

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.veloplängen.lu](http://www.veloplängen.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 A.11](#)
Die Fahrbahnmarkierung ist in **weiß** vorzunehmen. Die Verwendung einer anderen Farbe ist nicht zulässig.

Vorfahrtsregeln



B,3



B,1



B,2a



E,11a



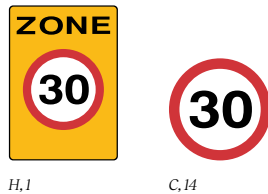
E,11b

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.veloplannen.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](#)