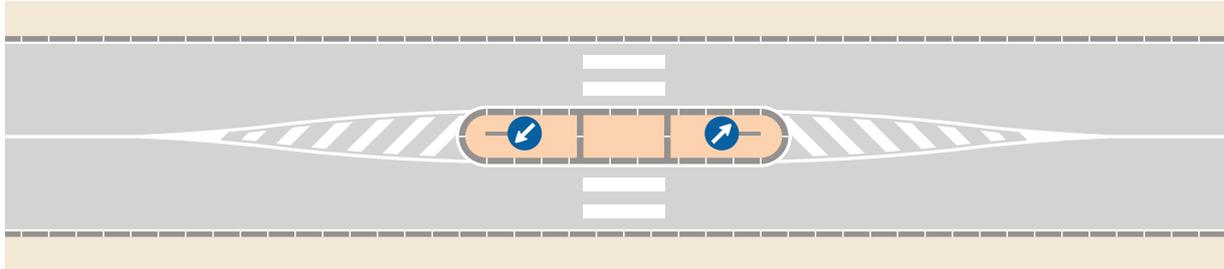
Seitliche Fahrbahnverengung - mit Bypass für Radfahrer



Seitliche Verengung mit Leitsystem für Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Mittelinsel

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">> Bereich in der Fahrbahnmittle, mit dem die Verkehrsströme physisch getrennt oder gelenkt werden können> Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30, 50 oder 70 km/h
Ziele	<ul style="list-style-type: none">> Physische Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn, um die Fahrzeugführer zur Reduzierung ihrer Geschwindigkeit auf 30 oder 50 km/h zu verleiten> Hilfe beim Überqueren der Fahrbahn
Vorteile	<ul style="list-style-type: none">> Vereinfachung/Sicherung der Fußgänger- und/oder Radfahrerquerung> Punktuelle Fahrbahnverengung oder horizontaler Versatz
Nachteile	<ul style="list-style-type: none">> Nur bei breiter Fahrbahn wirksam> Für Winterdienstfahrzeuge schwer passierbar
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Innerorts kann eine Verkehrsinsel mit einem Fußgänger- und/oder Radfahrerüberweg kombiniert werden. Eine solche Gestaltung muss allerdings den Vorschriften über die Anordnung, Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und Sichtfelder entsprechen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit berücksichtigen.> Bei Geschwindigkeiten von 30 km/h ist grundsätzlich eine seitliche Verengung zu bevorzugen, um Fußgängern und Radfahrern das Überqueren der Straße zu erleichtern. > Siehe Seite 22> Innerorts lässt sich diese Gestaltung mit Radverkehrsanlagen kombinieren, die auf der Höhe der Verkehrsinsel in einen Angebotsstreifen übergehen.
Kosten	€ €
Wirksamkeit	* *



Mittelinsel (Option: Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, d. h. Furt oder Zebrastreifen)



Mittelinsel in Kombination mit einem Fußgängerüberweg



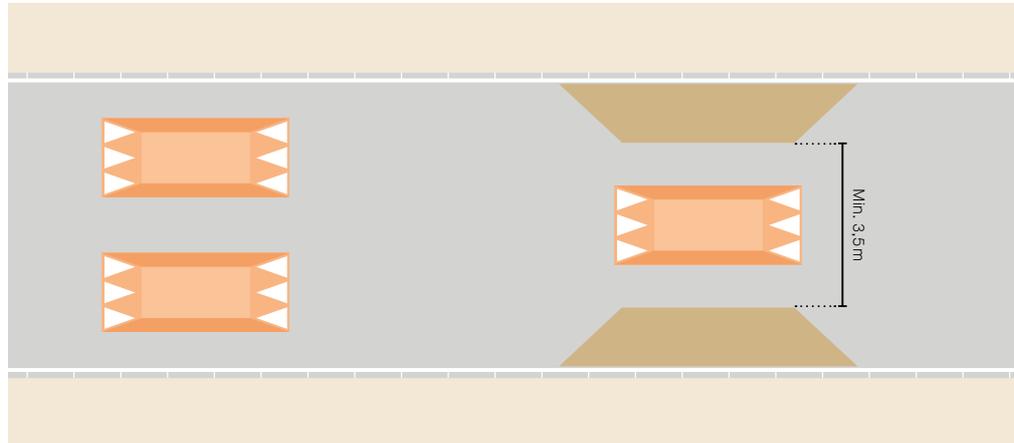
Insel im Kreuzungsbereich

Berliner Kissen

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">> Punktuelle Anhebung der Fahrbahn> Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20, 30 oder 50 km/h
Ziel	<ul style="list-style-type: none">> Vorrichtung zur Geschwindigkeitsreduzierung von Autos, ohne andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Busse, Zweiräder) auf weniger wichtigen Straßen zu beeinträchtigen
Vorteil	<ul style="list-style-type: none">> Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit bei gleichzeitiger Gewährleistung des Verkehrsflusses. Berliner Kissen haben eine geringere Wirkung auf schwere Fahrzeuge (z. B. Busse und Lkw) und ermöglichen es Motor- und Fahrrädern, rechts vorbeizufahren.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none">> Behinderung des Winterdienstes> Mögliche Lärmbelästigung> Maßnahme, die für bestimmte Fahrzeugtypen (z. B. Rettungsdienste) nachteilig sein kann
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Aufgrund ihrer Geometrie können die Bremsschwellen von Autofahrern bei den vorgesehenen Geschwindigkeiten nicht bequem überfahren werden. Dieser Bremsschwellentyp wird für Straßen empfohlen, die von Buslinien mit häufiger Taktung befahren werden, da Busse aufgrund der Spurweite ihrer Räder in der Regel nicht behindert werden.> Ein einzelnes Kissen (Ausnahmefall) kann vorgesehen werden, wenn die Fahrbahnbreite zwei Kissen nebeneinander nicht zulässt (< 6 m bei $v = 50$ km/h). Die vorgesehene seitliche Verengung soll die Begegnung zweier Fahrzeuge auf Höhe des Kissens verhindern (und gleichzeitig die Durchfahrt für den Winterdienst und ggf. für Verkehrsströme in Ausnahmefällen ermöglichen).> Der Standort ist an bestimmte technische Einschränkungen gebunden, die mit der Straßengeometrie und dem Verkehrsaufkommen zusammenhängen.> Kombination mit seitlicher Verengung möglich > Siehe Seite 22> Bis zu einer vollständigen Straßenumgestaltung können anstelle der vor Ort gefertigten Kissen vorgefertigte Bremsschwellen verwendet werden (siehe Foto auf der nächsten Seite), sofern die Gemeinde eine sorgfältige Wartung gewährleistet.
Kosten	€ €
Wirksamkeit	* * *

Standardfall

Ausnahmefall



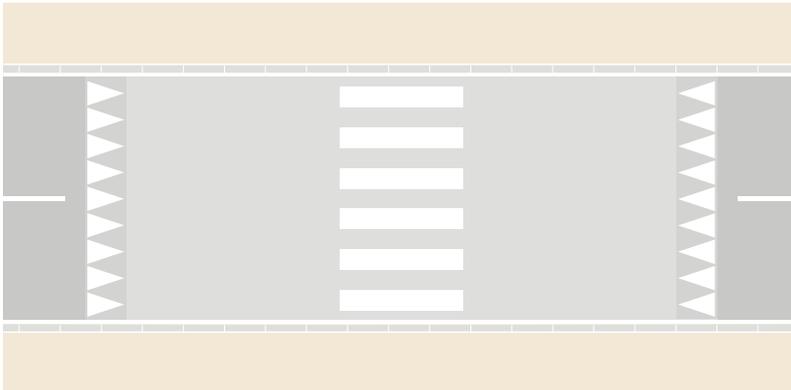
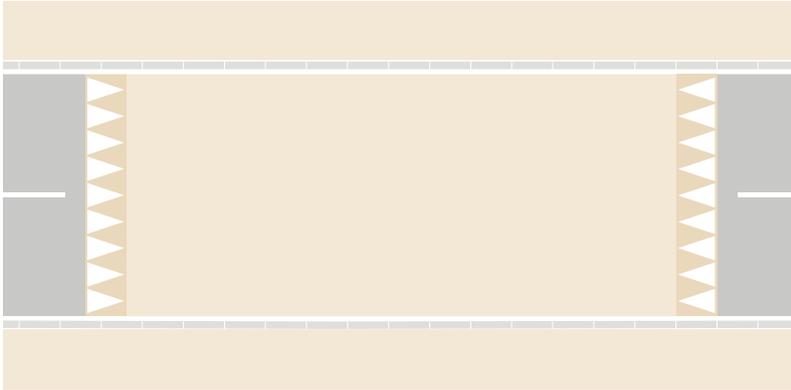
Berliner Kissen



Vorgefertigte Bremsschwellen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Straßenerhöhung („Plateau“)

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">> Erhöhung, in der Regel auf der gesamten Fahrbahnbreite> Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 oder 50 km/h und im Eingangsbereich einer Tempo-20-Zone je nach Neigung der Rampen
Ziel	<ul style="list-style-type: none">> Vorrichtung zur Geschwindigkeitsreduzierung aller Fahrzeuge
Vorteile	<ul style="list-style-type: none">> Aufgrund ihrer Geometrie können die Bremsschwellen nur bei den vorgesehenen Geschwindigkeiten bequem überfahren werden.> Mehr Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
Nachteile	<ul style="list-style-type: none">> Beeinträchtigung des öffentlichen Busverkehrs> Die Machbarkeit hängt von den geometrischen Einschränkungen der Straße ab.> Ohne zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahme neigen die Fahrzeuge dazu, zwischen den Bremsschwellen (ab +/- 35 m) wieder zu beschleunigen.
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Diese Bremsschwelle kann mit einem Fußgänger- und/oder Radfahrerüberweg kombiniert werden. In diesem Fall muss die Gestaltung allerdings den Vorschriften über die Anordnung, Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und Sichtfelder entsprechen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit berücksichtigen.> Die Länge der Straßenerhöhung ohne Rampen (5 – 15 m) ist ausreichend, um insbesondere den Verkehr von Gelenkbussen und Lkw zu ermöglichen (die Räder befinden sich gleichzeitig auf der Erhöhung).> Die Trennung zwischen Fahrbahn und Bürgersteig muss gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022 bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (<i>loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs</i>) erfolgen. Auf Staatstraßen ist die Bordsteinhöhe in Absprache mit der Straßenbauverwaltung festzulegen.> Kombination mit seitlichen Verengungen möglich > Siehe Seite 22
Kosten	€ €
Wirksamkeit	* * *



Straßenerhöhung („Plateau“)
(Option: Querungsmöglichkeit für Fußgänger und/oder Radfahrer, d. h. Furt oder Zebrastreifen)

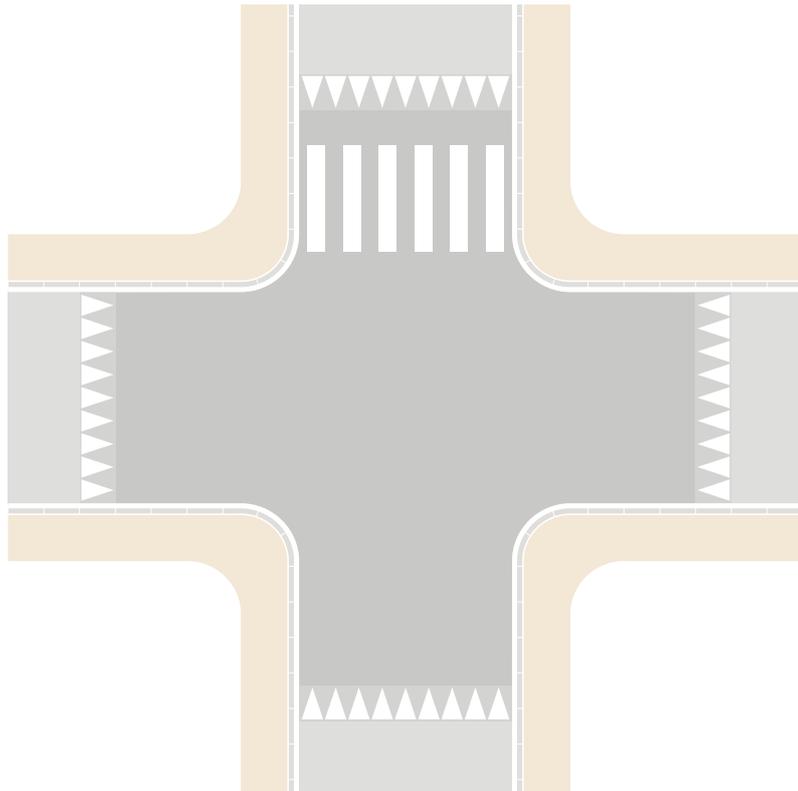
Beispiele für Bremsschwellen bei einer
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h



Beispiele für Bremsschwellen bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Kreuzung mit Aufpflasterung

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">> Erhöhung, in der Regel der gesamten Kreuzung> Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20, 30 oder 50 km/h je nach Neigung der Rampen
Ziele	<ul style="list-style-type: none">> Geschwindigkeitsreduzierung und Verbesserung der Sichtverhältnisse an der Kreuzung> Sicherung der Kreuzung
Vorteile	<ul style="list-style-type: none">> Erhöhung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer> Aufgrund ihrer Geometrie können die Bremschwellen nur bei den vorgesehenen Geschwindigkeiten bequem überfahren werden.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none">> Beeinträchtigung des öffentlichen Busverkehrs> Die Machbarkeit hängt von den geometrischen Einschränkungen der Straße ab.
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Diese Kreuzungsgestaltung kann mit einem oder mehreren Fußgänger- und Radfahrerüberwegen kombiniert werden. Sie muss den Vorschriften über die Anordnung, Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und Sichtfelder entsprechen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit berücksichtigen.> Die Trennung zwischen Fahrbahn und Bürgersteig muss gemäß dem Gesetz vom 7. Januar 2022 bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (<i>loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs</i>) erfolgen. Auf Staatstraßen ist die Bordsteinhöhe in Absprache mit der Straßenbauverwaltung festzulegen.
Kosten	€ € €
Wirksamkeit	* * *



Kreuzung mit Aufpflasterung
 (Option: Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, d. h. Furt oder Zebrastreifen)



Pilotprojekt einer Kreuzung mit Aufpflasterung in Bad-Mondorf

Pflanzkübel

Nur auf Gemeindestraßen anwendbar

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">> Provisorische Maßnahme zur Unterbrechung der Geradlinigkeit der Fahrbahn durch punktuelle und versetzte Verengungen> Das Aufstellen eines Pflanzkübels kann auch durch eine geklebte Verkehrsinsel ersetzt werden. Alle anderen provisorischen Maßnahmen zur seitlichen Fahrbahnverengung (z. B. das Aufstellen von Steinblöcken) sollten jedoch vermieden werden.> Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 oder 30 km/h
Ziel	<ul style="list-style-type: none">> Anreiz zur Geschwindigkeitsreduzierung durch horizontalen Versatz
Vorteile	<ul style="list-style-type: none">> Schnelle und leicht anpassbare Umsetzung> Selbst bei geringem Verkehrsaufkommen wirksam> Keine Lärmbelästigung
Nachteile	<ul style="list-style-type: none">> Verringerung der Fahrbahnbreite, insbesondere für Busse und eventuell für Radfahrer (im Mischverkehr)> Behinderung des Winterdienstes und von Lkw
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">> Um die Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern, sind horizontale (Fahrbahnmarkierungen) und vertikale („chevrons“, Verkehrsschild E, 24b) Verkehrszeichen vorzusehen.
Kosten	€
Wirksamkeit	* *



Pflanzkübel mit Chevrons (E, 24b) und Fahrbahnmarkierung



Pflanzkübel, kombiniert mit Berliner Kissen

Sinuswelle

Nur auf Gemeindestraßen anwendbar

-
- Beschreibung**
- > Punktuelle Erhöhung mit einer graduellen Steigung, die das Überfahren mit einer konstanten Geschwindigkeit von 30 bzw. 20 km/h ermöglicht
 - > Mögliche Anwendung bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 oder 20 km/h
-

- Ziel**
- > Anreiz zur Geschwindigkeitsreduzierung durch vertikalen Versatz
-

- Vorteile**
- > Selbst bei geringem Verkehrsaufkommen wirksam
 - > Keine Lärmbelästigung durch Abbremsen und Beschleunigen des motorisierten Verkehrs, wie dies bei einigen anderen Arten von vertikalen Versätzen der Fall ist
 - > Bessere Befahrbarkeit mit dem Fahrrad als bei Bremsschwellen mit abrupten Steigungswechseln
 - > Aus diesen Gründen handelt es sich um die am weitesten verbreitete Verkehrsberuhigungsmaßnahme in den Niederlanden.
-

- Nachteile**
- > Die Machbarkeit hängt von den geometrischen Einschränkungen der Straße ab.
 - > Mögliche Behinderung des Winterdienstes
-

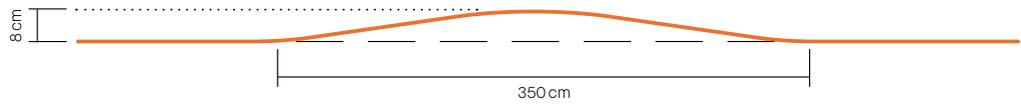
- Gestaltung**
- > Zusätzlich soll mit einer Fahrbahnmarkierung auf die Erhöhung hingewiesen werden.
-

Kosten € €

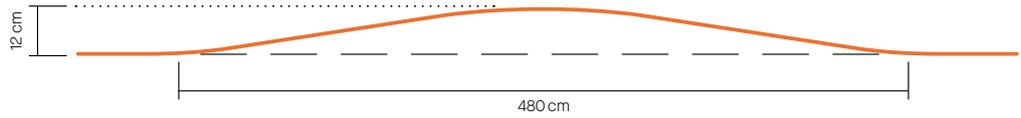
.....

Wirksamkeit * * *

**Sinuswelle auf einer auf 30 km/h
beschränkten Straße** ⬇️



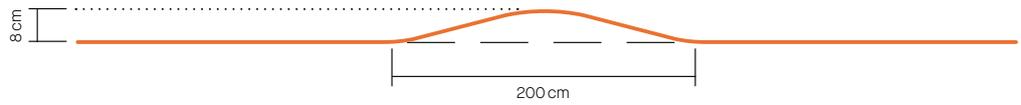
Bremsschwelle mit einer Länge von 350 cm (Höhe 8 cm)



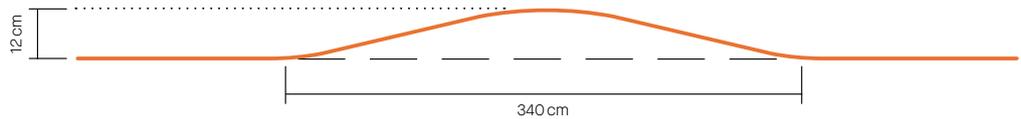
Bremsschwelle mit einer Länge von 480 cm (Höhe 12 cm)

Quelle: CROW, Richtlijn drempels, plateaus en uitritten, 2014

**Sinuswelle auf einer auf 20 km/h
beschränkten Straße** ⬇️



Bremsschwelle mit einer Länge von 200 cm (Höhe 8 cm)



Bremsschwelle mit einer Länge von 340 cm (Höhe 12 cm)

Quelle: CROW, Richtlijn drempels, plateaus en uitritten, 2014



Sinuswellen mit Markierung



A 14 PROZEDUREN BEI STAATSTRASSEN

Themen

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen – ohne Geschwindigkeitsreduzierung ..	2
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen – mit Geschwindigkeitsreduzierung ...	4

Auf einen Blick

Das vorliegende Dokument soll den Gemeindeverwaltungen als Anleitung und Information dienen, wie bei der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf oder in der Nähe von Staatsstraßen vorzugehen ist.

Die von der Straßenbauverwaltung erarbeiteten und im Internet veröffentlichten technischen Details und Vorschriften sind bei der Umsetzung dieser Maßnahmen zu beachten.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf oder in der Nähe von Staatsstraßen (10 m entlang von *Chemins repris* und 25 m entlang von Nationalstraßen) erfordern eine ministerielle Straßengenehmigung (*permission de voirie*). Das Verfahren variiert je nachdem, ob es sich um eine Maßnahme mit oder ohne Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit handelt.

Verkehrsberuhigungs- maßnahmen – ohne Geschwindigkeitsreduzierung

Um eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme auf oder in der Nähe einer Staatsstraße durchführen zu können, muss die Gemeindeverwaltung gemäß dem geänderten Gesetz vom 21. Dezember 2009 (*loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie*) zunächst beim für öffentliche Arbeiten zuständigen Minister eine Straßenbaugenehmigung (*permission de voirie*) beantragen.

Antrag auf Erteilung einer Straßenbaugenehmigung

Der Antrag auf Erteilung einer Straßenbaugenehmigung muss folgende Angaben enthalten:

- > einen **Lageplan des Projekts** (1:1000 oder 1:500), einschließlich Querschnitt(en), aus dem/denen hervorgeht, welche Anpassungen und/oder Arbeiten an der Staatsstraße vorgenommen werden sollen
- > gegebenenfalls einen Lageplan des Projekts mit Angabe der **Schleppkurven** des Referenzfahrzeugs
- > gegebenenfalls einen Lageplan des Projekts mit Angaben zur Einhaltung des Sichtfelds oder der **Sichtfelder**
- > gegebenenfalls einen Plan mit den **geometrischen Eigenschaften** der Verkehrsberuhigungsmaßnahme(n)
- > gegebenenfalls ein **Längsprofil** der Straße
- > für Arbeiten, bei denen ein Teil der Staatsstraße vorübergehend beansprucht wird, einen genauen und verständlichen Plan mit Angabe der Straßennamen, der Fahrtrichtung, der Radwege, der Bürgersteige, der Parkplätze, des beanspruchten öffentlichen Raums, eventueller Umleitungen, der vorhandenen und der geplanten Beschilderung

Der Antrag auf Erteilung einer Straßenbaugenehmigung ist an die für das Gebiet **zuständige regionale Dienststelle der Straßenbauverwaltung** zu richten und an den für öffentliche Arbeiten zuständigen Minister zu adressieren.

Eingangsbestätigung

Die regionale Dienststelle der Straßenbauverwaltung versendet zunächst eine **Eingangsbestätigung** an die Gemeindeverwaltung, um diese darüber zu informieren:

- > dass der Antrag eingegangen ist und unter einem Aktenzeichen registriert wurde, das bei jeder Korrespondenz anzugeben ist;
- > ob der Antrag vollständig oder unvollständig ist; bei unvollständigen Anträgen werden die fehlenden Unterlagen angegeben;
- > welcher Ansprechpartner in der Verwaltung für den Antrag zuständig ist.

Erteilung der ministeriellen Straßenbaugenehmigung und Antrag auf Genehmigung des Verkehrsreglements

Wenn das Projekt den Vorschriften entspricht, erteilt der für öffentliche Arbeiten zuständige Minister eine **ministerielle Straßenbaugenehmigung** auf der Grundlage eines von der Straßenbauverwaltung erstellten Projektentwurfs. Diese ministerielle Straßenbaugenehmigung legt die einzuhaltenden technischen Bedingungen und die gewählten Modalitäten fest. Gemäß dem geänderten Gesetz vom 21. Dezember 2009 (*loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie*) sind Änderungen an Staatsstraßen (z. B. Kosten für die Anpassung von Anlagen und Infrastruktur) von der Gemeindeverwaltung zu tragen.

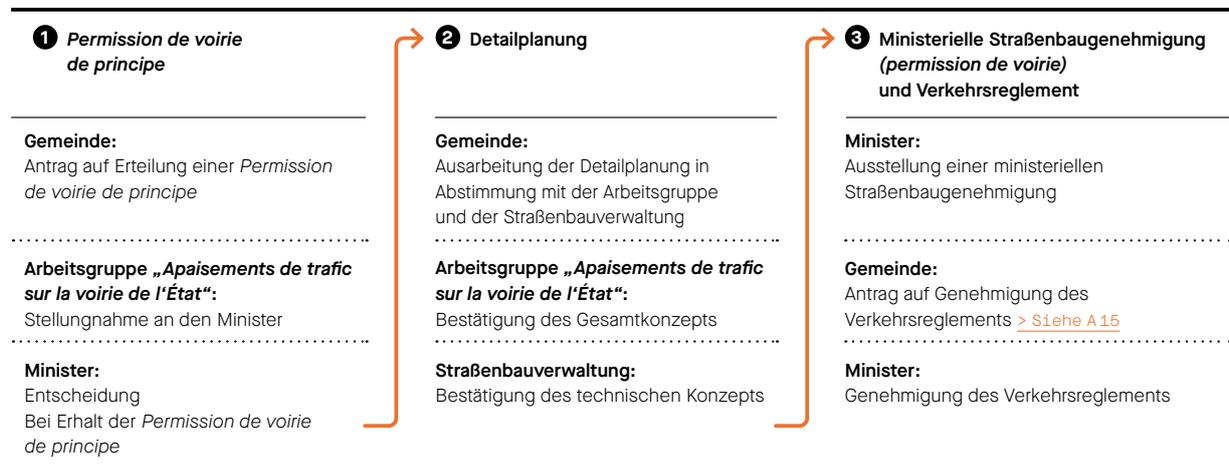
Wenn Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eine **Änderung des kommunalen Verkehrsreglements** erfordern (z. B. C, 18 stationnement interdit, D, 2 contournement obligatoire usw.), muss die Gemeindeverwaltung gemäß Artikel 5 des geänderten Gesetzes vom 14. Februar 1955 (*loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*) den entsprechenden **Beschluss des Gemeinderats** an das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten - Abteilung für Mobilität und Transport - Direction de la circulation et de la sécurité routières - zur Genehmigung durch den für Verkehr zuständigen Minister und den für Inneres zuständigen Minister weiterleiten. > [Siehe A15, Seite 3](#)

Wenn die **kommunalen Verkehrsreglements** für **Abschnitte auf Nationalstraßen** (N) gelten und die Zugangsbeschränkung zur Straße oder die Vorfahrt betreffen oder sich auf den öffentlichen Raum auswirken, ist die **vorherige Zustimmung** des für Verkehr zuständigen Ministers oder des für Verkehr und öffentliche Arbeiten zuständigen Ministers erforderlich (der Reglementsentwurf ist unter der Adresse > cce@tr.etat.lu an die *Commission de circulation de l'État* zu senden).

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen – mit Geschwindigkeitsreduzierung

Das folgende Kapitel soll den Gemeindeverwaltungen als Anleitung und Information dienen, wie bei der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Staatsstraßen in Kombination mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorzugehen ist.

Bearbeitung der Anträge



1 *Permission de voirie de principe*

Um eine Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Staatsstraße innerorts umzusetzen, muss die Gemeindeverwaltung gemäß dem geänderten Gesetz vom 21. Dezember 2009 (*loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie*) zunächst beim für öffentliche Arbeiten zuständigen Minister die *Permission de voirie de principe* einholen.

Dieser Antrag ist an die **zuständige regionale Dienststelle** der Straßenbauverwaltung zu richten und an den Minister zu adressieren. Die Dienststelle leitet ihn an die **Arbeitsgruppe „Apaisements de trafic sur la voirie de l’État“** zur Stellungnahme weiter.

Sind die Unterlagen vollständig, **prüft** die Arbeitsgruppe **den Antrag und gibt eine Stellungnahme** zur Notwendigkeit der beantragten Maßnahmen sowie zu deren Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der funktionalen Klassifizierung der Straße > [siehe A 04](#) ab oder schlägt alternative Maßnahmen vor. Auf der Grundlage dieser Stellungnahme legt die Straßenbauverwaltung dem Minister einen Entwurf einer Straßenbaugenehmigung

zur Entscheidung vor. Gegebenenfalls erlaubt die *Permission de voirie de principe* eine Geschwindigkeitsreduzierung an der beantragten Stelle und legt die Bedingungen fest, die bei der Ausarbeitung der Detailplanung zu berücksichtigen sind.

Auf der Grundlage der vom Minister erteilten *Permission de voirie de principe* kann dann **eine Detailplanung** ausgearbeitet werden.

2 Detailplanung

Nach Erhalt der *Permission de voirie de principe*, die **zwei Jahre gültig** ist, kann die Gemeindeverwaltung in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe für das Gesamtkonzept und mit der Straßenbauverwaltung für die zu beachtenden technischen Aspekte die Detailplanung ausarbeiten.

Nach Bestätigung der Planung kann die Gemeindeverwaltung beim für öffentliche Arbeiten zuständigen Minister die Straßenbaugenehmigung beantragen.

3 Ministerielle Straßenbaugenehmigung (*permission de voirie*) und Verkehrsreglement

Auf Beschluss des für öffentliche Arbeiten zuständigen Ministers wird eine ministerielle Straßenbaugenehmigung erteilt, **in der die einzuhaltenden technischen Bedingungen und die gewählten Modalitäten festgelegt sind**. Gemäß dem geänderten Gesetz vom 21. Dezember 2009 (*loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie*) sind Änderungen an Staatsstraßen (z. B. Kosten für die Anpassung von Anlagen und Infrastruktur) von der Gemeindeverwaltung zu tragen.

Um das kommunale Verkehrsreglement zu ändern, muss die Gemeindeverwaltung gemäß Artikel 5 des geänderten Gesetzes vom 14. Februar 1955 (*loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*) den entsprechenden Beschluss des Gemeinderats an das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten - Abteilung für Mobilität und Transport - *Direction de la circulation et de la sécurité routières* - zur Genehmigung durch den für Verkehr zuständigen Minister und den für Inneres zuständigen Minister weiterleiten. > [Siehe A15, Seite 3](#)

Dem **Beschluss** ist die entsprechende **ministerielle Straßenbaugenehmigung** beizufügen.

Wenn die kommunalen Verkehrsreglements für **Abschnitte auf Nationalstraßen** (N) gelten und die Geschwindigkeitsbegrenzung, die Zugangsbeschränkung zur Straße oder die Vorfahrt betreffen oder sich auf den öffentlichen Raum auswirken, ist die **vorherige Zustimmung** des für Verkehr zuständigen Ministers oder des für Verkehr und öffentliche Arbeiten zuständigen Ministers erforderlich (der Reglementsentwurf ist unter der Adresse > cce@tr.etat.lu an die *Commission de circulation de l'État* zu senden).

Inhalt eines Antrags auf Erteilung einer *Permission de voirie de principe*

Dieser Antrag auf Erteilung einer *Permission de voirie de principe* ist **an die zuständige regionale Dienststelle** der Straßenbauverwaltung zu richten und an den für öffentliche Arbeiten zuständigen Minister zu adressieren. Die Dienststelle leitet ihn an die Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“ zur Stellungnahme weiter.

Hinweis: Ein Beschluss des Gemeinderats zum Verkehrsreglement, der eine *limitation de la vitesse dérogatoire* vorsieht, ist nicht als Antrag anzusehen und muss abgelehnt werden.

Jeder Antrag auf Erteilung einer *Permission de voirie de principe* muss folgende Angaben enthalten:

- > eine **detaillierte Beschreibung** der Situation und der Probleme im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit auf dem/den betreffenden Abschnitt(en)
- > eine **Beschreibung der von der Gemeindeverwaltung bereits ergriffenen Maßnahmen** zur Lösung der aufgetretenen Probleme
- > **Name und Kontaktdaten** des für den Antrag zuständigen Ansprechpartners innerhalb der Gemeindeverwaltung

Abhängig von der funktionalen Klassifizierung der zu beruhigenden Straße, der gewünschten Geschwindigkeitsbegrenzung > [siehe A04](#) und den verschiedenen Szenarien, die auf den folgenden Seiten beschrieben werden, sind zusätzliche Informationen und Unterlagen dem Antrag auf Erteilung einer *Permission de voirie de principe* beizufügen.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf einer *Route de liaison* > [Siehe A05](#)

Szenario a): Verbesserung der Verkehrssicherheit oder des Gleichgewichts zwischen Aufenthaltsqualität und motorisiertem Verkehr

- > eine Erläuterung, wie sich die betreffende Verkehrsberuhigungsmaßnahme in das **kommunale Verkehrsberuhigungskonzept** und in das städtebauliche Konzept der Ortschaft einfügt
- > eine **Beschreibung der Funktionen** des betreffenden Abschnitts oder der betreffenden Abschnitte, die zu einem hohen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen führen (z. B. Schule, Schülerhort, Geschäfte usw.)
- > eine **Fußgänger- und Radfahrerzählung** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): Angabe der Fußgänger- und Radfahrerströme sowie der Anzahl an Fußgänger- und Radfahrerbewegungen entlang des Abschnitts und an Straßenquerungen
- > eine **Zählung des motorisierten Verkehrs** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_0) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)

Option: Ein **Konzeptplan**, der die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufzeigt, ermöglicht es der Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“, nach einer eventuellen Grundsatzeinigung Empfehlungen auszusprechen, die bei der Ausarbeitung der Detailplanung verwendet werden können.

Szenario b): Gewährleistung der Sicherheit und Attraktivität einer wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung

- > eine Erläuterung, wie sich die betreffende Verkehrsberuhigungsmaßnahme in das **kommunale Verkehrsberuhigungskonzept** einfügt
- > eine Erläuterung, wie sich die betreffende Verkehrsberuhigungsmaßnahme in das bestehende und geplante **kommunale Fußgänger- und Radwegenetz** einfügt
- > einen **Lageplan**, der die geometrischen Merkmale und Ausstattungen der betreffenden Straßenquerung(en) sowie die Sichtfelder angibt
- > eine **Fußgänger- und Radfahrerzählung** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): Angabe der Fußgänger- und Radfahrerströme sowie der Anzahl an Fußgänger- und Radfahrerbewegungen entlang des Abschnitts und an Straßenquerungen
- > eine **Zählung des motorisierten Verkehrs** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_0) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)

Option: Ein **Konzeptplan**, der die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufzeigt, ermöglicht es der Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“, nach einer eventuellen Grundsatzeinigung Empfehlungen auszusprechen, die bei der Ausarbeitung der Detailplanung verwendet werden können.

Szenario c): Gewährleistung der Sicherheit der Radfahrer auf einem Abschnitt einer übergeordneten Radroute

- > einen Übersichtsplan, auf dem die **bestehenden und geplanten Radverkehrsanlagen** mit Angabe der technischen Details (Straßenquerschnitt usw.) auf dem betreffenden Abschnitt oder den Abschnitten dargestellt sind
- > eine Erläuterung, wie sich die betreffende Verkehrsberuhigungsmaßnahme in das bestehende und/oder geplante **Radwegenetz** einfügt
- > eine **Zählung des motorisierten Verkehrs** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_0) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)

Option: Ein **Konzeptplan**, der die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufzeigt, ermöglicht es der Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“, nach einer eventuellen Grundsatzeinigung Empfehlungen auszusprechen, die bei der Ausarbeitung der Detailplanung verwendet werden können.

Szenario d): Gewährleistung der Sicherheit der Kinder an Grund- und Sekundarschulen, Maisons Relais, wichtigen Haltestellen für den Schultransport oder Hauptwegen die zu diesen Einrichtungen führen

- > **für Schulen** gegebenenfalls:
 - eine Darstellung der Zugänge/Eingänge zum Schulgelände
 - die Wege der Schüler zu den aussagekräftigen Zeiten (vor/nach der Schule und in der Mittagspause): Verkehrsströme entlang des relevanten Abschnitts oder der relevanten Abschnitte und der Straßenquerung(en) mit ungefährender Angabe der Anzahl der Schüler
- > **für wichtige Haltestellen des Schultransportes** gegebenenfalls:
 - einen Lageplan mit den geometrischen Merkmalen und der Ausstattung der Haltestelle(n)
 - den Fahrplan der Busse
 - die Wege der Schüler zu aussagekräftigen Zeiten (vor/nach der Schule und in der Mittagspause): Verkehrsströme in der Nähe der Bushaltestelle(n) oder der Straßenquerung(en) mit ungefährender Angabe der Anzahl der Schüler
 - eine Zählung des motorisierten Verkehrs zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_{\emptyset}) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)
- > gegebenenfalls **für die wichtigsten Schulwege bzw. wichtige Haltestellen des Schultransportes**:
 - die Wege der Schüler zu aussagekräftigen Zeiten (vor/nach der Schule und in der Mittagspause): Verkehrsströme mit ungefährender Angabe der Anzahl der Schüler
- > gegebenenfalls **einen Lageplan, der die geometrischen Merkmale und Ausstattungen** der betreffenden Straßenquerung(en) sowie die Sichtfelder angibt
 - eine Zählung des motorisierten Verkehrs zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_{\emptyset}) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)

Option: Ein **Konzeptplan**, der die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufzeigt, ermöglicht es der Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“, nach einer eventuellen Grundsatzvereinbarung Empfehlungen auszusprechen, die bei der Ausarbeitung der Detailplanung verwendet werden können.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf einer *Route de distribution* > [Siehe A06](#)

- > Pläne, aus denen die Überlegungen der Gemeindeverwaltung zur **funktionalen Klassifizierung** des Straßennetzes der Ortschaft hervorgehen und die nach den Grundsätzen von > [siehe A04](#) erstellt wurden
- > einen Plan, aus dem die **zulässigen Geschwindigkeiten** für den betreffenden Abschnitt und die angrenzenden Straßen hervorgehen
- > eine **Zählung des motorisierten Verkehrs** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_0) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)
- > gegebenenfalls einen Hinweis auf **besondere Verkehrsströme**, die der Gemeindeverwaltung bekannt sind (kommunaler Schultransport, landwirtschaftliche Maschinen usw.)
- > einen **Lageplan des geplanten Vorhabens** (1:1000 oder 1:500) im Detailgrad einer Machbarkeitsstudie, aus dem das Gestaltungsprinzip (z. B. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Verbreiterung des Bürgersteigs usw.) hervorgeht, das auf der Staatsstraße empfohlen wird

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h > [Siehe A08](#)

Szenario a): in historischen Ortszentren

- > eine Erläuterung, wie sich die betreffende Maßnahme in das bestehende und geplante kommunale **Fußgänger- und Radwegenetz** einfügt
- > eine Erläuterung, wie sich die betreffende Verkehrsberuhigungsmaßnahme in das **kommunale Verkehrsberuhigungskonzept** und in das **städtebauliche Konzept** der Ortschaft einfügt
- > eine Beschreibung der Funktionen **des betreffenden Abschnitts oder der betreffenden Abschnitte**, die zu einem hohen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen führen (z. B. Schule, Schülerhort, Geschäfte usw.)
- > eine Angabe zu den **Fußgänger- und Radwegeverbindungen** („Desire Lines“) und den entsprechenden Infrastrukturen
- > eine **Fußgänger- und Radfahrerzählung** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): Angabe der Fußgänger- und Radfahrerströme sowie der Anzahl an Fußgänger- und Radfahrerbewegungen entlang des Abschnitts und an Straßenquerungen
- > eine **Zählung des motorisierten Verkehrs** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en): ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_0) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)

Option: Ein **Konzeptplan**, der die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufzeigt, ermöglicht es der Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“, nach einer eventuellen Grundsatzvereinbarung Empfehlungen auszusprechen, die bei der Ausarbeitung der Detailplanung verwendet werden können.

Szenario b): städtebauliches Projekt mit dem Ziel einer wesentlichen Aufwertung der Gestaltung eines Ortszentrums

- > ein **Gesamtkonzept** für das Stadtentwicklungsprojekt in dem/den betreffenden Abschnitt(en) mit Details zu den folgenden Themen:
 - Stadtentwicklung und funktionale Qualität
 - Mobilität und insbesondere (nicht erschöpfende Liste):
 - eine Erläuterung, wie sich das Projekt in das bestehende und geplante kommunale **Fußgänger- und Radwegenetz** einfügt
 - eine Erläuterung, wie sich das Projekt in das **kommunale Verkehrsberuhigungskonzept** der Gemeinde einfügt
 - eine **Beschreibung der geplanten Funktionen**, die zu einem hohen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen führen (z. B. Schule, Schülerhort, Geschäfte usw.)
 - ein **Parkraumkonzept für den motorisierten Verkehr** mit Angaben zu Anzahl, Lage und Bewirtschaftung der Parkplätze
 - ein **Parkraumkonzept für den Radfahrverkehr** mit Angaben zu Anzahl, Lage und Bewirtschaftung der Parkplätze
 - eine **Prognose des** durch das Projekt verursachten **motorisierten Verkehrsaufkommens** (Anzahl und Strecken) zu aussagekräftigen Zeiten auf dem oder den betroffenen Abschnitt(en)
 - eine **Prognose des Fußgänger- und Radverkehrsaufkommens** (Anzahl und Strecken) zu aussagekräftigen Zeiten auf dem oder den betroffenen Abschnitt(en)
 - einen Lageplan mit Darstellung der **Fußgänger- und Radwegeverbindungen** („Desire Lines“) und der entsprechenden Infrastrukturen
 - einen Lageplan mit Darstellung der **Infrastrukturen für den motorisierten Verkehr**
 - einen Lageplan mit Darstellung der **Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr**
- > eine **Fußgänger- und Radfahrerzählung** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en); Angabe der Fußgänger- und Radfahrerströme sowie der Anzahl an Fußgänger- und Radfahrerbewegungen entlang des Abschnitts und an Straßenquerungen
- > eine **Zählung des motorisierten Verkehrs** zu aussagekräftigen Zeiten auf dem/den betreffenden Abschnitt(en); ein Diagramm pro Fahrtrichtung mit Angabe der gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{max} , V_{85} , V_{10}) pro Stunde und des Verkehrsaufkommens (mit Unterscheidung zwischen Leicht- und Schwerlastfahrzeugen)
- > gegebenenfalls **Verweis auf andere Projekte**, die sich auf die Verkehrssituation in dem/den betreffenden Abschnitt(en) auswirken (z. B. Umstrukturierung des Straßennetzes)

Option: Ein **Konzeptplan**, der die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufzeigt, ermöglicht es der Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“, nach einer eventuellen Grundsatzvereinbarung Empfehlungen auszusprechen, die bei der Ausarbeitung der Detailplanung verwendet werden können.

Eingangsbestätigung

Der von der Gemeindeverwaltung eingereichte Antrag auf Erteilung einer **Permission de voirie de principe** wird an die Arbeitsgruppe „*Apaisements de trafic sur la voirie de l'État*“ weitergeleitet.

Diese Arbeitsgruppe versendet zunächst eine Eingangsbestätigung an die Gemeindeverwaltung, um diese darüber zu informieren:

- > dass der Antrag eingegangen ist und unter einem Aktenzeichen registriert wurde, das bei jeder Korrespondenz anzugeben ist;
- > ob der Antrag vollständig oder unvollständig ist; bei unvollständigen Anträgen werden die fehlenden Unterlagen angegeben;
- > welcher Ansprechpartner für den Antrag zuständig ist.

A 15

PROZEDUREN BEI GEMEINDESTRASSEN

Themen

Abstimmung im Vorfeld	2
Verfahren	3

Auf einen Blick

Wenn eine neue verkehrsberuhigte Zone oder ein neuer verkehrsberuhigter Straßenabschnitt ausgewiesen wird, ist das kommunale Verkehrsreglement entsprechend anzupassen. Die Genehmigung des neuen Verkehrsreglements durch das für Transport zuständige Ministerium erfolgt nach der Stellungnahme der *Commission de circulation de l'État* bezüglich der Übereinstimmung des Reglements mit dem *Code de la Route* und der Übereinstimmung der Maßnahmen mit den auf der Webseite www.apaisement.lu veröffentlichten ministeriellen Leitlinien.

Die Prozedur für Gemeindestraßen besteht aus **zwei Schritten**:

- > Der **erste Schritt**, d. h. die **Abstimmung** mit der *Commission de circulation de l'État im Vorfeld*, ist fakultativ. Sie ermöglicht es jedoch, bei komplexen oder großen Projekten die Fristen für die zweite Stufe zu verkürzen.
- > Der **zweite Schritt** entspricht dem eigentlichen **Genehmigungsverfahren**. Sie beginnt mit der Verabschiedung des Verkehrsreglements durch den Gemeinderat. Da die Einführung neuer Infrastruktur, neuer vertikaler und horizontaler Verkehrszeichen oder anderer Elemente gegen Gesetze verstoßen oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigen kann, wird dieses Verkehrsreglement der *Commission de circulation de l'État* zur Stellungnahme vorgelegt. Diese behält sich das Recht vor, vor Abgabe ihrer Stellungnahme eine Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung zu verlangen. Das Verfahren kann erst nach Genehmigung durch den für Verkehr zuständigen Minister, der die Stellungnahme der *Commission de circulation de l'État* abwartet, fortgesetzt werden.

Abstimmung im Vorfeld

Eine Abstimmung zwischen der Gemeindeverwaltung und der *Commission de circulation de l'État* im Vorfeld ermöglicht eine Verkürzung der Verfahrensdauer bei sehr umfangreichen (z. B. mehrere Straßen umfassenden) oder besonders komplexen Verkehrsberuhigungsprojekten innerorts.

Die **Hauptziele** dieser Abstimmung im Vorfeld sind:

- > Sicherstellung der Übereinstimmung der Projekte mit den vorliegenden Leitlinien
- > Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem *Code de la Route*
- > Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem geltenden kommunalen Verkehrsreglement
- > Harmonisierung der Planungen auf nationaler Ebene
- > Verkürzung der Verfahrensdauer

Die der *Commission de circulation de l'État* zur Stellungnahme **vorzulegenden Unterlagen** enthalten folgende Informationen:

- > Übersichtsplan der Ortschaft, aus dem die funktionale Klassifizierung des Straßennetzes ersichtlich ist > [siehe A04](#);
- > einen Lageplan oder mehrere Lagepläne, auf dem oder denen die vorgeschlagene Gestaltung der betreffenden Abschnitte detailliert dargestellt ist
- > gegebenenfalls eine Liste der vorhandenen und geplanten vertikalen und horizontalen Verkehrszeichen

Wenn die zu beruhigende Gemeindestraße in eine Staatsstraße mündet, muss die Gestaltung des Übergangs den Vorschriften für Straßenbau genehmigungen (*permission de voirie*) entsprechen. In diesem Fall muss die Gemeindeverwaltung **die von der Straßenbauverwaltung festgelegten Maßnahmen vorsehen**. > [Siehe A14](#)

Die **ministeriellen Leitlinien** für die Verkehrsberuhigung innerorts, die auf der Webseite > www.apaisement.lu veröffentlicht und aktualisiert werden, sind das **wichtigste Arbeitsinstrument der Commission de circulation de l'État** bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen.

Die *Commission de circulation de l'État* erinnert an die folgenden Bestimmungen:

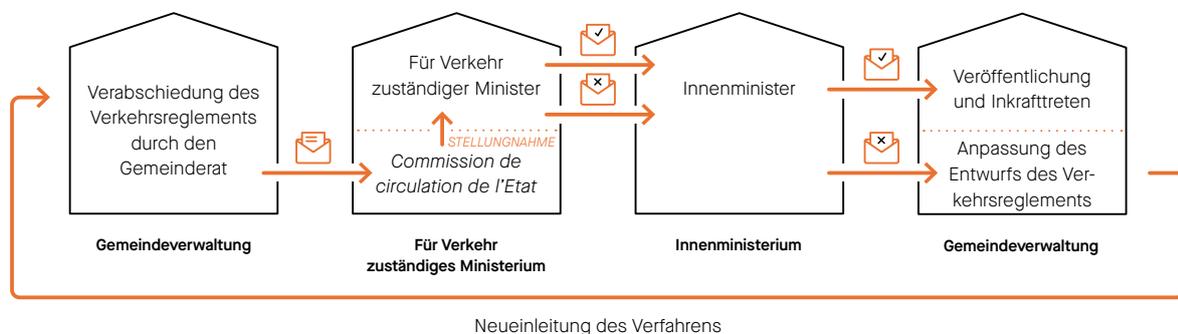
1. Die Verkehrszeichen sind im Code de la Route klar definiert und nur die dort vorgesehenen Zeichenkombinationen dürfen auf öffentlichen Straßen verwendet werden (Artikel 107).
2. Bei den Straßenmarkierungen sind die gemäß Code de la Route (Artikel 110) zulässigen Markierungen zu beachten.
3. Gestaltungen, die ein Ablenkungsrisiko für den Fahrer darstellen, wie Warnfiguren, sind nicht zulässig. > [Siehe A13, Seite 16](#)
4. Das Aufstellen des Verkehrszeichens C,2 („*circulation interdite*“) führt zu Privilegien für einige auf Kosten aller anderen. Diese Maßnahme verstößt gegen den Grundsatz des gleichen Zugangs zu öffentlichen Straßen und ist daher nicht geeignet, um Transitverkehr auf einer *Rue de desserte locale* zu verhindern. > [Siehe A12, Seite 4](#)

Verfahren

Das gemäß den vorliegenden ministeriellen Leitlinien
> www.apaisement.lu erstellte kommunale Verkehrsreglement
ist den staatlichen Stellen* zur Genehmigung vorzulegen.

Die einzelnen Schritte dieses Verfahrens sind im Folgenden aufgeführt. Sie beziehen sich ausschließlich auf endgültige Reglements des Gemeinderates. Temporäre Verkehrsreglements und *Règlements d'urgence* werden bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Straßen **nicht berücksichtigt**.

Schritte des Genehmigungsverfahrens



- > Der Gemeinderat verabschiedet das kommunale Verkehrsreglement.** ***
- > Die Gemeindeverwaltung leitet das Reglement an den für Verkehr zuständigen Minister (*Commission de circulation de l'État*) weiter.
- > Die *Commission de circulation de l'État* legt dem für Verkehr zuständigen Minister eine Stellungnahme**** vor.
- > Der Minister leitet seine Entscheidung an den Innenminister weiter.
- > Der Innenminister leitet die ministerielle Entscheidung an die Gemeindeverwaltung weiter.
- > Im Falle der Genehmigung veröffentlicht die Gemeindeverwaltung die entsprechende Regelung.
- > Die Regelung tritt gemäß Artikel 82 des Gemeindegesetzes vom 13. Dezember 1988 in Kraft.
- > Im Falle einer Ablehnung kann die Gemeindeverwaltung den Reglements-entwurf überarbeiten und das Verfahren erneut einleiten.

* Das Verfahren für die vom Gemeinderat erlassenen kommunalen Reglements ist in den Artikeln 29 und 82 des Gemeindegesetzes vom 13. Dezember 1988 sowie in Artikel 5 des geänderten Gesetzes vom 14. Februar 1955 (loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques) und in Artikel 100 des großherzoglichen Erlasses vom 23. November 1955 (arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques) geregelt.

** Alle (endgültigen und temporären) Beschlüsse, die einen Abschnitt einer Nationalstraße innerorts betreffen und sich auf Geschwindigkeitsbegrenzungen, Zugangsbeschränkungen, Vorfahrtsregelungen und die Zuweisung von öffentlichem Raum beziehen, können dem Gemeinderat nur mit vorheriger Zustimmung des für Verkehr zuständigen Ministers zur Abstimmung vorgelegt werden. Anträge auf vorherige Zustimmung sind per E-Mail (cce@tr.etat.lu) an das Sekretariat der *Commission de circulation de l'État* zu richten.

*** Das Rundschreiben an die Gemeindeverwaltungen Nr. 3412 vom 7. November 2016 (*circulaire aux administrations communales n° 3412 du 7 novembre 2016 concernant les règlements de circulation*) und das Rundschreiben an die Gemeindeverwaltungen Nr. 3878 vom 9. Juli 2020 (*circulaire aux administrations communales n° 3878 du 9 juillet 2020 rappelant la circulaire n° 3412*) erläutern, wie Verkehrsreglements korrekt verfasst werden sollen.

**** Das Rundschreiben an die Gemeindeverwaltungen Nr. 4025 vom 13. Dezember 2022 (*circulaire aux administrations communales n° 4025 du 13 décembre 2022 au sujet de la réglementation de la circulation communale*) erläutert, welche Themen analysiert werden.

