

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

Themen

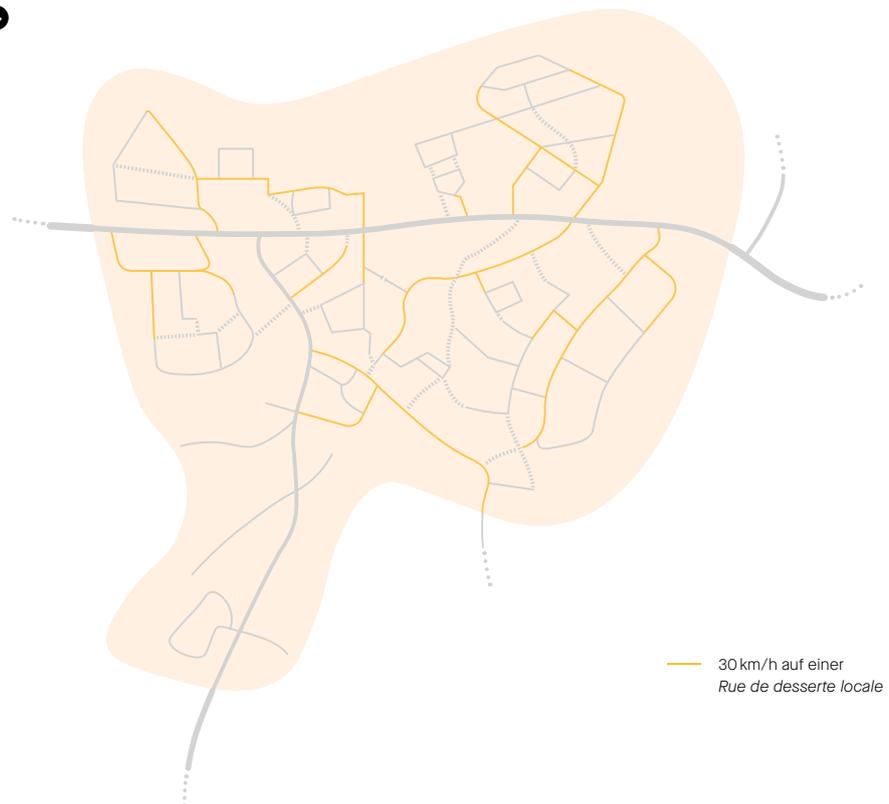
Gestaltungskonzept nach Verkehrsmittel	2
Wichtigste Gestaltungsmerkmale	5
Kennzeichnung und Vorfahrtsregeln	8
Zusammenfassung	10

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.veloplangen.lu](http://www.veloplangen.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* – 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.

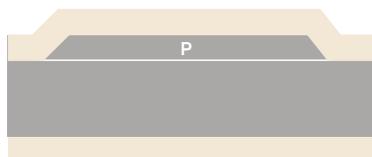
Gestaltungsvarianten eines Parkstreifens in einer auf 30 km/h begrenzten *Rue de desserte locale* ↓

Nicht empfohlen



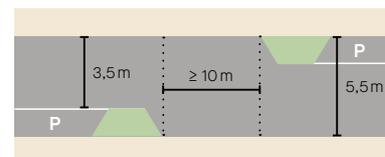
Parkstreifen mit einfacher Markierung

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.

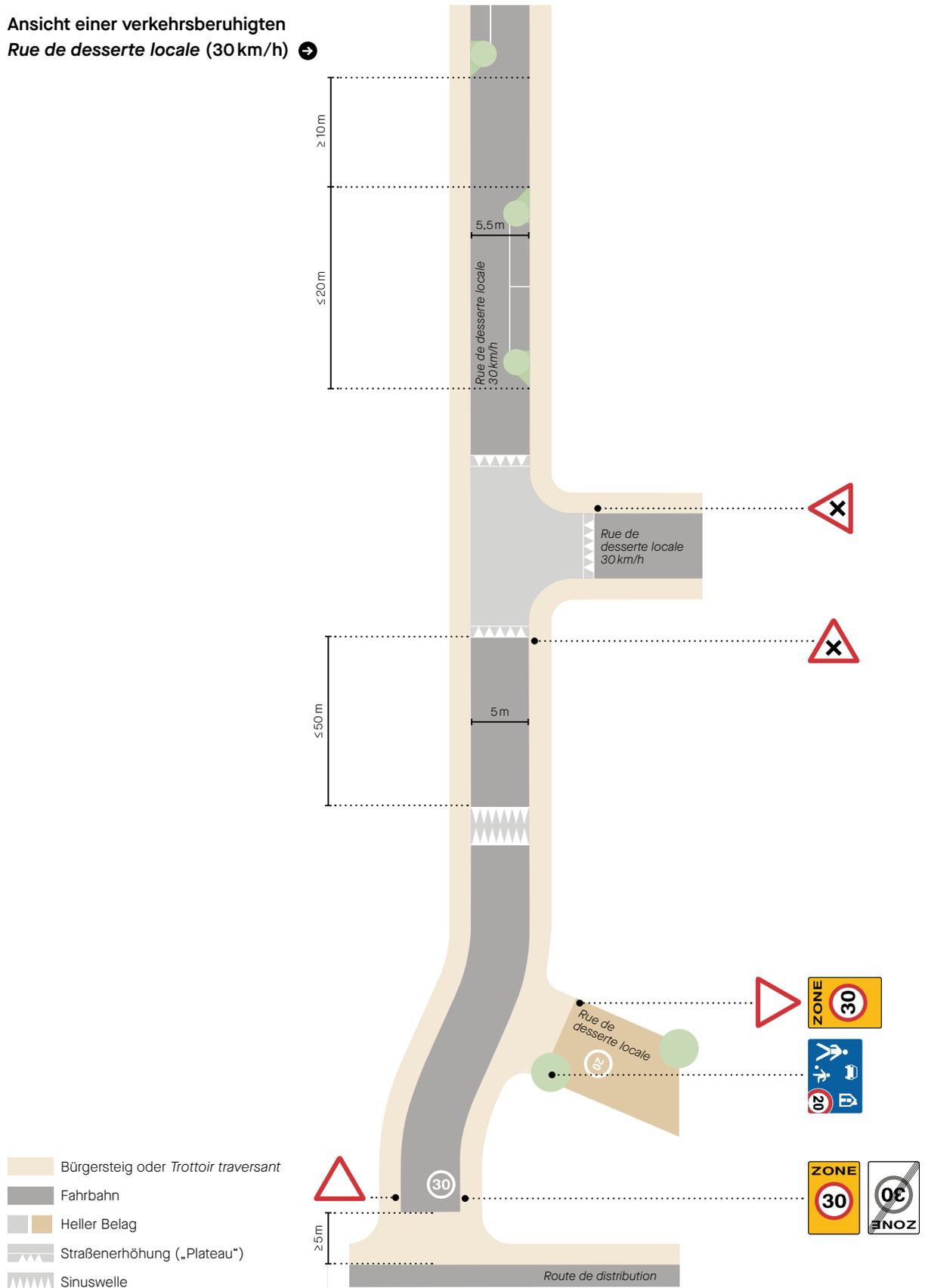
Belag

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](#)

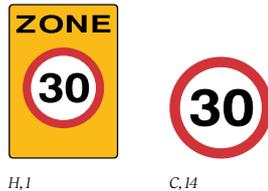
Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen sollte vermieden werden, da diese den Fußgängern das Überqueren der Straße auf einem Abschnitt von 30 m auf jeder Seite des Überwegs untersagen, was dem fußgängerfreundlichen Charakter eines verkehrsberuhigten Wohngebiets widerspricht. Fußgänger sollten die Möglichkeit 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*



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](#)