

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.

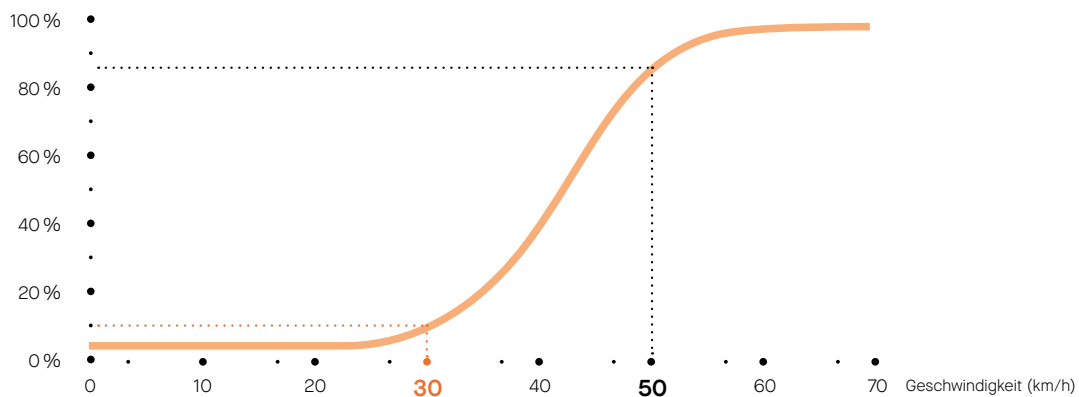
Gelungenes Verkehrsberuhigungsprojekt ↓



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).

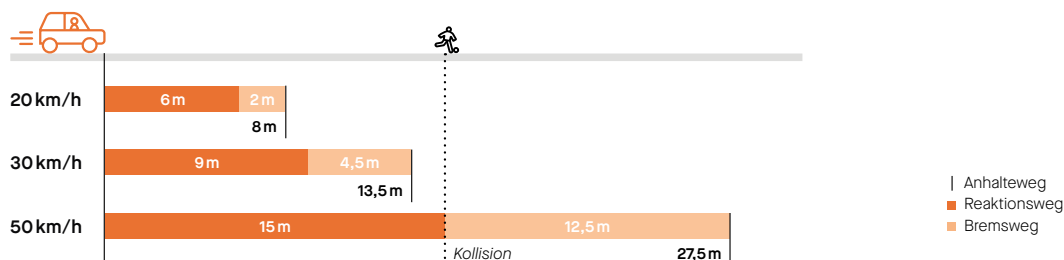
„Geringere Geschwindigkeit“ = „Gerettete Leben“

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) ⬇



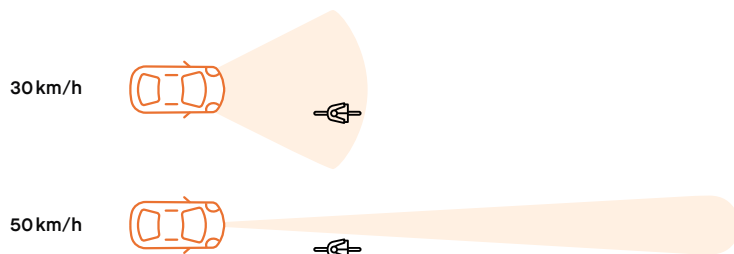
Anhalteweg – Unterschied zwischen 20, 30 und 50 km/h ↓



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**.

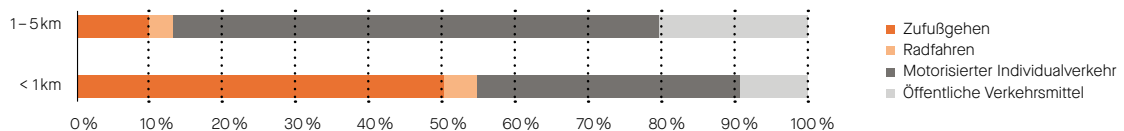
Verkehrsberuhigung zur Umsetzung der nationalen Strategie „VISION ZERO“

„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

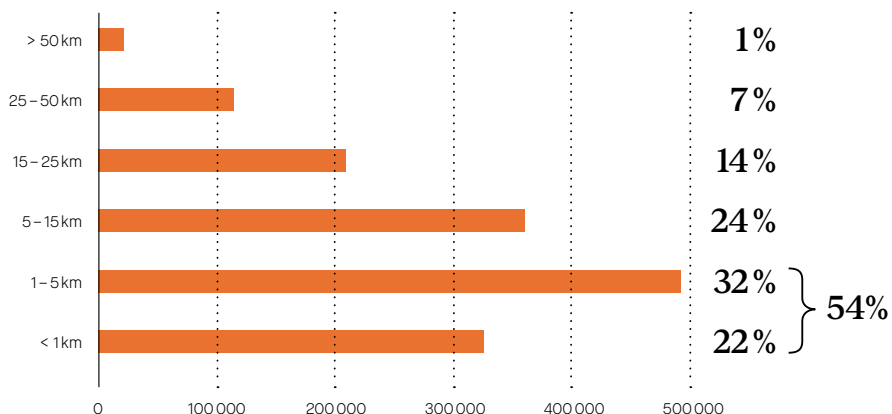
Ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten sind für Fußgänger und Radfahrer nicht nur objektiv gefährlich, sondern aufgrund der Lärmbelastung und der Luftverschmutzung auch subjektiv unangenehm. Die Verkehrsberuhigung führt zu einem **positiven Kreislauf**: Je weniger das Zufußgehen 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.

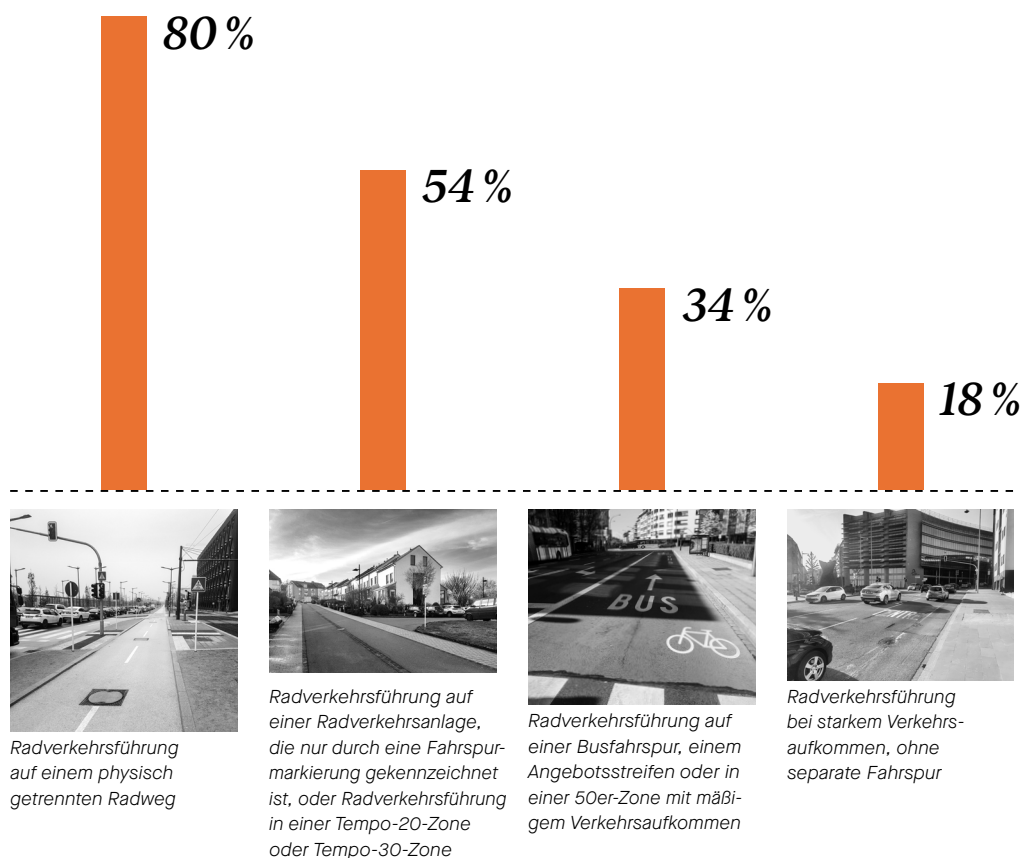
Zurückgelegte Wege der Einwohner pro Werktag ↓



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* ⬇

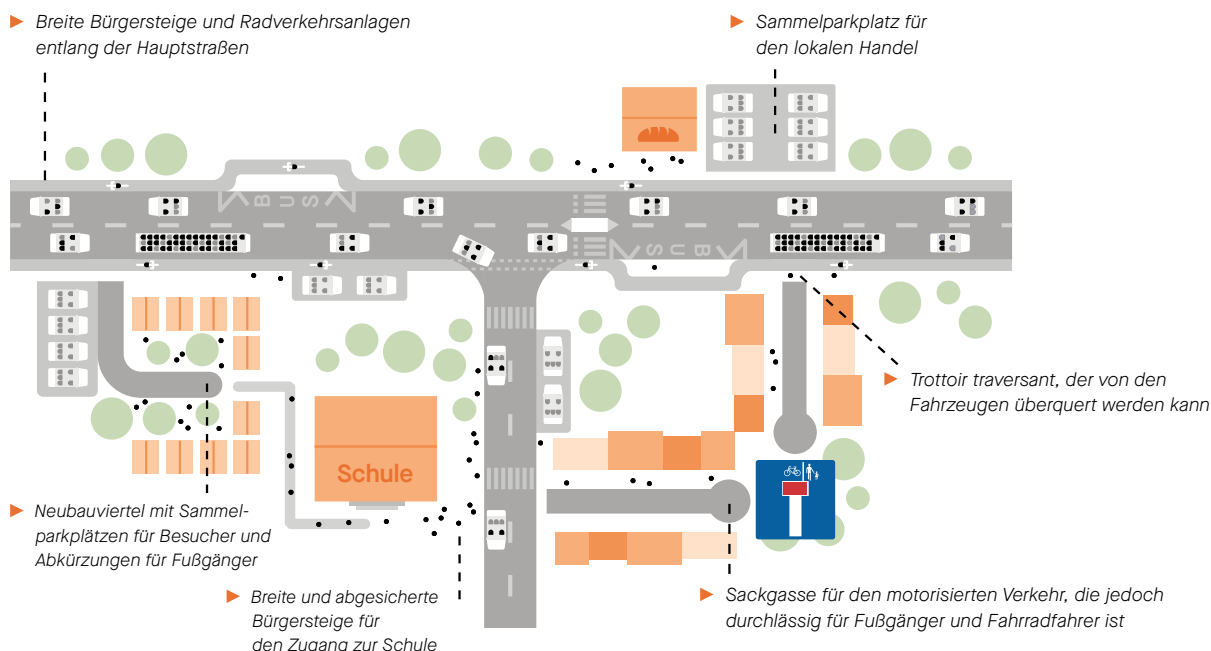


* Bereitschaft der Personen, die im letzten Jahr Fahrrad gefahren sind, täglich das Fahrrad statt das Auto zu nutzen, je nach Infrastrukturangebot. (MDDI, TNS Iires, 2017).

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.

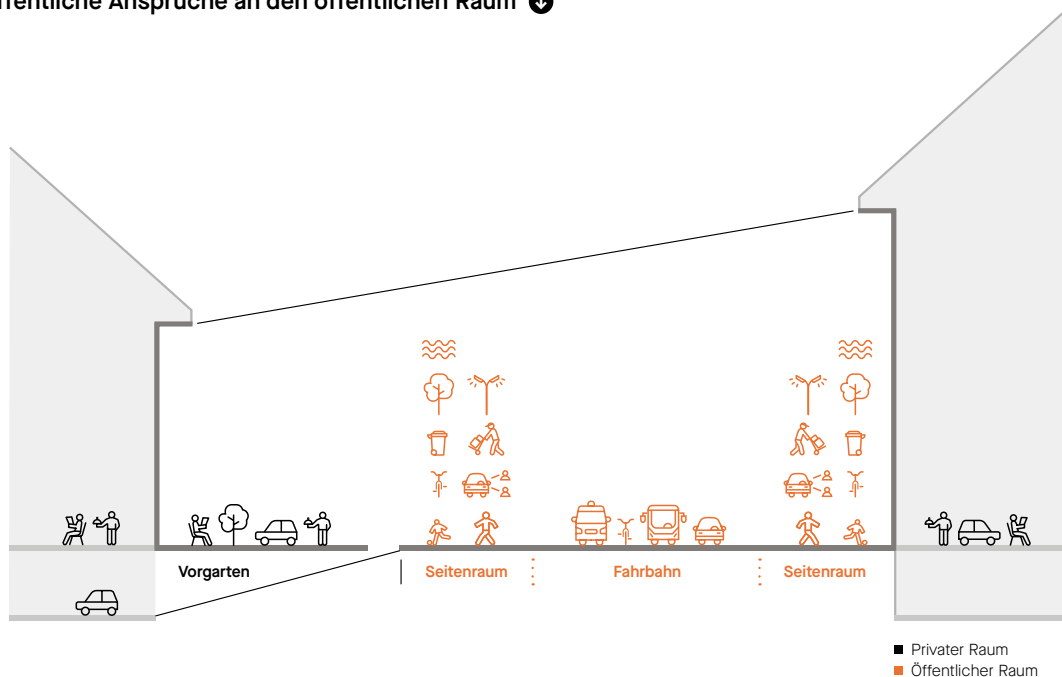
Auch die folgenden Aspekte sind von Bedeutung:

- > 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.

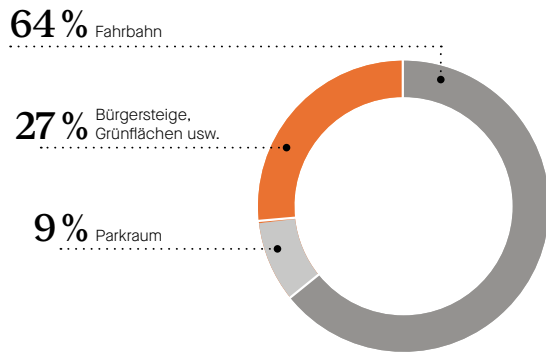
² Kann auch im öffentlichen Raum erlaubt werden, sofern dort alle anderen öffentlichen Ansprüche erfüllt sind.

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

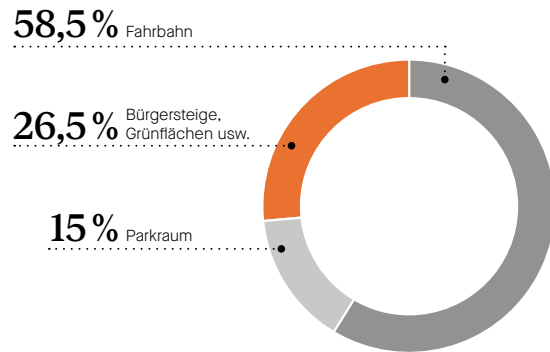
⁴ Kann bei geringem Verkehrsaufkommen auf verkehrsberuhigten Straßen im Mischverkehr stattfinden.

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.

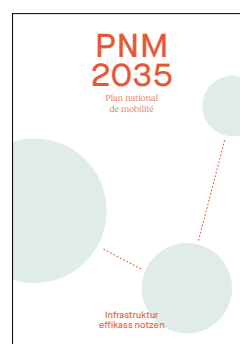
Anwendungsbereich der ministeriellen Leitlinien „Verkehrsberuhigung“ (2023) ⬇



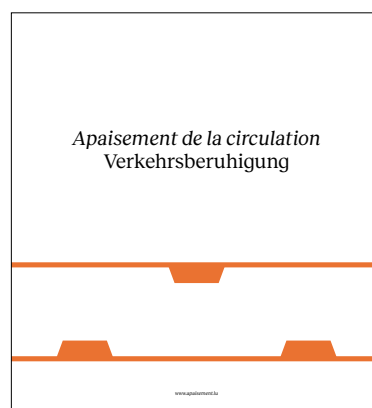
Gemeindestraßen, 2013



Staatsstraßen, 2022




Konzepte übernommen aus dem PNM 2035, 2022

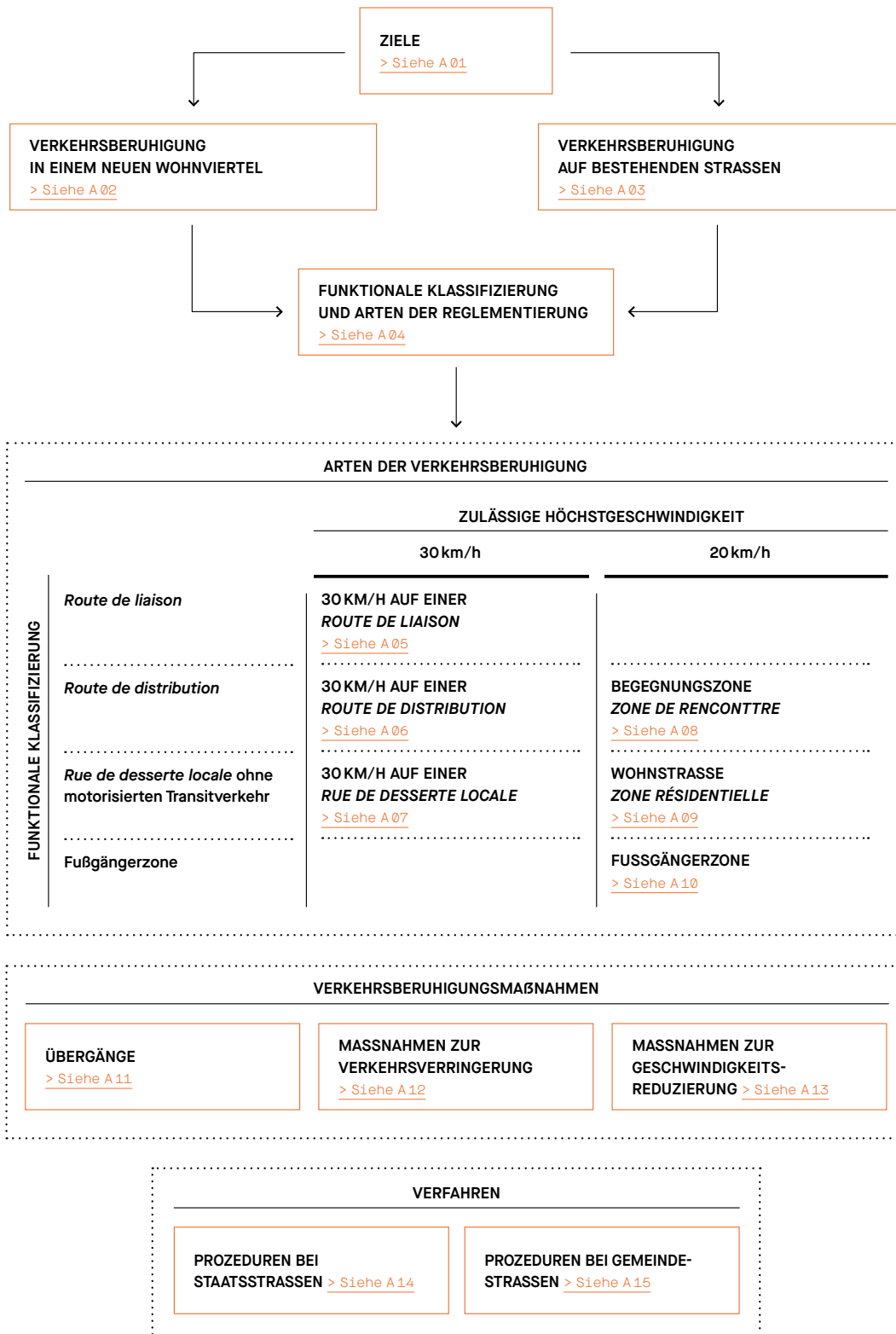


Kernaussagen

- > 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®

