

A 12 MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSVERRINGERUNG

Themen	
Methodik	2
Maßnahmen	5

Auf einen Blick

Eine Verkehrsberuhigung erfolgt nicht nur durch eine Verringerung der Geschwindigkeit, sondern auch durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Bestimmte Verkehrsströme können, insbesondere auf den *Rues de desserte locale*, durch eine Anpassung des Verkehrsschemas umgeleitet werden.

Dafür eignen sich zwei Arten von Maßnahmen:

- > Modalfilter, die den motorisierten Individualverkehr physisch daran hindern, bestimmte Stellen zu passieren
- > Einbahnstraßen, die die Fahrtrichtung so beeinflussen, dass der motorisierte Transitverkehr unmöglich wird

Das Verkehrsaufkommen wird noch weiter gesenkt, wenn Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer (wie die Freigabe in Gegenrichtung) eingerichtet werden. Solche Abkürzungen sind ein Anreiz für Anwohner, kurze Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückzulegen.

Glossar

Modalfilter Maßnahme zur Verkehrsverringerng, die es nur bestimmten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrern, Rettungsdiensten und ggf. Bussen erlaubt, eine bestimmte Stelle im Straßennetz zu passieren.

Freigabe in Gegenrichtung Einbahnstraße, die von Radfahrern auch entgegen der Fahrtrichtung befahren werden darf.

Verkehrsschema Beschreibt die Organisation der verschiedenen Verkehrswege in einem bestimmten Gebiet, wie z. B. einem Viertel. Es kann beispielsweise den Transitverkehr in einem Viertel fördern oder verhindern.

Methodik

Der motorisierte Transitverkehr kann durch eine Neuorganisation des Verkehrsschemas von den *Rues de desserte locale* und in bestimmten Fällen auch von den *Routes de distribution* herausgehalten werden. Fußgänger- und Radverkehrsabkürzungen zwischen den Vierteln einer Ortschaft reduzieren den durch diese Viertel verursachten motorisierten Verkehr.

Auf den ***Rues de desserte locale*** besteht das Ziel darin, den motorisierten Verkehr auf den Verkehr der Anwohner und ihrer Besucher zu beschränken und dabei gleichzeitig die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer bestmöglich zu gewährleisten. Auf den ***Routes de distribution*** sollen die motorisierten Verkehrsströme auf den Zufahrtsverkehr in die Ortschaft oder das Viertel beschränkt werden. > [Siehe A 04](#)

Es soll vermieden werden, dass sich **der Verkehr** durch eine Maßnahme zur Verkehrsverringerng **auf eine andere Straße derselben Funktion** (z. B. zwischen zwei *Rues de desserte locale*) oder eine Straße mit **einer Funktion, die eine restriktivere Verkehrsberuhigung ermöglicht** (z. B. von einer *Route de distribution* auf eine *Rue de desserte locale*), verlagert.

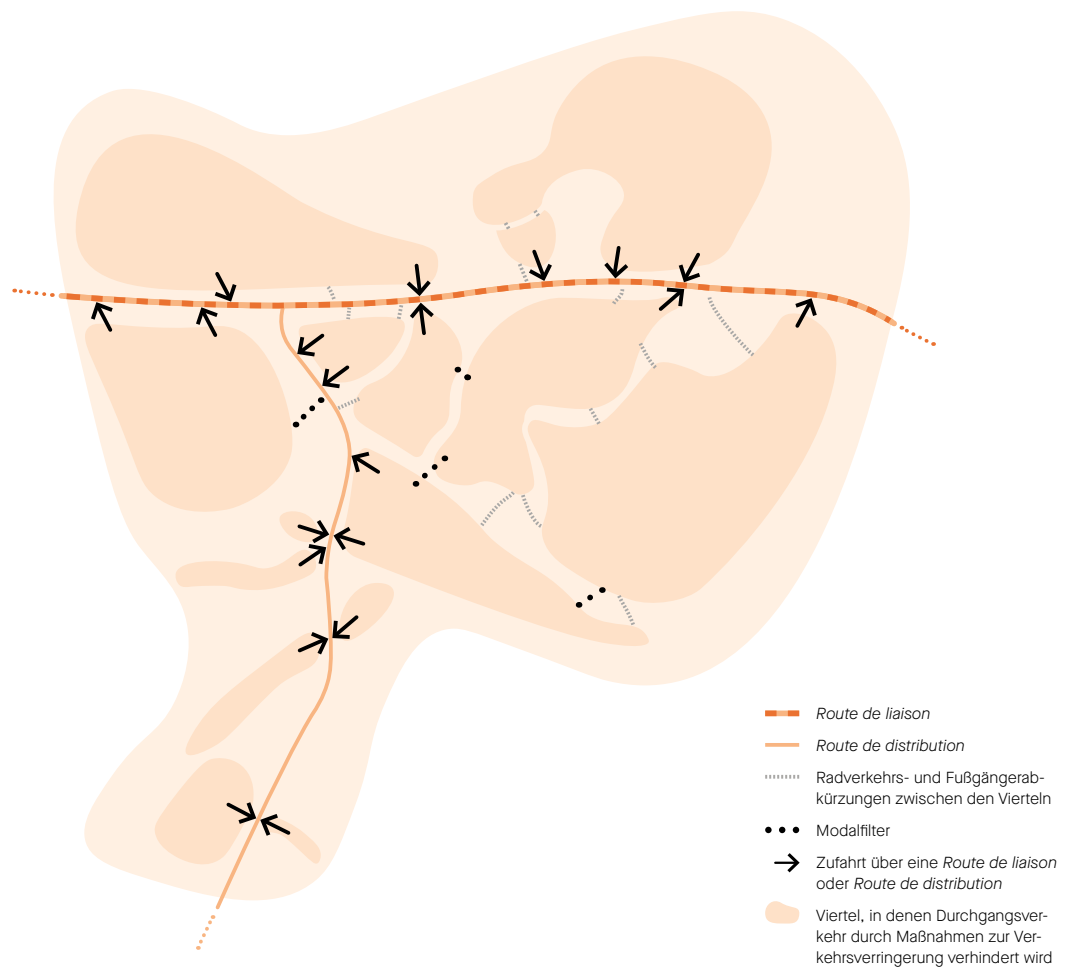
Eine reine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 oder 30 km/h ist keine wirkliche Maßnahme zur Verkehrsverringerng. Eine solche Maßnahme **kann eine abschreckende Wirkung haben**, wenn es eine fast gleichwertige Alternative gibt. In den meisten Fällen wird sie sich aber nur geringfügig auf das Verkehrsaufkommen zu den Stoßzeiten auswirken.

Reduzierung des motorisierten Verkehrs auf den *Rues de desserte locale*

Der Transitverkehr muss auf die Straßen umgeleitet werden, die dazu bestimmt sind, ein höheres motorisiertes Verkehrsaufkommen aufzunehmen (*Routes de distribution* oder *Routes de liaison*). Dies bedeutet, dass **die *Rues de desserte locale* in „Taschen“ gestaltet** werden müssen. Da jede „Tasche“ nur Zugang zu einer einzigen *Route de distribution* oder *Route de liaison* hat, wird es für den motorisierten Verkehr unmöglich oder unattraktiv, die *Rues de desserte locale* als Abkürzung oder Umgehung zu einer übergeordneten Straße zu nutzen.

Wenn der motorisierte Verkehr über die *Route de distribution* oder *Route de liaison* passieren muss, um in eine benachbarte „Tasche“ zu gelangen, wird durch Abkürzungen das Zufußgehen, das Radfahren oder ggf. der öffentliche Verkehr für kurze Wege innerorts attraktiver. Auf diese Weise wird **nicht nur der motorisierte Transitverkehr** aus den *Rues de desserte locale* **herausgehalten, sondern auch der durch das Viertel selbst verursachte motorisierte Verkehr reduziert.**

Verkehrsschema zur Vermeidung von Transitverkehr in Wohnvierteln ⬇



Reduzierung des motorisierten Verkehrs auf *Routes de liaison* und *Routes de distribution*

Per Definition besteht die Aufgabe einer **Route de liaison** darin, die wichtigsten Verkehrsströme aufzunehmen. Maßnahmen zur Verkehrsverringern, mit denen diese Ströme umgeleitet werden sollen, kommen daher für die *Routes de liaison* nicht in Frage.

Im Gegensatz dazu sind **Routes de distribution** nicht dazu gedacht, von Transitverkehr, der von einer *Route de liaison* auf eine andere gelangen will, befahren zu werden. Daher kann es sich als sinnvoll erweisen, Maßnahmen zur Verkehrsverringern auf *Routes de distribution* vorzusehen. Eine solche Verkehrsreduzierung auf einer *Route de distribution* ist allerdings auf regionaler Ebene in enger Abstimmung mit den zuständigen staatlichen Stellen zu prüfen.

Es ist eine **Änderung des Verkehrsschemas** vorzusehen, bei der das Problem nicht einfach auf eine gleichwertige *Route de distribution* oder sogar auf *Rues de desserte locale* verlagert wird. > [Siehe A 04](#)

Die in Frage kommenden Maßnahmen entsprechen denen für *Rues de desserte locale*.

„Durchfahrt verboten“ ist keine Maßnahme zur Verkehrsverringern



C, 2

Das Verkehrszeichen C, 2 („*circulation interdite dans les deux sens*“) untersagt es Fahrzeugführern, entsprechend gekennzeichnete Abschnitte der öffentlichen Straße zu befahren. Aus Sicht des *Code de la Route* dürfen nur **Anlieger und ihre Lieferanten** diese Abschnitte befahren.

Innerorts bedeutet das Aufstellen des Verkehrszeichens C, 2, dass bestimmte Teile des öffentlichen Raums bestimmten Bürgern vorbehalten sind. Da diese Maßnahme Privilegien für einige auf Kosten aller anderen schafft, **verstößt sie gegen den Grundsatz des gleichen Zugangs zu öffentlichen Straßen**.

Das Aufstellen des Verkehrszeichens C, 2 **eignet sich also nicht**, um Transitverkehr auf einer *Rue de desserte locale* zu verhindern. Angesichts der Tatsache, dass jeder, der

angehalten wird, behaupten kann, eine Adresse in der betreffenden Straße beliefern zu wollen oder dorthin zu fahren, ist diese Maßnahme außerdem nur schwer durchzusetzen.

Das Gleiche gilt für die Nutzung von versenkbaren Pollern. Diese können zwar sinnvoll zur Einrichtung von **Modalfiltern** sein, die von bestimmten Fahrzeugtypen wie Rettungs- und Reinigungsdienste und öffentlichen Verkehrsmitteln passiert werden können, sie dürfen jedoch nicht dazu verwendet werden, den Zugang bestimmten Bürgern vorzubehalten.

Die Ausweisung eines Durchfahrtsverbots mit dem Ziel der Verkehrsminderung **kann daher nur dann genehmigt werden, wenn nachgewiesen wird, dass** für die betroffene Straße **keine anderen Maßnahmen ergriffen werden können**.

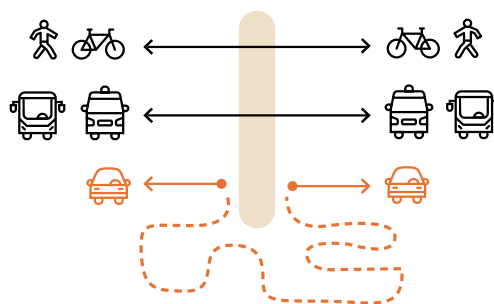
Maßnahmen

Modalfilter und Einbahnstraßen mit Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr halten den motorisierten Transitverkehr fern und schaffen Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer.

Modalfilter

Ein Modalfilter ist eine Einrichtung an einer bestimmten Stelle im Straßennetz, die nur für bestimmte Verkehrsmittel passierbar ist. Es gibt zwei Arten von Modalfiltern, die die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs verhindern: **durchlässige Sackgassen** und **Diagonalsperren**.

Das Prinzip des Modalfilters ⬇



Modalfilter werden mithilfe von **festen oder versenkbaren Pollern** oder **baulichen Verengungen** gestaltet, welche die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs verhindern. Da die **Änderung eines Verkehrsschemas** häufig umstritten ist, empfiehlt es sich, zunächst eine **Pilotphase** mit provisorisch installierten Modalfiltern durchzuführen und anschließend die betreffende Stelle so umzugestalten, dass sie nicht mehr wie eine „gesperrte Straße“, sondern wie ein für Autos nicht befahrbarer Raum wirkt.

In einigen Fällen, in denen es nicht möglich ist, das Verkehrsschema zu ändern, kann auch ein **temporärer Modalfilter** in Betracht gezogen werden. Dies kann beispielsweise in der Nähe von Schulen zu Schulbeginn und Schulschluss sinnvoll sein.

Durchlässige Sackgasse

Sackgassen, die so angelegt sind, dass sie von Radfahrern und Fußgängern leicht passiert werden können, bieten diesen Verkehrsteilnehmern die kürzesten Wege innerorts und machen das Radfahren und Zufußgehen sicherer.

Gegebenenfalls muss der Modalfilter so gestaltet werden, dass er **die Durchfahrt von öffentlichen Verkehrsmitteln und Rettungsfahrzeugen ermöglicht**.

Bei der Wahl des Standorts für solche Modalfilter ist Folgendes zu beachten:

- > Es muss sichergestellt werden, dass der Modalfilter auf den *Rues de desserte locale* nicht über andere Strecken umfahren werden kann. Andernfalls besteht die Gefahr, dass der Verkehr einfach auf andere Straßen ausweicht, wo er nicht erwünscht ist.
- > Der Bedarf und die Möglichkeiten, in der Sackgasse zu wenden, müssen berücksichtigt werden. Es ist jedoch nicht notwendig, Wendeplätze für alle Fahrzeugarten vorzusehen, sondern es sollte die Möglichkeit bestehen, dass in Ausnahmefällen (Umzug, Baustelle usw.) Schwerlastverkehr den Modalfilter passieren kann.



E,14

Um diese **Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer** eindeutig zu kennzeichnen, wird empfohlen, den Beginn der durchlässigen Sackgasse mit dem Verkehrszeichen E,14, ergänzt durch die Piktogramme „Fußgänger“ und „Radfahrer“ oder – bei Einmündung in einen nicht mit dem Fahrrad befahrbaren Weg – nur durch das Piktogramm „Fußgänger“, zu beschildern.



Durchlässige Sackgasse mit baulicher Verengung in Form einer bepflanzten Verkehrsinsel



Durchlässige Sackgasse mit versenkbarem Poller



Durchlässige Sackgasse mit festen Pollern

Diagonalsperre

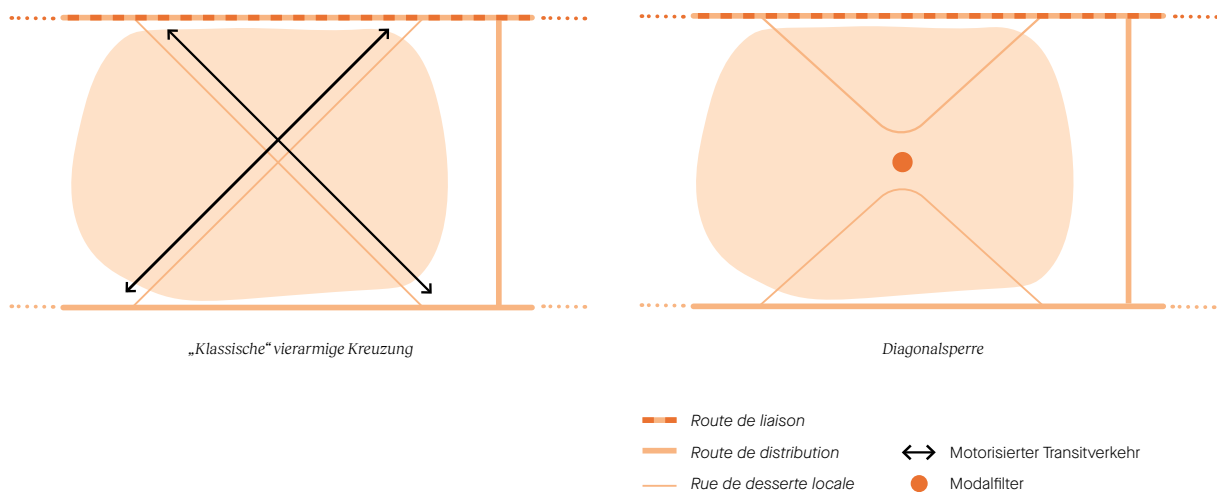
Bei der Diagonalsperre wird **eine vierarmige Kreuzung in zwei getrennte Straßen umgewandelt**.

Diese Umlenkung des motorisierten Verkehrs **verhindert Abkürzungen** über die *Rues de desserte locale*. Es entstehen **schleifenförmige Erschließungssysteme oder „Taschen“**, die den Transitverkehr unterbinden.

Im Vergleich zu Sackgassen hat diese Maßnahme den Vorteil, dass **jede Straße von zwei Seiten befahrbar bleibt**. Wendemöglichkeiten sind also nicht erforderlich.

Eine solche Gestaltung **muss für Radfahrer wie eine „klassische“ Kreuzung überquerbar sein**.

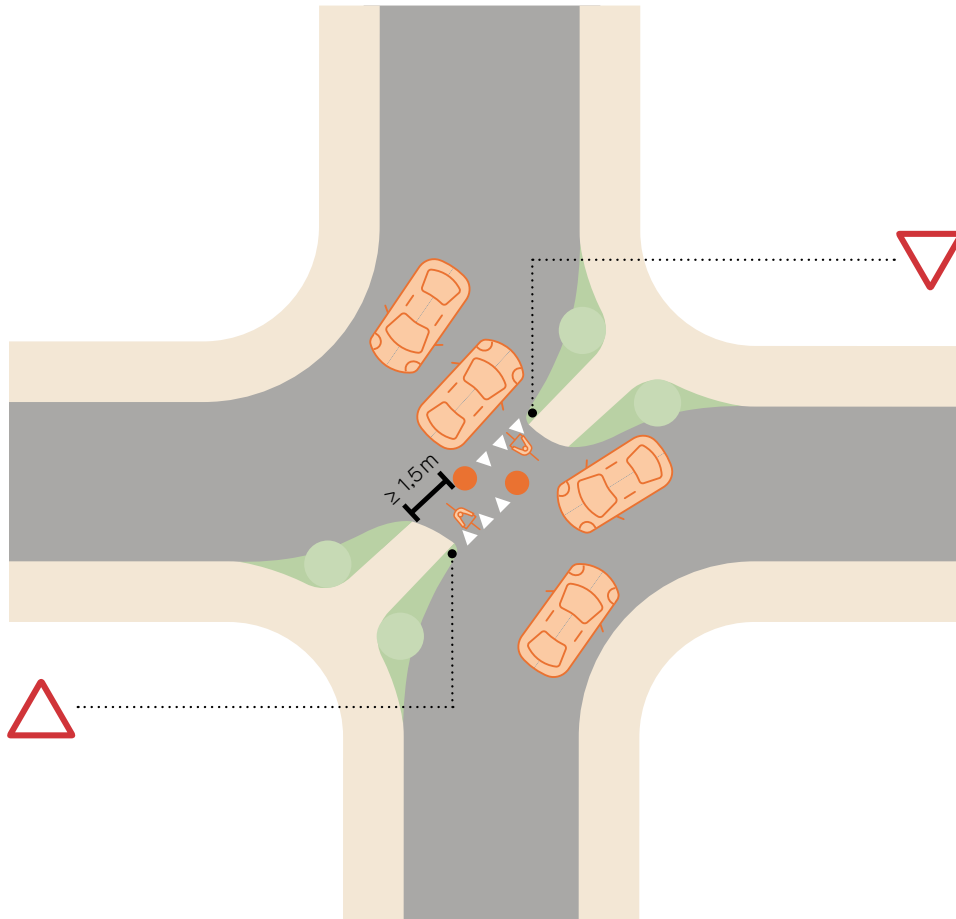
Schleifenförmiges Erschließungssystem der *Rues de desserte locale* ⬇



Modalfilter zur Bevorzugung bestimmter Verkehrsmittel und nicht bestimmter Verkehrsteilnehmer

Da es sich bei Straßen um öffentlichen Raum handelt, dient ein Modalfilter der **Trennung der Verkehrsmittel** und nicht der Trennung zweier Arten von Autofahrern. Er darf daher nicht dazu dienen, eine Abkürzung für den Anliegerverkehr zu schaffen. Es ist jedoch möglich, mit einem physischen oder elektronischen Schlüssel die Durchfahrt für Rettungsdienste und sogar für kommunale Dienste zu ermöglichen.

Ansicht einer (von Radfahrern passierbaren)
Diagonalsperre ⬇



Diagonalsperre (nicht passierbar für den Radverkehr)

Einbahnstraße mit Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr

Einbindung von Einbahnstraßen in ein Verkehrsschema

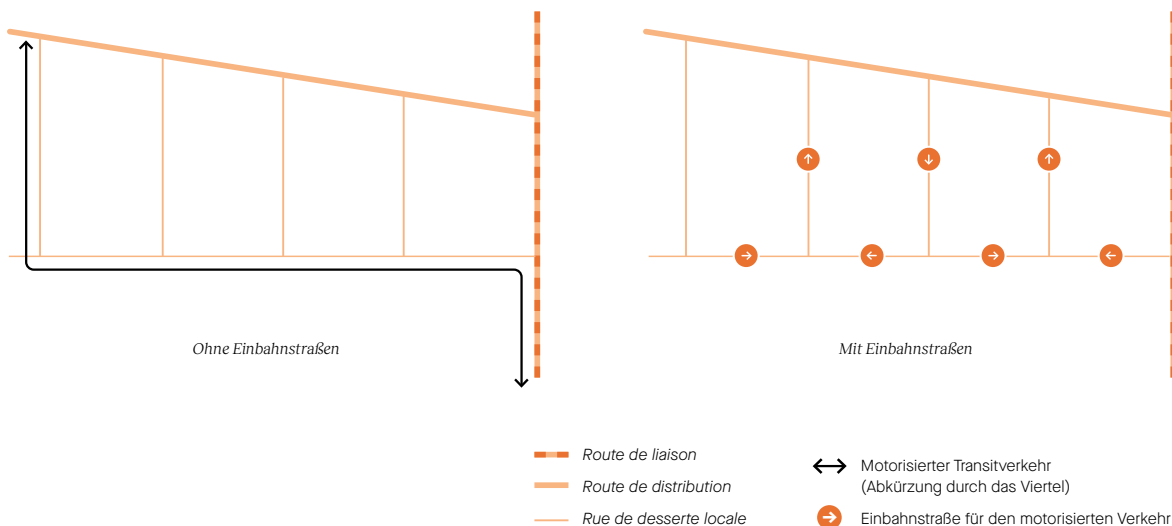
Wenn sich das Straßennetz oder die Fahrbahnbreite nicht für die Einrichtung eines Modalfilters eignen, lässt sich dasselbe Ziel in bestimmten Fällen durch Einbahnstraßen erreichen. Dies muss im Rahmen einer **Änderung des Verkehrsschemas** für das gesamte betroffene Viertel erfolgen. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- > Organisation des Wegenetzes in Schleifen, welche den motorisierten Verkehr zwingen, über dieselbe *Route de distribution* oder *Route de liaison* in das Viertel hinein- und wieder herauszufahren
- > schnelle Erreichbarkeit dieser *Route de distribution* oder *Route de liaison* für die Anwohner

Auch wenn der Weg in das oder aus dem Viertel für einige Anwohner etwas länger wird, kann durch die Einrichtung von Einbahnstraßen insgesamt eine **Reduzierung des motorisierten Verkehrs innerhalb des Viertels** erreicht werden, da kein Transitverkehr mehr stattfindet. Dies gilt umso mehr, als die dadurch geschaffenen Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer die Anwohner dazu veranlassen, für einen Teil ihrer innerhalb des Ortes zurückgelegten Kurzstrecken diese Fortbewegungsarten zu bevorzugen.

Was die gefahrenen Geschwindigkeiten betrifft, so werden diese durch die Einbahnstraßenregelung im Vergleich zu einer zweispurigen Straße, auf der die Wahrscheinlichkeit einer Begegnung von zwei Fahrzeugen gering ist, nicht erhöht.

Vermeidung von Transitverkehr durch Einrichtung von Einbahnstraßen



Gestaltung der Einbahnstraße

Einbahnstraßen sind wie verkehrsberuhigte Straßen so zu gestalten, dass sie die **Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit garantieren**. In einer Einbahnstraße ist es besonders wichtig, Einrichtungen vorzusehen, welche die Linienführung unterbrechen.

In der Regel erhält man durch die Umwandlung einer zweispurigen Straße in eine Einbahnstraße eine deutlich breitere Fahrbahn. Es ist wichtig, **diese gewonnene zusätzliche Breite zu nutzen**, um den Radverkehr in Gegenrichtung sicher zu gestalten, die Bürgersteige zu verbreitern oder Grünflächen anzulegen.

Es wird davon abgeraten, die Anzahl der Parkplätze nach Einrichtung einer Einbahnstraße zu erhöhen. Vorhandene Parkplätze können jedoch schräg angeordnet werden, sodass an anderen Stellen breitere Fußgängerbereiche oder Grünflächen entstehen können.

Um die Einführung einer Einbahnstraßenregelung nicht mit umfangreichen Umgestaltungsmaßnahmen zu verknüpfen, kann die Fahrbahnverengung durch **provisorische Maßnahmen** erfolgen: Pflanzkübel, punktuelle Verengungen durch Poller, provisorische Terrassen usw.



Sicherung der Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr in einer verkehrsberuhigten Zone

Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr

Um die Wege durch die Wohngebiete für Radfahrer möglichst kurz zu halten, **sollten Einbahnstraßen grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden**. Sehr seltene Ausnahmen können in Gassen gerechtfertigt sein, in denen die Fahrbahnbreite oder auch die Anzahl der vorhandenen Ausweichmöglichkeiten nicht ausreichen, um die erwartete Begegnungshäufigkeit zwischen Radfahrern und motorisierten Fahrzeugen zu ermöglichen.

Die Art der Radverkehrsanlagen, die gegebenenfalls vorgesehen werden müssen, hängt von der **verfügbaren Breite**, dem **Verkehrsaufkommen** sowie dem Vorhandensein von **Parkplätzen** und gegebenenfalls von punktuellen Verbreiterungen (z. B. private Einfahrten, vor denen das Parken verboten ist) ab, die es den Radfahrern ermöglichen auszuweichen.

> Siehe www.veloplängen.lu