

# A 03 VERKEHRSBERUHIGUNG AUF BESTEHENDEN STRASSEN

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Themen</b> ..... |   |
| 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**.

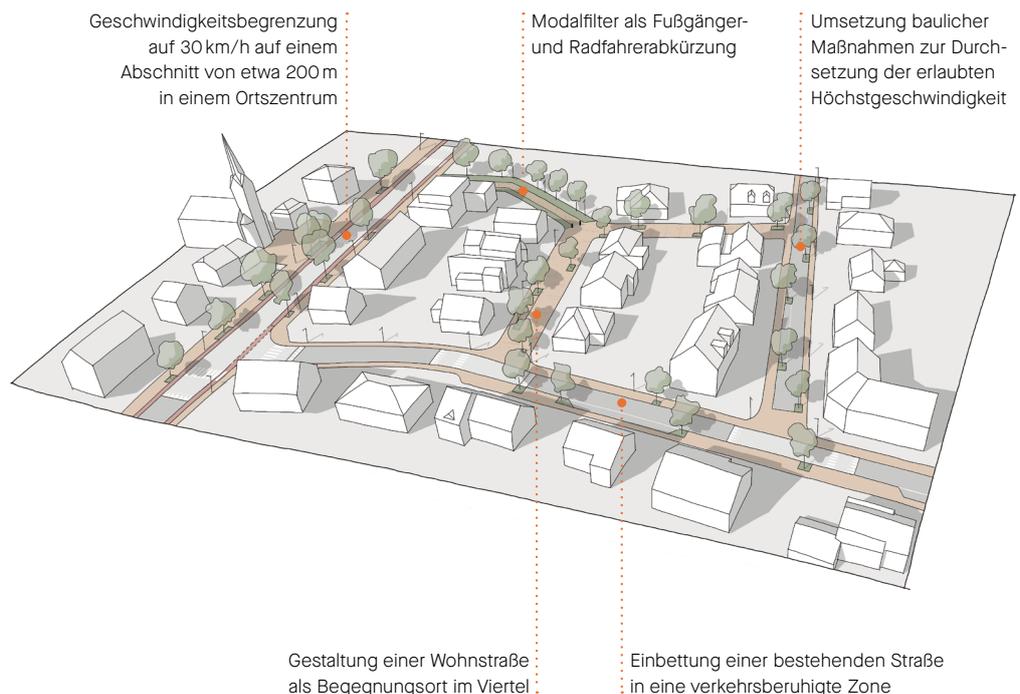
### Beispiel

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 A04](#)

Wenn die aufgetretenen Probleme beide Fälle betreffen, **lassen sich Maßnahmen zur Verkehrsverringern 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](#)

