

# 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](http://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](http://www.parken.lu)

# 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 Verkehrsverringern 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**

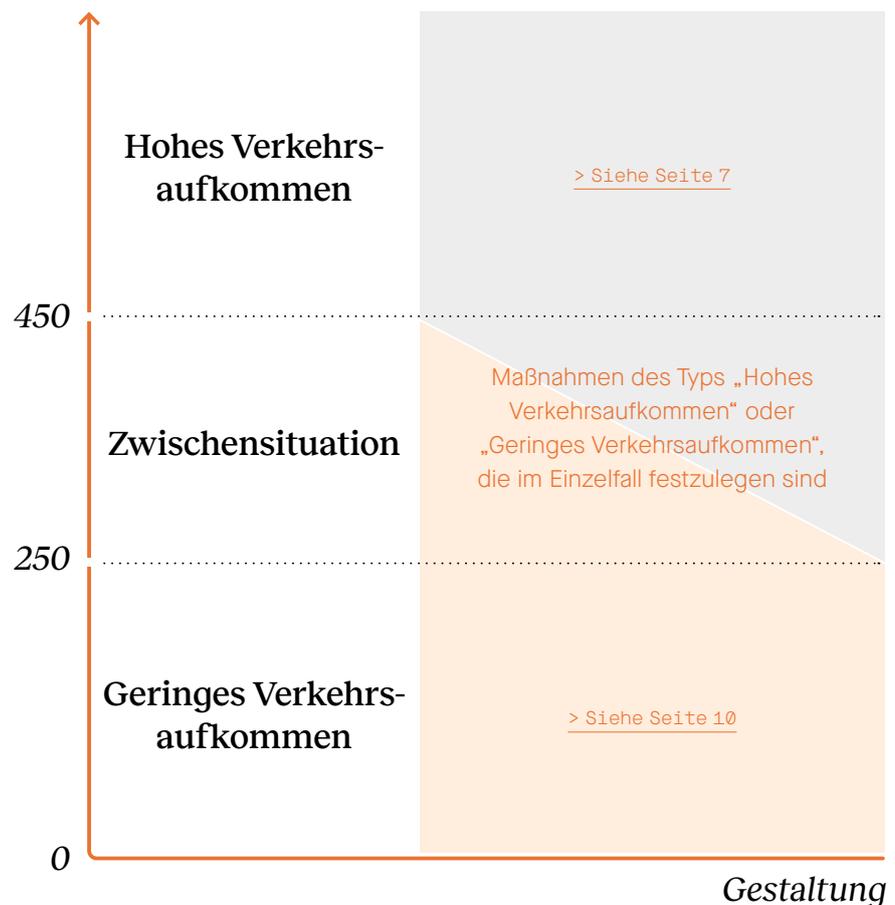
### **Zwischen 250 und 450 Fahrzeuge pro Stunde in beide Richtungen während der Stoßzeiten\***

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 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 **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 Gestaltungsmöglichkeiten denkbar:

- > **Verengung auf 3,5 m** (bei wechselndem Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung), wenn für die Radfahrer ein **Bypass** mit einer Mindestbreite 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.

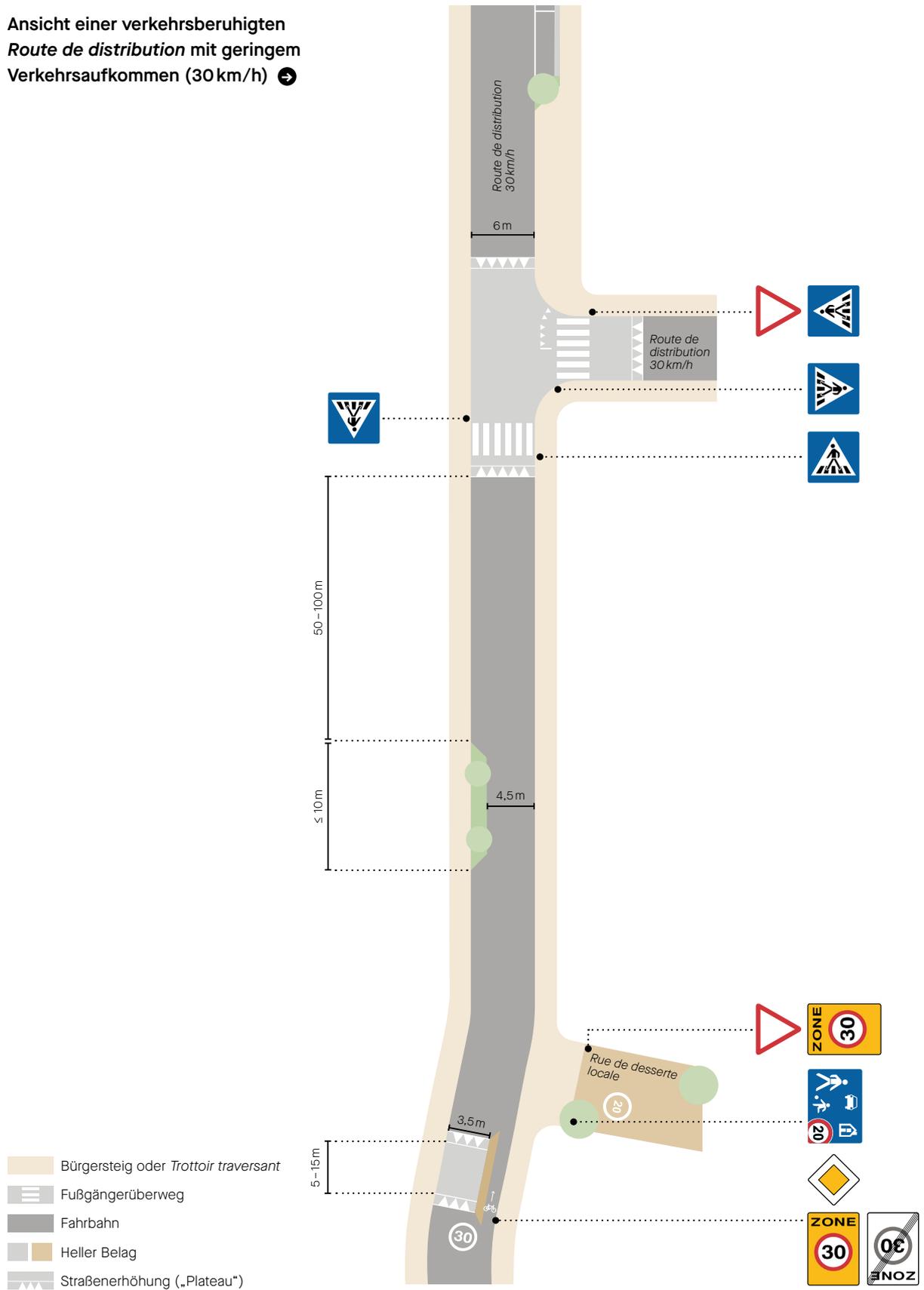
## Belag

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



B,3



B,1



B,2a

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](#)

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*



H,1



C,14

### ANWENDUNG

*Route de distribution*

### WICHTIGSTE GESTALTUNGSMERKMALE

Fußgängerinfrastruktur	Bürgersteig auf beiden Seiten
Breite des Bürgersteigs	≥ 2 m
Radverkehrsanlage	<b>Geringes Verkehrsaufkommen:</b> Mischverkehr, außer in Ausnahmefällen <b>Hohes Verkehrsaufkommen:</b> physische Trennung zum motorisierten Verkehr und den Fußgängern Gestaltung gemäß <a href="http://www.veloplangen.lu">www.veloplangen.lu</a>
Fahrbahnbreite	6 m
Mindestbreite der verengten Fahrbahn	Länge einer Verengung bis zu 10 m (15 m in Kombination mit einem Plateau) <b>Geringes Verkehrsaufkommen:</b> 3,5 m mit Bypass für Radfahrer und 4,5 m ohne Bypass für Radfahrer <b>Hohes Verkehrsaufkommen:</b> 5,5 m
Maximale Länge des verkehrsberuhigten Abschnitts	/
Empfohlener Abstand zwischen den baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	<b>Geringes Verkehrsaufkommen:</b> 50 bis 100 m <b>Hohes Verkehrsaufkommen:</b> 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	<b>Gemeindestraßen:</b> möglich, außer bei <i>Trottoirs traversants</i> <b>Staatsstraßen:</b> nein
Fußgängerüberweg	Wenn die vorhandenen oder erwarteten Fußgänger- und Radfahrerströme dies erfordern
Lichtsignalanlage	

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

