

A 11 ÜBERGÄNGE

Themen

Arten von Übergängen	2
Wichtigste Gestaltungsmerkmale eines Übergangs	3
I. Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs.....	9
I. A. Übergang von 50 zu 30 km/h	10
I. B. Übergang von 50 oder 30 km/h zu 20 km/h	13
II. Übergänge im Kreuzungsbereich.....	15
II. A. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten <i>Route de distribution</i>	16
II. B. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten <i>Rue de desserte locale</i>	19
II. C. Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten <i>Rue de desserte locale</i>	24
II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone	27
Zusammenfassung	28

Auf einen Blick

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.

Unterschied zwischen dem Eingangsbereich einer Zone und einem Übergang

Unter „**Übergängen**“ werden in den vorliegenden ministeriellen Leitlinien Stellen im Straßennetz innerhalb von Ortschaften verstanden, an denen sich entweder die funktionale Klassifizierung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder beides zwischen zwei Straßen ändert.

Der „**Eingangsbereich einer Zone**“ ist ein Sonderfall eines Übergangs. Er kennzeichnet den Beginn einer Reihe von Straßen, für welche die spezifischen Verkehrsregeln der Zonenbeschilderung gelten.

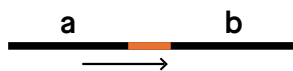
Weitere Sonderfälle eines Übergangs sind Geschwindigkeitsbegrenzungen, die nur für einen isolierten Abschnitt gelten, oder eine Änderung der funktionalen Klassifizierung zwischen zwei Straßen bei gleichbleibender Geschwindigkeitsbegrenzung.

Arten von Übergängen

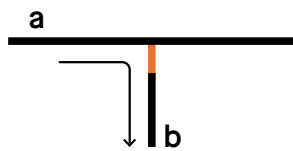
Die Gestaltung eines Übergangs ist in zwei Fällen notwendig, die auch zusammenfallen können:

- > bei einer Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- > bei einer Änderung der funktionalen Klassifizierung [> Siehe A 04](#)

Es lassen sich **zwei Arten von Übergängen** unterscheiden:



Übergang innerhalb des Straßenverlaufs



Übergang an einer Kreuzung

I. Übergang innerhalb des Straßenverlaufs [> Siehe Seite 9](#)

Der Übergang innerhalb des Straßenverlaufs kennzeichnet die **Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** zwischen zwei aufeinander folgenden Abschnitten. Der Übergang zeigt dem geradeaus fahrenden Verkehrsteilnehmer an, dass er in einen Abschnitt mit anderen Verkehrsregeln einfährt.

II. Übergang an einer Kreuzung [> Siehe Seite 15](#)

Der Übergang an einer Kreuzung kennzeichnet eine **Änderung der funktionalen Klassifizierung** oder **der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen zwei Straßen**. Der Übergang zeigt dem ein- bzw. rausfahrenden Verkehrsteilnehmer an, dass sich die Funktion der Straße oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dieser Stelle ändert.

Wichtigste Gestaltungsmerkmale eines Übergangs

Übergänge zeichnen sich durch die Kombination der folgenden drei Gestaltungsmerkmale aus:

- > seitliche Fahrbahnverengung [> siehe Seite 4](#)
- > vertikaler Fahrbahnversatz [> siehe Seite 5](#)
- > Änderung des Fahrbahnbelags [> siehe Seite 6](#)

Der *Trottoir traversant* stellt einen Sonderfall dar, der eine Kombination aus einem anderen Fahrbahnbelag und einem vertikalen Versatz darstellt. [> Siehe Seite 7](#)

Gestaltung der Fußgängerüberwege an Übergängen

Im Allgemeinen sollten an jedem **Übergang an einer Kreuzung** Fußgängerüberwege vorgesehen werden. Ausnahmen sind möglich, wenn ein Fußgängerüberweg keinen Mehrwert für die Fußgänger bietet (kein durchgehender Gehweg auf einer Seite des Überwegs oder kein Fußgängeraufkommen) oder wenn eine regelkonforme Einrichtung nicht möglich ist, insbesondere hinsichtlich der Sichtverhältnisse, oder in keinem Verhältnis zu den Fußgänger- oder Kraftfahrzeugströmen steht.

Ein Fußgängerüberweg muss 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. Auch wenn dies nicht unbedingt der direkten Wunschlinie der Fußgänger entspricht, kann die Einrichtung eines zurückversetzten Fußgängerüberwegs **hinter der Kreuzung (5 m)** an einer stark befahrenen *Route de liaison* oder *Route de distribution* das **Sichtfeld und den hindernisfreien Durchgang für Fußgänger** bzw. den motorisierten Verkehr gewährleisten.

Ein **Fußgängerüberweg** lässt sich mit der Gestaltung eines **Übergangs innerhalb des Straßenverlaufs** kombinieren, wenn davon auszugehen ist, dass die Fußgänger die Straße an genau dieser Stelle überqueren möchten.

Ein Fußgängerüberweg ist auf bestimmten Straßen sicherlich notwendig, um das Überqueren der Fahrbahn für die Fußgänger sicher zu gestalten, jedoch **handelt es sich hierbei weder um eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme noch um ein Element, das zwingend an jedem Übergang vorzusehen ist.**

Darüber hinaus **müssen** alle Fußgängerüberwege **gleich aussehen** (weiße Markierung direkt auf der Fahrbahn) und dürfen nur eins bedeuten: Fußgänger, die die Fahrbahn an dieser Stelle überqueren oder zu überqueren beabsichtigen, haben Vorrang.

Dies ist einer der Gründe, warum die vorliegenden ministeriellen Leitlinien **nicht mehr die Möglichkeit vorsehen, Fußgängerüberwege auf rotem Hintergrund im Rahmen von Um- und Neugestaltungsprojekten einzurichten.**

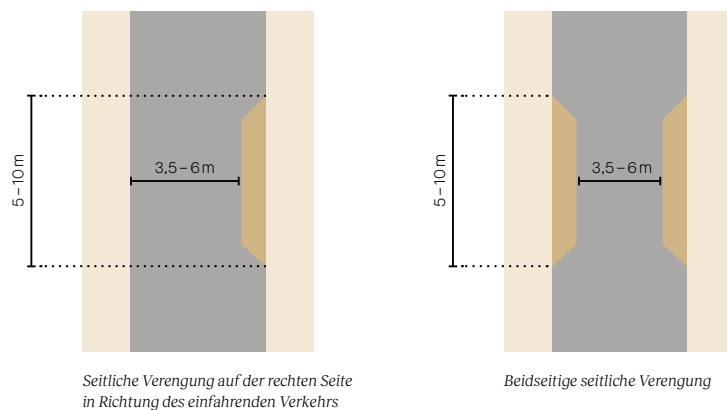


Fußgängerüberweg auf rotem Hintergrund: nicht mehr vorzusehende Gestaltung für neue Eingangsbereiche von Tempo-30-Zonen

Seitliche Fahrbahnverengung

Eine seitliche Verengung besteht darin, die Fahrbahnbreite punktuell (auf einer Länge von einigen Metern) zu reduzieren. Um die Wirksamkeit der Verengung zu maximieren, empfiehlt es sich, sie **auf der rechten Seite in Fahrtrichtung des in die verkehrsberuhigte Zone einfahrenden Verkehrs** vorzusehen. Es ist auch möglich, auf beiden Seiten der Fahrbahn einen horizontalen Versatz einzurichten.

Die **Fahrbahnbreite** kann im Bereich der Engstelle zwischen **3,5 und 6 m** betragen. Sie hängt vom maßgeblichen Kreuzungsfall (z. B. Lkw - Lkw oder Lkw - Auto), von der funktionalen Klassifizierung der betroffenen Straße und der dort geltenden Höchstgeschwindigkeit ab. Die **Länge der Verengung variiert zwischen 5 und 10 m** (bis zu 15 m bei Kombination mit einer Straßenerhöhung „Plateau“) je nach örtlichen Gegebenheiten.



Provisorische Gestaltung von Übergängen

Im Falle einer ersten Verkehrsberuhigung und bis zur Gelegenheit einer umfassenden Neugestaltung können provisorische bauliche Maßnahmen vorgesehen werden, wie zum Beispiel eine **geklebte Verkehrsinsel**.

Es gilt, umfangreiche Arbeiten wie die Sanierung der unterirdischen Netze zu nutzen, um provisorische Maßnahmen durch **dauerhafte Einrichtungen** (Grünflächen, Stadtmöbiliar usw.) zu ersetzen, die die Qualität des öffentlichen Raums verbessern. [> Siehe A03](#)



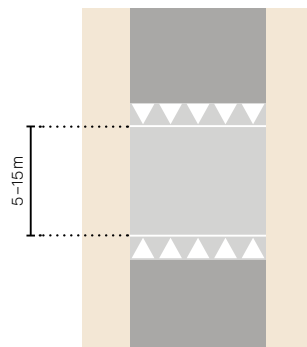
Geklebte Verkehrsinsel zur Markierung der seitlichen Verengung

Vertikaler Fahrbahnversatz

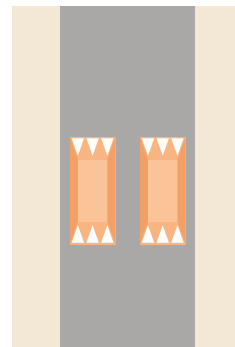
Ein vertikaler Fahrbahnversatz bedeutet, dass **die Fahrbahn punktuell erhöht** wird. Er kann je nach funktionaler Klassifizierung der Straße und Verkehrsaufkommen unterschiedlich ausgestaltet sein und folgende Formen annehmen:

- > **Straßenerhöhung („Plateau“)** > [siehe A13, Seite 28](#)
- > **Berliner Kissen** > [siehe A13, Seite 26](#)
- > **Sinuswelle** auf Gemeindestraßen > [siehe A13, Seite 34](#)

Im Allgemeinen beträgt die **Länge** einer Straßenerhöhung („Plateau“) **5 bis 15 m** (15 m bei regelmäßigem Busverkehr) je nach Anteil der Schwerlastfahrzeuge am Verkehrsaufkommen. Wenn das Busaufkommen zu hoch ist, ist das Plateau durch eine für den Busverkehr besser geeignete Alternative wie ein Berliner Kissen zu ersetzen.



Vertikaler Versatz durch eine Straßenerhöhung („Plateau“)



Vertikaler Versatz durch Berliner Kissen

Änderung des Fahrbahnbelags

Ein heller Fahrbahnbelag auf Höhe der Übergänge **hebt eine Änderung der funktionalen Klassifizierung oder der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hervor**.

Je nach Kontext und Länge des betreffenden Abschnitts sind unterschiedliche helle Beläge möglich:

- > heller Belag (Machbarkeit hängt vom Lkw-Aufkommen ab);
- > gestrahlte Fahrbahndecke;
- > Fahrbahndecke mit hellem Splittmastixasphalt (SMA);
- > Auftragung einer Oberflächenschutzbeschichtung.

Ein einfacher Anstrich der Fahrbahn ist nicht erlaubt. Der Belag des Übergangs muss stets heller sein als der der Fahrbahn. Er ist auf einer **Länge** von etwa **15 m** vorzusehen. Diese Länge kann bei einer Kombination mit einem vertikalen Fahrbahnversatz oder einer seitlichen Fahrbahnverengung angepasst werden. Im Sonderfall einer verkehrsberuhigten Zone oder eines verkehrsberuhigten Abschnitts, die oder der vollständig mit einem anderen Belag gestaltet ist, z. B. in einer Begegnungszone, soll der Übergang mit dem gleichen Belag wie der Rest des Abschnitts oder der Zone ausgeführt werden.



Übergang in eine Wohnstraße (zone résidentielle)

Trottoir traversant

Der 2018 in den *Code de la Route* aufgenommene *Trottoir traversant* ist ein für Fußgänger besonders attraktives Gestaltungselement. Er eignet sich hervorragend für die Kennzeichnung eines **Übergangs an einer Kreuzung** zwischen einer *Rue de desserte locale* und einer *Route de liaison* oder *Route de distribution*.

Wichtigste Merkmale und regulatorische Aspekte

Der *Trottoir traversant* ermöglicht es den Fußgängern, ihren **Weg in gerader Linie fortzusetzen**, ohne den Bürgersteig zu verlassen. Es ist der motorisierte Verkehr, der den eigentlich für die Fußgänger reservierten Bereich überquert. Wie in allen anderen Fällen, in denen ein motorisiertes Fahrzeug einen Bürgersteig überquert (Parkplatz, private Einfahrt usw.), ist es **verpflichtend, zuerst dem Fußgänger** und dann den Fahrzeugen auf der Straße, in die es einfahren möchte, **Vorrang zu gewähren**. Das Verkehrszeichen B,1 („*céder le passage*“) kann aufgestellt werden, ist aber nicht vorgeschrieben. Der *Trottoir traversant* kann an der Einmündung einer Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h angelegt werden.

Er kann auch bei einer Einmündung mit einem (geteilten oder getrennten) Rad- und Fußweg vorgesehen werden.



Sicht vom Bürgersteig aus

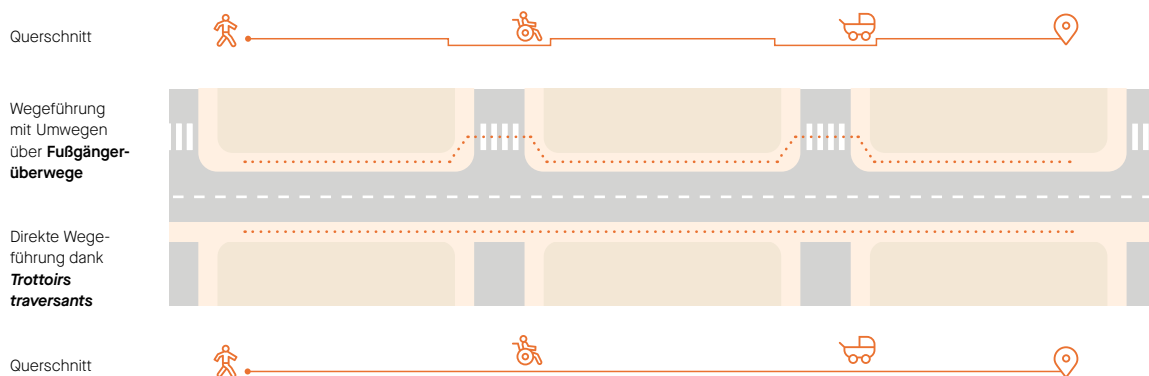


Sicht von der Fahrbahn aus

Vorteile des *Trottoir traversant*

- > **Sicherheit der Fußgänger** durch vertauschte Rollen: Es sind die Fahrzeuge, die den Bürgersteig überqueren, und nicht die Fußgänger, welche die Fahrbahn überqueren.
- > **Reduzierung der Umwege** für die Fußgänger im Vergleich zu einer direkten Wegeführung
- > **Verringerung der Anzahl an Bordsteinkanten, die überquert werden müssen.** Der *Trottoir traversant* weist für die Fußgänger keine Bordsteinkanten auf und lässt sich daher von Fußgängern, die mit Rädern unterwegs sind (Rollstühle, Kinderwagen usw.), leicht begehen.
- > **Verpflichtung für Fahrzeuge, abzubremsen**, da sie einen Höhenunterschied überwinden müssen. Es handelt sich hierbei also um eine besonders wirkungsvolle Gestaltung, um einen Übergang zu kennzeichnen.

Vorteile eines *Trottoir traversant* (unten) im Vergleich zu mehreren aufeinanderfolgenden Fußgängerüberwegen (oben) ↓



Die Einrichtung eines *Trottoir traversant* wird nicht empfohlen, wenn:

- > die angrenzende Straße ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen aufweist;
- > auf der angrenzenden Straße Schwerlastverkehr (außer Müllabfuhr) verkehrt;
- > auf der angrenzenden Straße regelmäßig Busse (außer Schulverkehr) verkehren;
- > die Kreuzung von einer Lichtsignalanlage geregelt wird;
- > die Sichtbarkeit von Fußgängern bzw. Radfahrern nicht gewährleistet ist;
- > die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Vorfahrtsstraße bei über 50 km/h liegt;
- > es aus technischen Gründen nicht möglich ist, einen *Trottoir traversant* gemäß den von der Straßenbauverwaltung festgelegten Gestaltungsprinzipien anzulegen. > Siehe <https://gd.lu/c26tWn>

I. Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs

Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs kennzeichnen eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen zwei Straßenabschnitten, ohne dass sich die funktionale Klassifizierung ändert.

Arten von Übergängen innerhalb des Straßenverlaufs

Die Gestaltung des Übergangs hängt in erster Linie von den betreffenden **Geschwindigkeitsregelungen**, aber auch von der funktionalen Klassifizierung der Straße ab. Man unterscheidet **zwei Arten von Übergängen innerhalb des Straßenverlaufs**:

I. A. Übergang von 50 auf 30 km/h auf einer *Route de liaison* oder einer *Route de distribution* > [Siehe Seite 10](#)

Auf einer ***Route de liaison*** kennzeichnet dieser Übergang den Beginn eines Abschnitts mit begrenzter Länge, der häufig vollständig erhöht und mit einem hellen Belag ausgestattet ist. Dieser Abschnitt kann mit den angrenzenden Straßen in eine Tempo-30-Zone integriert werden. > [Siehe A 05](#) Auf einer ***Route de distribution*** kennzeichnet diese Art von Übergang in der Regel den Beginn eines in eine Tempo-30-Zone integrierten Abschnitts. > [Siehe A 06](#)

I. B. Übergang von 50 oder 30 zu 20 km/h auf einer *Route de distribution* oder einer *Rue de desserte locale** > [Siehe Seite 13](#)

Auf einer *Route de distribution* kennzeichnet dieser Übergang den Beginn einer **Begegnungszone**. > [Siehe A 08](#) Auf einer *Rue de desserte locale* kennzeichnet diese Art von Übergang in der Regel den Beginn einer **Wohnstraße**. > [Siehe A 09](#) Ausnahmen wie eine Begegnungszone auf einer *Rue de desserte locale* sind möglich, haben aber keine Auswirkungen auf die Gestaltung des Übergangs.

* Die Einrichtung eines Übergangs zu einer Begegnungszone auf einer Staatsstraße erfordert eine individuelle Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung.

Dem Übergang von 50 zu 20 km/h muss nicht zwangsläufig ein auf 30 km/h beschränkter Abschnitt vorausgehen.

Sonderfall eines Übergangs innerhalb des Straßenverlaufs: die Fußgängerzone

Ein Übergang zu einer Fußgängerzone ist im Straßenverlauf ein selten vorkommender Sonderfall, der im Folgenden nicht im Einzelnen beschrieben wird. Der motorisierte Verkehr muss vor dem Beginn der Fußgängerzone die Möglichkeit haben, zu wenden, und **die Zufahrt in die Fußgängerzone muss physisch verhindert werden**, beispielsweise durch einen versenkbaren Poller. Durch einen solchen Poller kann der

Zugang der Berechtigten gemäß den im Verkehrsreglement festgelegten Uhrzeiten und Modalitäten geregelt werden. Die Einrichtung eines solchen Übergangs hängt in erster Linie von der gewünschten Gestaltung der Fußgängerzone ab und muss deshalb im Einzelfall festgelegt werden. > [Siehe A 10](#)

I.A.3. Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer Route de distribution mit niedrigem Verkehrsaufkommen ⬇

> [Siehe A 06](#)

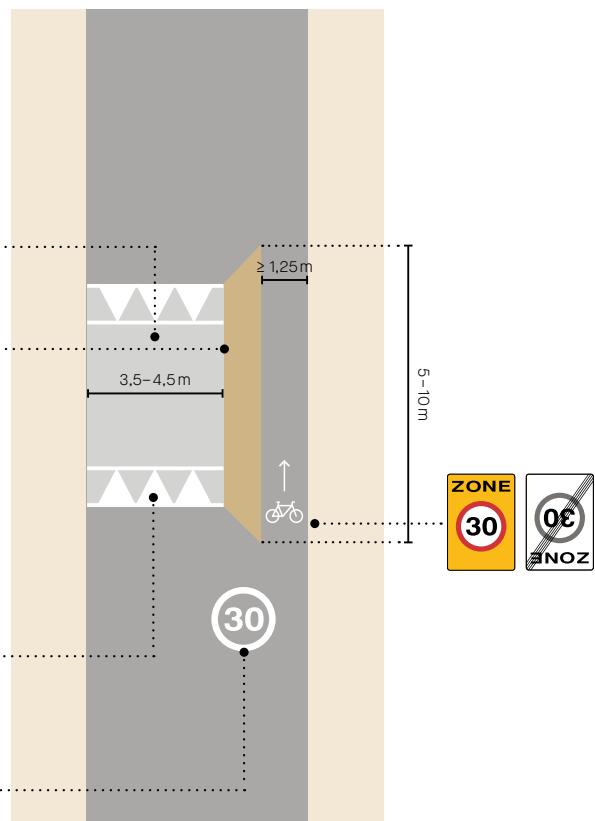
Heller Belag auf der gesamten Länge der seitlichen Verengung oder des vertikalen Fahrbahnversatzes auf mindestens 5 m.

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu **4,5 m** (maßgeblicher Kreuzungsfall: Fahrrad oder Auto – Auto mit 30 km/h **ohne** Bypass für die Radfahrer) oder **3,5 m** (abwechselnder Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung **mit Bypass** für die Radfahrer). Die Länge der Verengung erstreckt sich in der Regel über **5 bis 10 m***.

und/oder

Vertikaler Fahrbahnversatz durch Einrichtung einer Straßenerhöhung („Plateau“) auf einer Länge von **5 bis 15 m**** (15 m bei regelmäßigem Busverkehr) oder eines Berliner Kissens

Das Verkehrszeichen C,14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung** ist vor Beginn des Übergangs anzubringen.



* Wenn die Gestaltung des Übergangs die Kombination eines vertikalen Fahrbahnversatzes in Form einer Straßenerhöhung („Plateau“) mit einer seitlichen Verengung vorsieht, kann Letztere an die Länge des Plateaus angepasst werden.

** Länge der Straßenerhöhung ohne Rampen

I. B. Übergang von 50 oder 30 zu 20 km/h

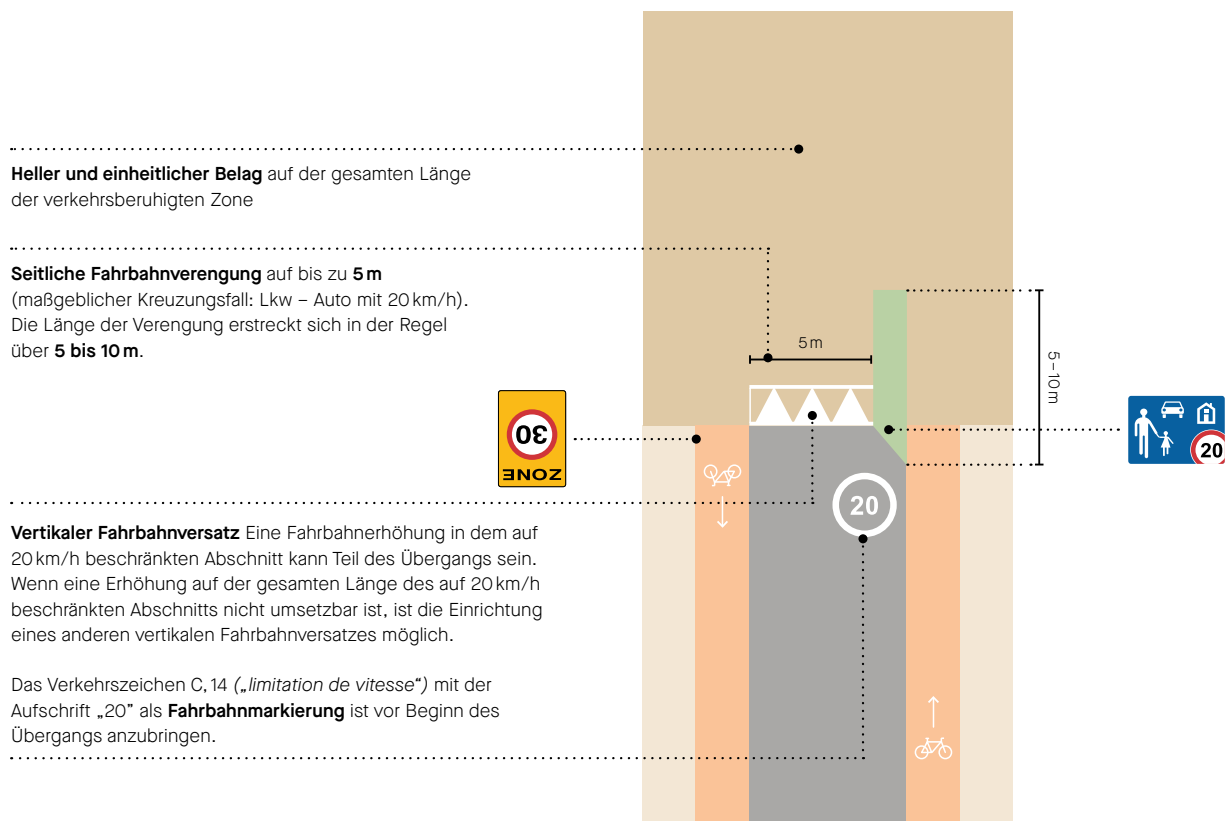
Der Wechsel von 50 oder 30 zu 20 km/h auf einer *Route de distribution* oder *Rue de desserte locale* ist durch eine **seitliche Fahrbahnverengung** und optional durch einen **vertikalen Fahrbahnversatz**, idealerweise eine Straßenerhöhung („Plateau“), zu kennzeichnen. In der Regel ist ein **einheitlicher Belag** für die gesamte Breite des öffentlichen Raums vorzusehen.

Es lassen sich **zwei Situationen** unterscheiden:

- I. B. 1.** Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit **hohem Verkehrsaufkommen** > [Siehe Seite 13](#)
- I. B. 2.** Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit **niedrigem Verkehrsaufkommen** oder einer *Rue de desserte locale* > [Siehe Seite 14](#)

I. B. 1. Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit hohem Verkehrsaufkommen ⬇

> [Siehe A 08](#)



I. B. 2. Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer *Route de distribution* mit niedrigem Verkehrsaufkommen oder einer *Rue de desserte locale* ↓

> [Siehe A 08](#)

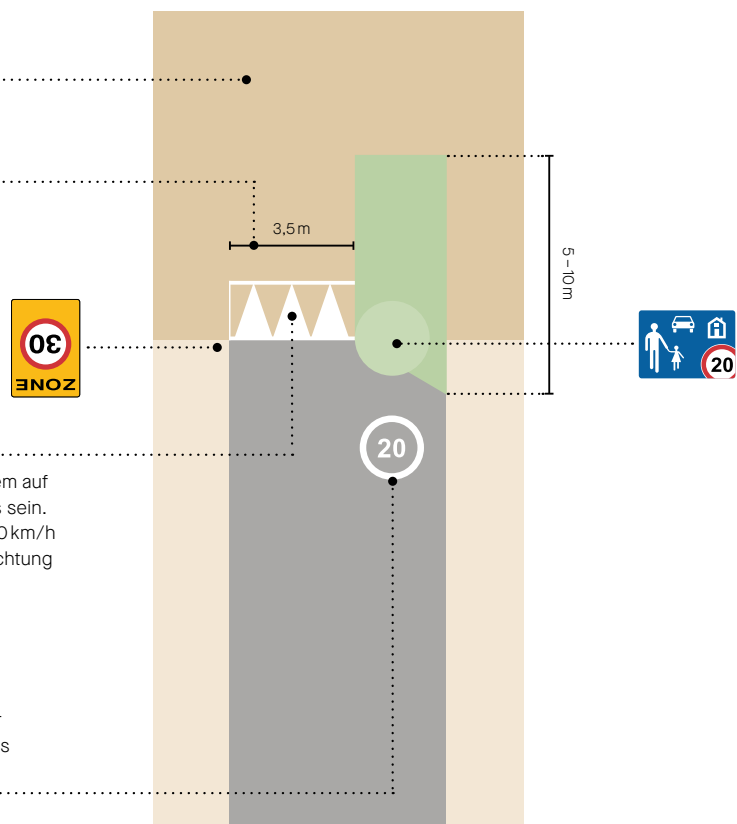
> [Siehe A 09](#)

Heller und einheitlicher Belag auf der gesamten Länge der verkehrsberuhigten Zone

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu **3,5 m** (abwechselnder Verkehr jeweils nur in eine Fahrtrichtung). Die Länge der Verengung erstreckt sich in der Regel über **5 bis 10 m**.

Vertikaler Fahrbahnversatz Eine Fahrbahnerhöhung in dem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt kann Teil des Übergangs sein. Wenn eine Erhöhung auf der gesamten Länge des auf 20 km/h beschränkten Abschnitts nicht umsetzbar ist, ist die Einrichtung eines anderen vertikalen Fahrbahnversatzes möglich.

Das Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „20“ als **Fahrbahnmarkierung** ist vor Beginn des Übergangs anzubringen.



Übergang von 30 zu 20 km/h

II. Übergang im Kreuzungsbereich

Übergänge an Kreuzungen betreffen nicht nur Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen den verschiedenen Einmündungen einer Kreuzung, sondern können auch ein Wechsel der funktionalen Klassifizierung bei gleichbleibender Geschwindigkeitsbegrenzung bedeuten. Bei der Gestaltung des Übergangs müssen daher beide Parameter berücksichtigt werden.

Im Folgenden werden die Übergänge aus Sicht eines Verkehrsteilnehmers dargestellt, der auf eine Straße mit einer geringeren Geschwindigkeitsbegrenzung oder einer Funktion, die eine größere Verkehrsberuhigung ermöglicht, einbiegen will. Die folgende Tabelle fasst die **verschiedenen Übergänge** zusammen.

		ZU			
		<i>Route de distribution</i> – 30 km/h	<i>Rue de desserte locale</i> – 30 km/h	<i>Rue de desserte locale</i> – 20 km/h (Begegnungszone oder Wohnstraße)	Fußgängerzone
VON	<i>Route de liaison</i> – 50 km/h	II. A* Siehe Seite 16	II. B Siehe Seite 19	II. C Siehe Seite 24	II. D Siehe Seite 27
	<i>Route de liaison</i> – 30 km/h				
	<i>Route de distribution</i> – 30 km/h				
	<i>Rue de desserte locale</i> – 30 km/h				
	<i>Rue de desserte locale</i> – 20 km/h (Begegnungszone oder Wohnstraße)				

* Der Sonderfall eines Übergangs von einer auf 50 km/h beschränkten *Route de distribution* zu einer auf 30 km/h beschränkten *Route de distribution* ist genauso zu gestalten wie der Übergang von einer auf 50 km/h beschränkten *Route de liaison*. Dieses Szenario wird deshalb im Folgenden nicht separat behandelt.

An einer Kreuzung, deren Einmündungen alle **die gleichen Geschwindigkeitsbegrenzungen und dieselbe funktionale Klassifizierung** aufweisen, können Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden, auch wenn dies **nicht als Übergang betrachtet** werden soll. [> Siehe A13, Seite 30](#)

II. A. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten *Route de distribution*

Von dieser Art Übergang sind *Routes de liaison* betroffen, von denen Fahrzeuge auf eine auf 30 km/h beschränkte *Route de distribution* abbiegen können.

Es lassen sich **zwei Situationen** unterscheiden:

- II. A. 1.** Im Falle einer **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h** auf der *Route de liaison* ist der Übergang nur auf der *Route de distribution* gekennzeichnet. [> Siehe Seite 17](#)
- II. A. 2.** Im Falle einer **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h** auf der *Route de liaison* wird die Gestaltung der *Route de liaison* noch einige Meter auf der *Route de distribution* fortgesetzt. [> Siehe Seite 18](#)

An einem Übergang mit einer **Staatsstraße**, was im Falle einer *Route de liaison* in der Regel gegeben ist, sind die Ausführungsdetails mit Blick auf die Erteilung einer *Permission de voirie* in **Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung festzulegen**. Die erforderlichen Abmessungen können in Abhängigkeit von den Eigenschaften der Kreuzung variieren und daher von den allgemeinen Werten abweichen, die im Folgenden angegeben sind.

Die Einrichtung eines *Trottoir traversant* ist für diese Art von Übergang nicht geeignet.



Gestaltung eines Übergangs von einer auf 30 km/h beschränkten *Route de liaison* (im Vordergrund) zu einer ebenfalls auf 30 km/h beschränkten *Route de distribution* (im Hintergrund)

II. A. 1. Übergang von einer auf 50 km/h beschränkten *Route de liaison* ⬇

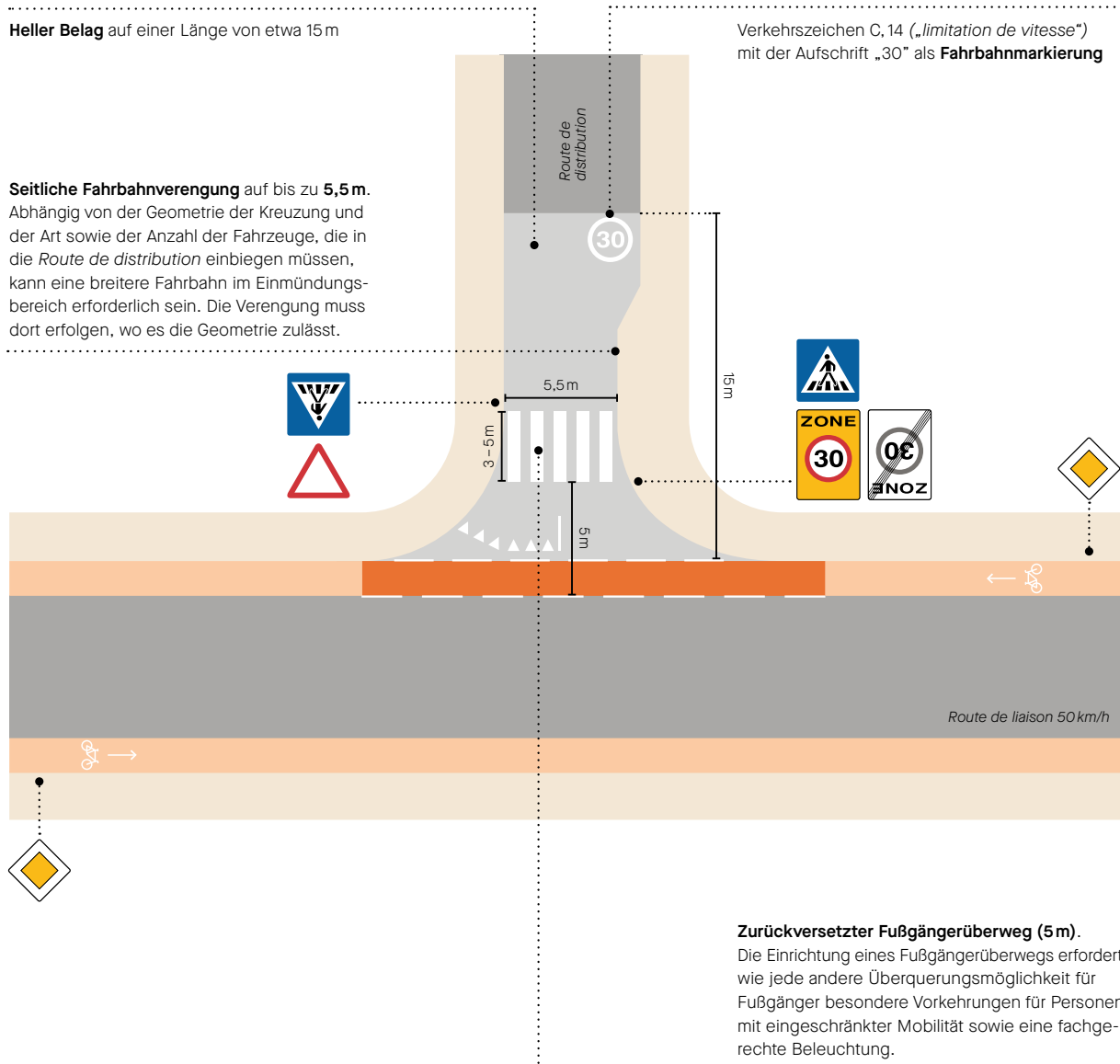
Auf einer verkehrsberuhigten *Route de distribution* mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h kann nach dem Übergang (> 10 m vom Rand der *Route de liaison*) ein vertikaler Fahrbahnversatz in Form einer Straßenerhöhung („Plateau“) oder eines Berliner Kissens vorgesehen werden, um ein erneutes Beschleunigen des motorisierten Verkehrs zu vermeiden.

Heller Belag auf einer Länge von etwa 15 m

Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung**

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu 5,5 m.

Abhängig von der Geometrie der Kreuzung und der Art sowie der Anzahl der Fahrzeuge, die in die *Route de distribution* einbiegen müssen, kann eine breitere Fahrbahn im Einmündungsbereich erforderlich sein. Die Verengung muss dort erfolgen, wo es die Geometrie zulässt.



Zurückversetzter Fußgängerüberweg (5 m).

Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs erfordert wie jede andere Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger besondere Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie eine fachgerechte Beleuchtung.

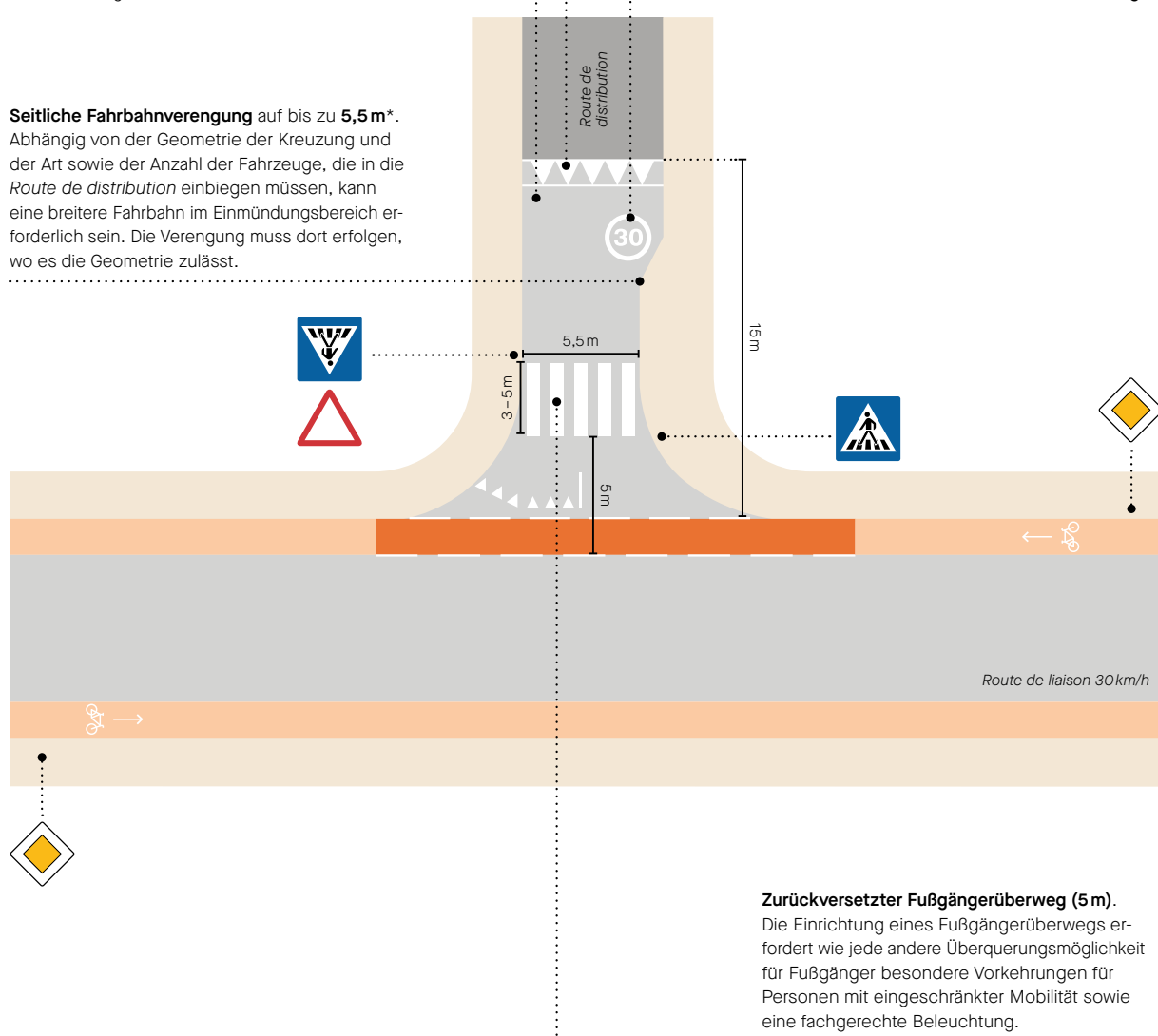
II. A. 2. Übergang von einer auf 30 km/h beschränkten *Route de liaison* ⬇️

Vertikaler Fahrbahnversatz Wenn die *Route de liaison* (durch eine Straßenerhöhung „Plateau“ oder eine Aufpflasterung an einer Kreuzung) erhöht ist, muss Letztere bis zum Ende des Übergangs verlängert werden.

Heller Belag, identisch mit dem der *Route de liaison*, auf einer Länge von etwa **15 m**

Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung**

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu **5,5 m***. Abhängig von der Geometrie der Kreuzung und der Art sowie der Anzahl der Fahrzeuge, die in die *Route de distribution* einbiegen müssen, kann eine breitere Fahrbahn im Einmündungsbereich erforderlich sein. Die Verengung muss dort erfolgen, wo es die Geometrie zulässt.



Zurückversetzter Fußgängerüberweg (5 m). Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs erfordert wie jede andere Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger besondere Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie eine fachgerechte Beleuchtung.

* Wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der *Route de liaison* vor der *Route de distribution* erfolgt, ist keine Umgestaltung der Einmündung (im Rahmen des Projekts zur Verkehrsberuhigung der *Route de liaison*) erforderlich.

II. B. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten *Rue de desserte locale*

Die Übergänge zu den *Rues de desserte locale* mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h können von auf 30 oder 50 km/h beschränkten *Routes de liaison* und *Routes de distribution* erfolgen.

II. B. 1. **Trottoir traversant** > [Siehe Seite 20](#)

Diese Übergänge sind standardmäßig mit einem *Trottoir traversant* auszustatten, da es sich bei den *Rues de desserte locale* per Definition um Straßen mit niedrigem Verkehrsaufkommen und ohne regelmäßigen Bus- oder Schwerlastverkehr handelt.

Es gibt jedoch **drei Situationen**, in denen eine andere Gestaltung in Erwägung zu ziehen ist:

II. B. 2. **Übergang zu einer *Rue de desserte locale* mit hohem Verkehrsaufkommen oder hohem Bus- oder Schwerlastverkehr** > [Siehe Seite 21](#)

II. B. 3. **Übergang von einer kommunalen *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale* mit Rechts vor links** > [Siehe Seite 22](#)

Dieser Fall betrifft Kreuzungen mit **kommunalen *Routes de distribution* mit geringem Verkehrsaufkommen**, auf denen eine **Rechts-vor-links-Regelung und die Kennzeichnung der Änderung der funktionalen Klassifizierung** zwischen der *Route de distribution* und der *Rue de desserte locale* wünschenswert sind. Eine solche Situation empfiehlt sich lediglich für den Fall einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der *Route de distribution*.

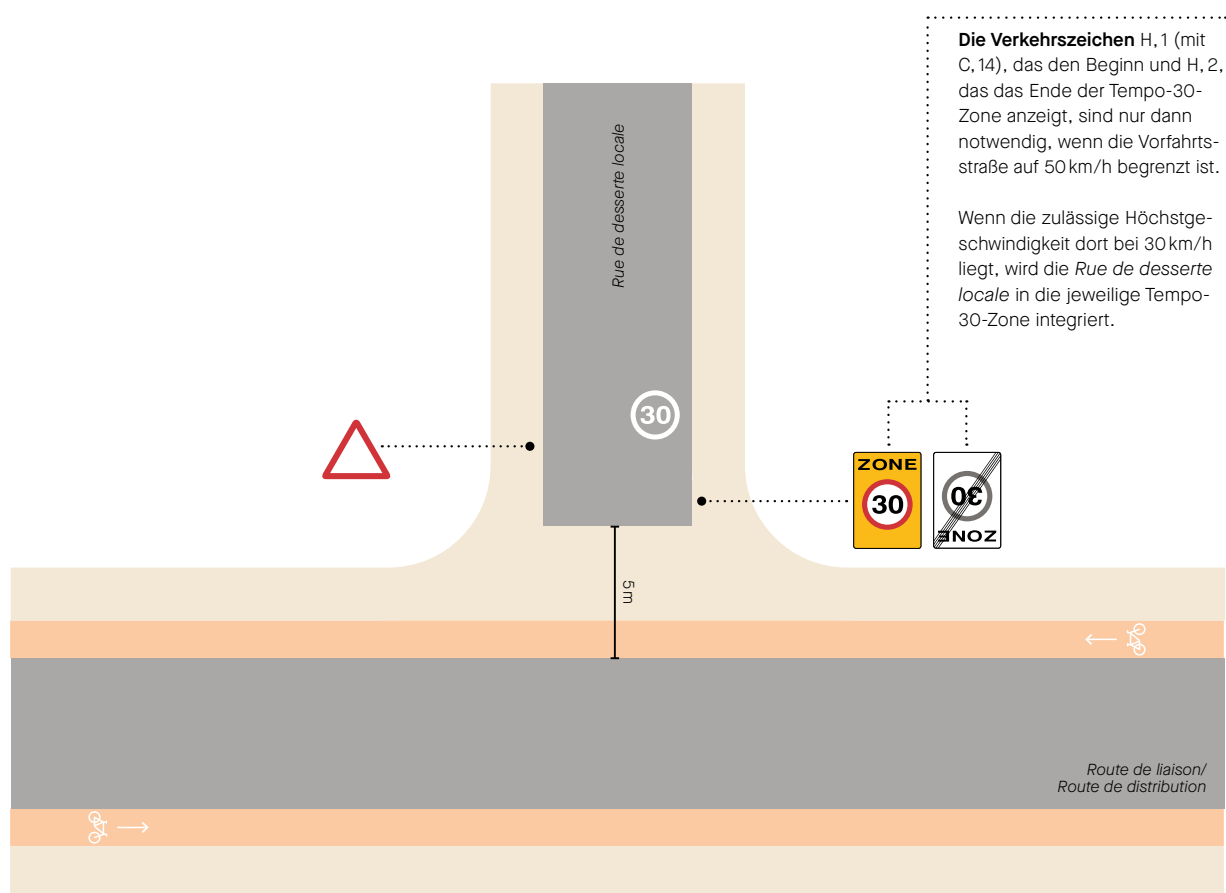
II. B. 4. **Übergang von einer kommunalen *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale* an einer Kreuzung mit Aufpflasterung** > [Siehe Seite 23](#)

Dieser Fall betrifft Kreuzungen mit **kommunalen *Routes de distribution* mit geringem Verkehrsaufkommen**, auf denen eine **Rechts-vor-links-Regelung** wünschenswert ist und wo die Kennzeichnung der Änderung der funktionalen Klassifizierung zwischen der *Route de distribution* und der *Rue de desserte locale* nicht wichtig ist. Eine solche Gestaltung empfiehlt sich lediglich für den Fall einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der *Route de distribution*.



Trottoir traversant an der Einmündung einer *Rue de desserte locale*

II. B. 1. Trottoir traversant auf einer auf 30 km/h beschränkten Rue de desserte locale



Wenn der Übergang eine Staatsstraße betrifft, ist der *Trottoir traversant* gemäß den von der Straßenbauverwaltung festgelegten Gestaltungsprinzipien anzulegen („*Trottoir traversant, Dossier technique pour déterminer les conditions d’Gestaltung et les prescriptions techniques; APC; September 2020*“ > siehe <https://gd.lu/c26rWn>). Es wird empfohlen, **diese Gestaltungsprinzipien** auch bei einem Übergang **zwischen zwei Gemeindestraßen** zu befolgen. Auf der Fahrbahn ist nach dem *Trottoir traversant* eine **Fahrbahnmarkierung mit der Aufschrift „30“** anzubringen.

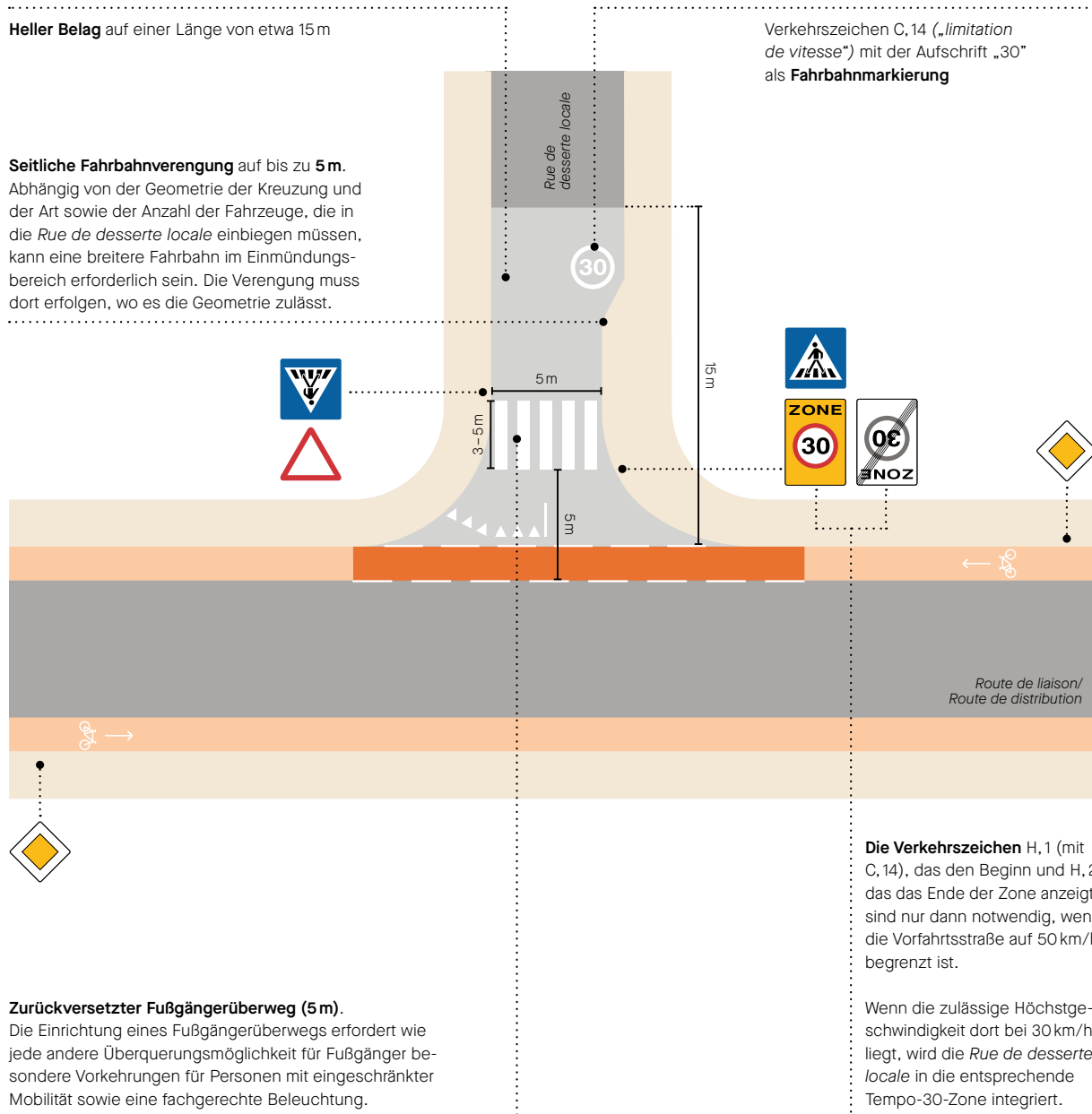
II. B. 2. Übergang zu einer *Rue de desserte locale* mit hohem Verkehrsaufkommen oder hohem Bus- oder Schwerlastverkehr ⬇

Auf der *Rue de desserte locale* kann nach dem Übergang (> 10 m vom Rand der *Route de liaison* oder *Route de distribution*) ein **vertikaler Fahrbahnversatz in Form einer Straßenerhöhung** („Plateau“) oder eines Berliner Kissens vorgesehen werden, um ein erneutes Beschleunigen des motorisierten Verkehrs zu vermeiden.

Heller Belag auf einer Länge von etwa 15 m

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu 5 m.

Abhängig von der Geometrie der Kreuzung und der Art sowie der Anzahl der Fahrzeuge, die in die *Rue de desserte locale* einbiegen müssen, kann eine breitere Fahrbahn im Einmündungsbereich erforderlich sein. Die Verengung muss dort erfolgen, wo es die Geometrie zulässt.



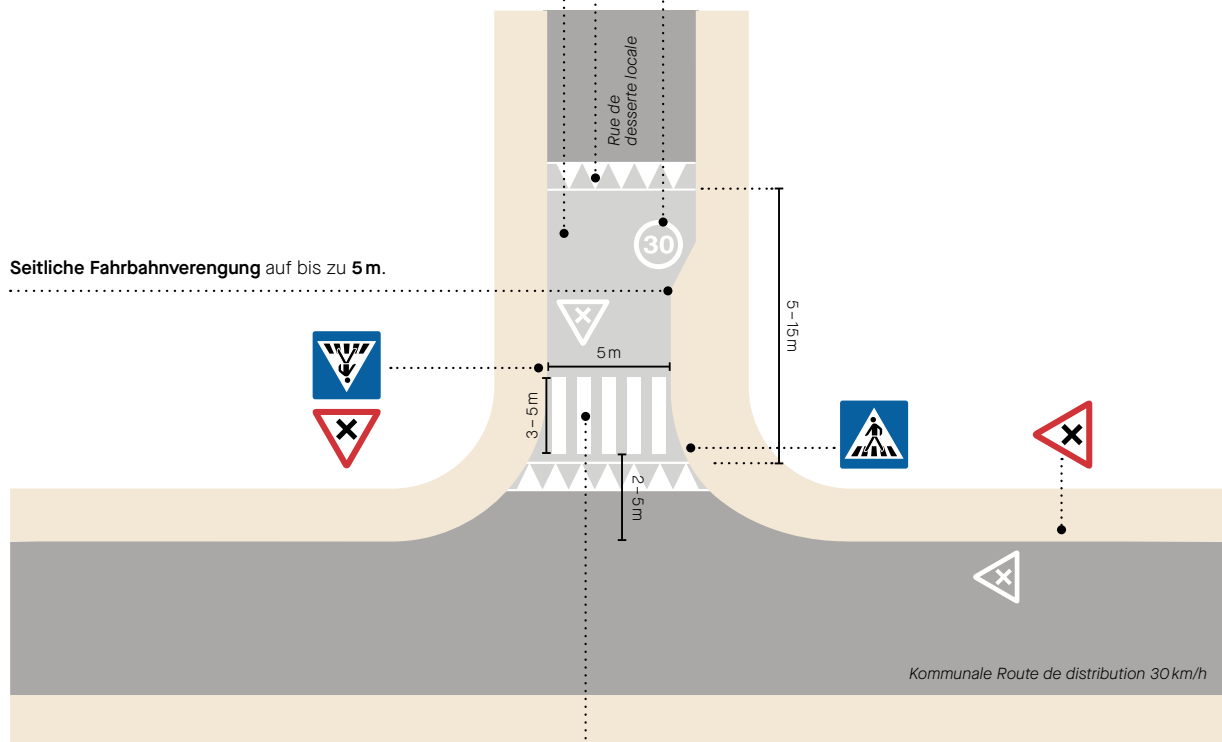
II. B. 3. Übergang von einer kommunalen *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale* mit Rechts vor links ⬇

Ein **vertikaler Fahrbahnversatz** durch Einrichtung einer Straßenerhöhung („Plateau“) **mit einer Länge von 5 bis 15 m*** (15 m bei regelmäßigem Busverkehr) ist vorzusehen. Um jede Verwechslung mit einem *Trottoir traversant* zu vermeiden, ist zwischen dem Bürgersteig und der Fahrbahn **ein Bordstein mit einer Höhe von mindestens 3 cm** einzurichten.

Heller Belag auf der gesamten Länge des vertikalen Fahrbahnversatzes

Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung**

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu 5 m.



* Länge der Straßenerhöhung ohne Rampen

Zurückversetzter Fußgängerüberweg (2 – 5 m).

Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs erfordert wie jede andere Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger besondere Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie eine fachgerechte Beleuchtung.

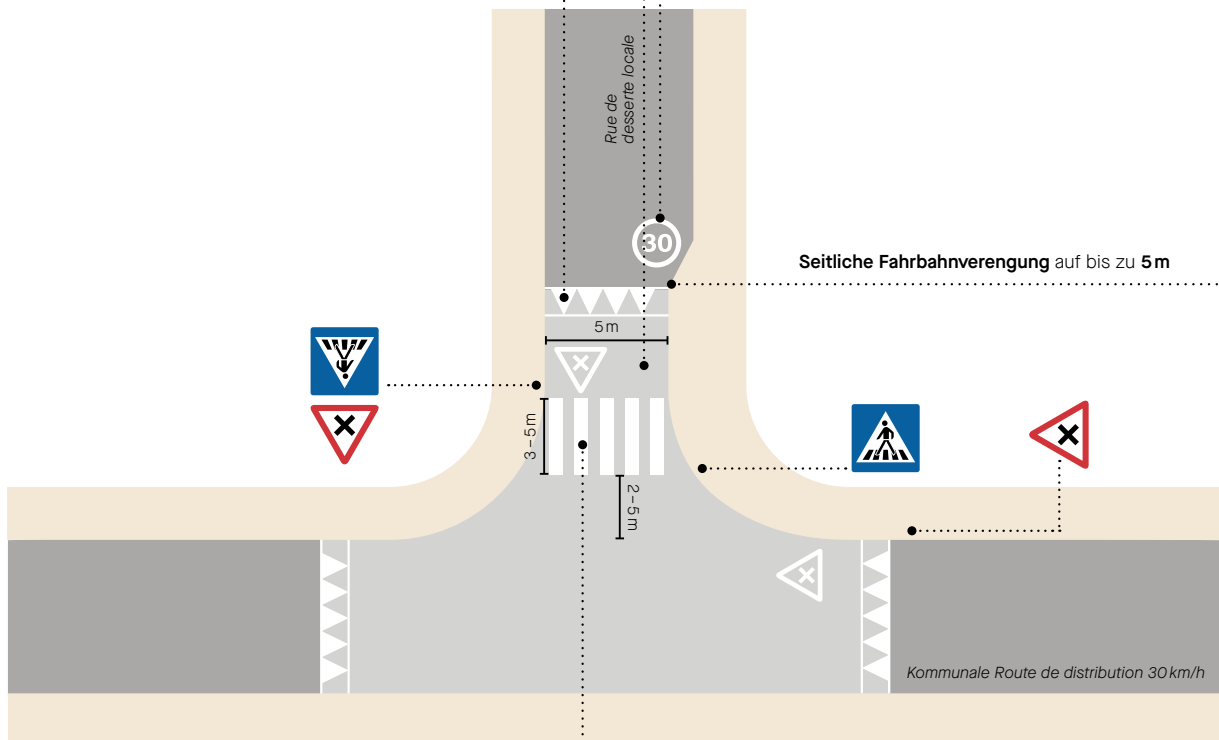
II. B. 4. Übergang von einer kommunalen *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale* an einer Kreuzung mit Aufpflasterung ⬇️

Es ist ein **vertikaler Fahrbahnversatz** durch eine Aufpflasterung der Kreuzung vorzusehen. Die erhöhte Kreuzung fungiert auf der *Route de distribution* als Verkehrsberuhigungsmaßnahme.

Heller Belag auf der gesamten Kreuzung mit Aufpflasterung

Verkehrszeichen C, 14 („*limitation de vitesse*“) mit der Aufschrift „30“ als **Fahrbahnmarkierung**

Seitliche Fahrbahnverengung auf bis zu 5 m



Kreuzung mit Aufpflasterung und hellem Belag

Zurückversetzter Fußgängerüberweg (2 – 5 m).

Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs erfordert wie jede andere Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger besondere Vorkehrungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie eine fachgerechte Beleuchtung.

II. C. Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten *Rue de desserte locale*

Die Übergänge zu den *Rues de desserte locale* mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h (Begegnungszone oder Wohnstraße) können von auf 30 oder 50 km/h beschränkten **Routes de liaison** oder **Routes de distribution**, aber auch von auf 30 km/h beschränkten *Rues de desserte locale* erfolgen.

Es lassen sich die folgenden **zwei Situationen** unterscheiden:

II. C. 1. **Trottoir traversant auf einer auf 20 km/h beschränkten *Rue de desserte locale***

[> Siehe Seite 25](#)

Diese Übergänge sind standardmäßig mit einem *Trottoir traversant* auszustatten. Dieser wird dann in der Gestaltung der Wohnstraße bzw. Begegnungszone fortgesetzt.

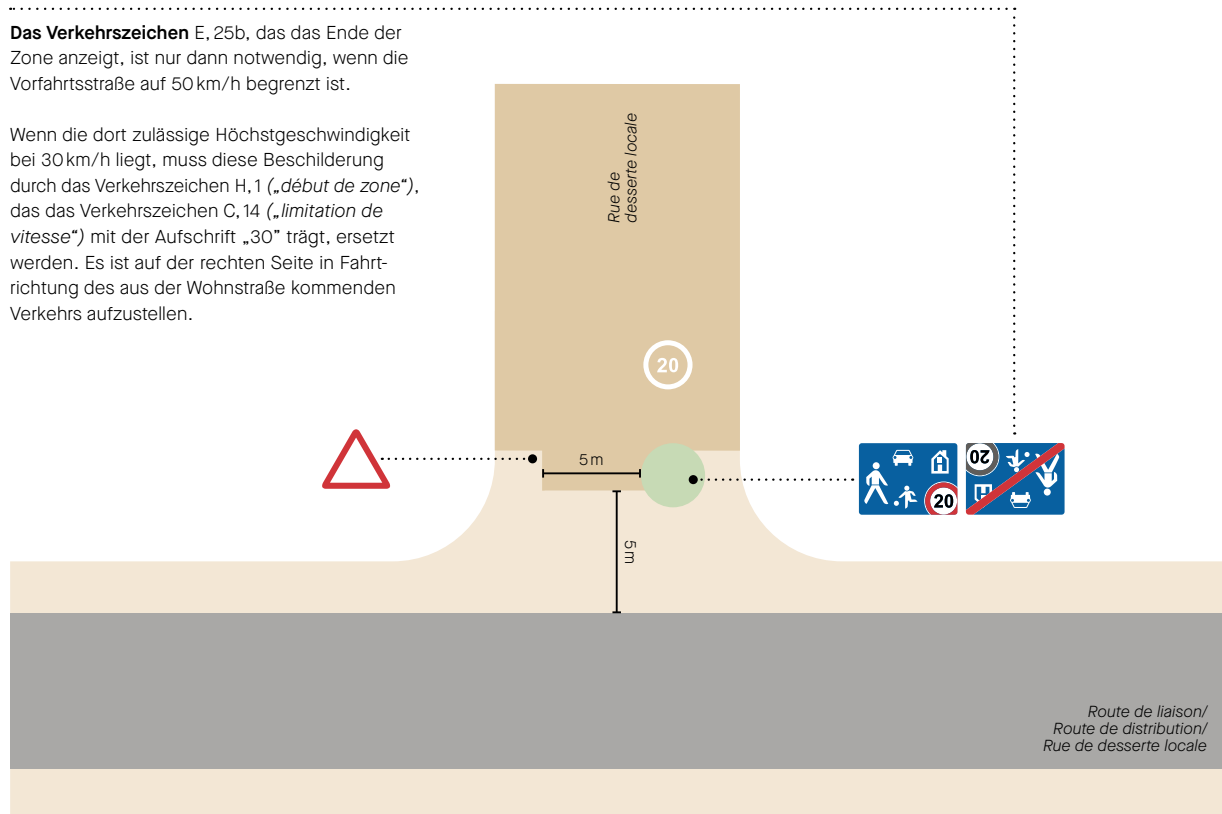
II. C. 2. **Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten *Rue de desserte locale* mit Rechts vor links** [> Siehe Seite 26](#)

Im Falle einer **Kreuzung mit einer** auf 30 km/h beschränkten *Rue de desserte locale* ist es auch möglich, den Übergang mit einer **Rechts-vor-links-Regelung** zu gestalten. Diese Gestaltung ist sinnvoll, um zu verhindern, dass die auf 30 km/h beschränkte *Rue de desserte locale* an zu vielen Kreuzungen Vorrang hat.

II. C. 1. Trottoir traversant auf einer auf 20 km/h beschränkten Rue de desserte locale

Das Verkehrszeichen E, 25b, das das Ende der Zone anzeigt, ist nur dann notwendig, wenn die Vorfahrtsstraße auf 50 km/h begrenzt ist.

Wenn die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegt, muss diese Beschilderung durch das Verkehrszeichen H, 1 („début de zone“), das das Verkehrszeichen C, 14 („limitation de vitesse“) mit der Aufschrift „30“ trägt, ersetzt werden. Es ist auf der rechten Seite in Fahr- richtung des aus der Wohnstraße kommenden Verkehrs aufzustellen.



Wenn der Übergang eine Staatsstraße betrifft, ist der *Trottoir traversant* gemäß den von der Straßenbauverwaltung festgelegten Gestaltungsprinzipien anzulegen („*Trottoir traversant, Dossier technique pour déterminer les conditions d’Gestaltung et les prescriptions techniques; APC; September 2020*“ > siehe <https://gd.lu/c261Wn>). Es wird empfohlen, **diese Gestaltungsprinzipien** auch bei einem Übergang **zwischen zwei Gemeindestraßen** zu befolgen. Auf der Fahrbahn ist nach dem *Trottoir traversant* eine **Fahrbahnmarkierung mit der Aufschrift „20“** anzubringen.

II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone

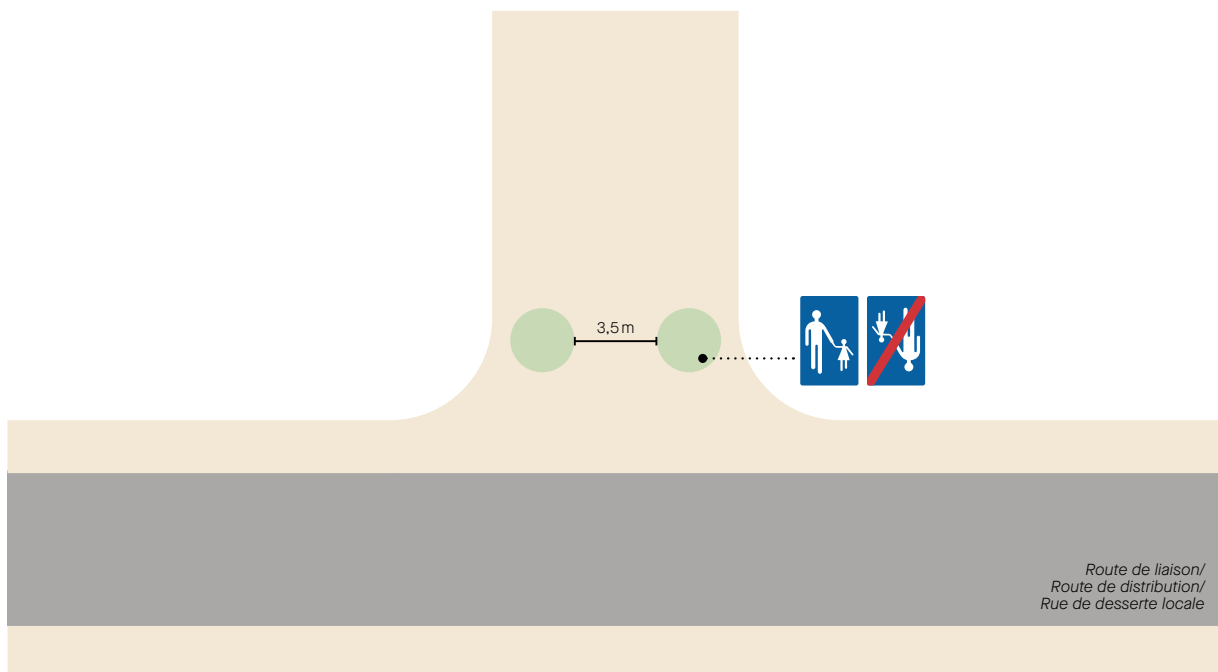
Die Übergänge zu Fußgängerzonen werden unabhängig von der funktionalen Klassifizierung der angrenzenden Straße in Form von **Trottoirs traversants** realisiert.

Der Eingangsbereich der Fußgängerzone sollte auf eine Breite von **3,5 m** beschränkt werden, mit einer **Einrichtung, die die Zufahrt für motorisierte Fahrzeuge auf Berechtigte beschränkt**, z. B. durch einen versenkbaren Poller.

Die Gestaltung des Übergangs muss mit der Gestaltung der Fußgängerzone kohärent sein, wobei im Wesentlichen **zwei Varianten** denkbar sind:

- > Der **Trottoir traversant** ist mit dem gleichen Belag wie der Rest des Bürgersteigs außerhalb der Fußgängerzone gestaltet. Der Belag der Fußgängerzone beginnt erst nach dem *Trottoir traversant*.
- > Der **Belag** der Fußgängerzone erstreckt sich bis zum Straßenrand. Der Übergang zum Bürgersteig erfolgt auf beiden Seiten der Einmündung der Fußgängerzone.

II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone ⬇



Zusammenfassung

I. Übergänge innerhalb des Straßenverlaufs

I. A. Übergang von 50 auf 30 km/h auf einer *Route de liaison* oder *Route de distribution* ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG und/oder	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
I. A. 1 > Siehe Seite 10	Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de liaison</i>	Auf bis zu 6 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*	Erhöhung auf dem gesamten auf 30 km/h beschränkten Abschnitt. Wenn eine Erhöhung auf der gesamten Länge nicht möglich ist, empfiehlt sich ein „Plateau“ oder ein Berliner Kissen.	Heller Belag auf dem gesamten auf 30 km/h beschränkten Abschnitt
I. A. 2 > Siehe Seite 11	Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit hohem Verkehrsaufkommen	Auf bis zu 5,5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*		
I. A. 3 > Siehe Seite 12	Übergang zu einem auf 30 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit niedrigem Verkehrsaufkommen	Auf bis zu 3,5 oder 4,5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*	Einrichtung einer Straßenerhöhung („Plateau“) auf einer Länge von 5 bis 15 m oder eines Berliner Kissens	Heller Belag auf der gesamten Länge der seitlichen Verengung oder des vertikalen Fahrbahnversatzes

I. B. Übergang von 50 oder 30 auf 20 km/h auf einer *Route de distribution* oder einer *Rue de desserte locale* ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
I. B. 1 > Siehe Seite 13	Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit hohem Verkehrsaufkommen	Auf bis zu 5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*		
I. B. 2 > Siehe Seite 14	Übergang zu einem auf 20 km/h beschränkten Abschnitt auf einer <i>Route de distribution</i> mit niedrigem Verkehrsaufkommen oder einer <i>Rue de desserte locale</i>	Auf bis zu 3,5 m auf einer Länge von 5 bis 10 m*	Optional: Erhöhung des gesamten auf 20 km/h beschränkten Abschnitts. Wenn eine Erhöhung nicht möglich ist, kann ein anderer vertikaler Fahrbahnversatz gewählt werden.	Heller und einheitlicher Belag auf der gesamten Länge des auf 20 km/h beruhigten Abschnitts.

* Wenn die Gestaltung des Übergangs die Kombination eines vertikalen Fahrbahnversatzes in Form einer Straßenerhöhung „Plateau“ mit einer seitlichen Verengung vorsieht, kann Letztere an die Länge des Plateaus angepasst werden.

II. Übergang im Kreuzungsbereich

II. A. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten

Route de distribution ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. A. 1 > Siehe Seite 17	Übergang von einer auf 50 km/h beschränkten Route de liaison	Auf bis zu 5,5 m	Möglich nach dem Übergang (> 10 m vom Rand der Route de liaison entfernt)	Heller Belag auf einer Länge von etwa 15 m
II. A. 2 > Siehe Seite 18	Übergang von einer auf 30 km/h beschränkten Route de liaison	Auf bis zu 5,5 m	Erhöhung der Route de liaison fortzusetzen bis zum Ende des Übergangs auf der Route de distribution	Heller Belag, identisch mit dem der Route de liaison, auf einer Länge von etwa 15 m

II. B. Übergang zu einer auf 30 km/h beschränkten

Rue de desserte locale ↓

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. B. 1 > Siehe Seite 20	Trottoir traversant auf einer auf 30 km/h beschränkten Rue de desserte locale		Trottoir traversant	
II. B. 2 > Siehe Seite 21	Übergang zu einer Rue de desserte locale mit hohem Verkehrsaufkommen oder hohem Bus- oder Schwerverkehr	Auf bis zu 5 m	Möglich nach dem Übergang (> 10 m vom Rand der Route de liaison oder Route de distribution entfernt)	Heller Belag auf einer Länge von etwa 15 m
II. B. 3 > Siehe Seite 22	Übergang von einer kommunalen Route de distribution auf eine Rue de desserte locale mit Rechts vor links	Auf bis zu 5 m	Straßenerhöhung („Plateau“) auf einer Länge von 5 bis 15 m	Heller Belag auf der gesamten Länge des vertikalen Fahrbahnversatzes
II. B. 4 > Siehe Seite 23	Übergang von einer kommunalen Route de distribution auf eine Rue de desserte locale an einer Kreuzung mit Aufpflasterung	Auf bis zu 5 m	Einrichtung einer Kreuzung mit Aufpflasterung	Heller Belag auf der gesamten Kreuzung mit Aufpflasterung

II. C. Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten Rue de desserte locale

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. C. 1 > Siehe Seite 25	Trottoir traversant auf einer auf 30 km/h beschränkten Rue de desserte locale		<i>Trottoir traversant</i>	
II. C. 2 > Siehe Seite 26	Übergang zu einer auf 20 km/h beschränkten Rue de desserte locale mit Rechts vor links	Auf bis zu 5 m	Einrichtung einer Kreuzung mit Aufpflasterung	Heller Belag auf der gesamten Kreuzung mit Aufpflasterung

II. D. Übergang zu einer Fußgängerzone

CODE	BEZEICHNUNG DES ÜBERGANGS	SEITLICHE VERENGUNG	VERTIKALER FAHRBAHNVERSATZ	HELLER BELAG
II. D. > Siehe Seite 27	Übergang zu einer Fußgängerzone		<i>Trottoir traversant</i>	