



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Notifizierungsnummer : 2026/0277/FR (France)

Entwurf einer Verordnung über die Merkmale und Einbaubedingungen für erhöhte Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen auf Straßen

Eingangsdatum : 05/06/2026

Ende der Stillhaltefrist : 08/09/2026

Message

Mitteilung 001

Mitteilung der Kommission - TRIS/(2026) 1508

Richtlinie (EU) 2015/1535

Notifizierung: 2026/0277/FR

Mitteilung eines Entwurfstextes eines Mitgliedstaats

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20261508.DE

1. MSG 001 IND 2026 0277 FR DE 05-06-2026 FR NOTIF

2. France

3A. Ministères économiques et financiers

Direction générale des entreprises

SCIDE/SQUALPI/PNRP

Bât. Sieyès -Teledoc 143

61, Bd Vincent Auriol

75703 PARIS Cedex 13

d9834.france@finances.gouv.fr

3B. Ministère des transports

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

Tour Séquoia, 1, place Carpeaux, 92800 Puteaux, France

Direction des mobilités routières

Sous-direction de l'expertise routière, du numérique et des territoires

Bureau ENT1



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

4. 2026/0277/FR - T40T - Stadt- und Straßenverkehr

5. Entwurf einer Verordnung über die Merkmale und Einbaubedingungen für erhöhte Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen auf Straßen

6. Die fünf Arten erhöhter Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen, die Gegenstand des Dekretentwurfs sind, sind:

- 1- Temposchwellen
- 2- aufgehobener Fußgängerüberweg
- 3- erhöhte Plattform
- 4- Polster
- 5- Teilaufpflasterung im Kreuzungsbereich

7.

8. Eine aufgehobene Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtung dient dazu, die Fahrzeuggeschwindigkeit zu verringern, und besteht aus einer vorübergehenden Veränderung des Längsprofil der Fahrbahn, die sich auf deren gesamte Breite oder einen Teil davon auswirkt.

Im Dekretentwurf werden die fünf Arten von Vorrichtungen festgelegt (Artikel 1).

Der Verordnungsentwurf legt die Dimensionierung der einzelnen Vorrichtungstypen fest (Artikel 2 und Anhang I)

Der Verordnungsentwurf legt die Vorschriften für die Aufstellung der einzelnen Arten von Bauwerken auf öffentlichen Straßen fest (mit Angabe der Orte, an denen dies zulässig bzw. verboten ist) (Artikel 2 und Anhang II).

Im Dekretentwurf ist festgelegt, dass vorgefertigte Vorrichtungen vor ihrer Installation auf öffentlichen Straßen eine Konformitätsbescheinigung oder eine Äquivalenzbescheinigung erhalten müssen, um ihre Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten (Artikel 3). Weiter heißt es dort, dass die Modalitäten für die Ausstellung der Konformitätsbescheinigung und der Äquivalenzbescheinigung sowie die entsprechenden Bewertungsmethoden durch Verordnung des für den Verkehr zuständigen Ministers festgelegt werden (Artikel 3).

In dem Entwurf werden auch die Bedingungen für das Inkrafttreten der Bestimmungen (Artikel 4) und die Verfahren zur Anpassung der bestehenden Systeme an die Anforderungen (Artikel 5) festgelegt.

9. Da sie darauf abzielen, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, liegen erhöhte Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen im öffentlichen Interesse.

Das Straßenverkehrsgesetz legt fest, dass die technischen Merkmale von Département-Straßen und Gemeindestraßen durch Dekret definiert werden (Artikel L131-2 und L141-7 des Straßenverkehrsgesetzes). Die Konstruktionsspezifikationen der Bauwerke – ob vorgefertigt oder nicht – und die Bedingungen für ihre Installation stellen technische Spezifikationen dar, was bedeutet, dass sie durch Dekret geregelt werden müssen.

Des Weiteren sieht das Straßenverkehrsgesetz (Kapitel IX – Straßeninfrastruktur) vor, dass werkmäßig vorgefertigte Straßeninfrastrukturen vor dem Einbau der entsprechenden Bauwerke in öffentliche Straßen einem Konformitätsbewertungsverfahren unterzogen bzw. eine Äquivalenzbescheinigung erteilt werden müssen. In einer aufgrund des Dekretentwurfs erlassenen Anordnung wird der Rahmen für das Zertifizierungsverfahren festgelegt.

9a. Bekämpfung der Verkehrsunsicherheit im Zusammenhang mit überhöhten Geschwindigkeiten

Der Einsatz von erhöhten Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen soll die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in städtischen Gebieten gewährleisten, insbesondere der am stärksten gefährdeten, indem Autofahrer dazu angehalten



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

werden, ihre Geschwindigkeit in bebauten Gebieten auf 30 km/h oder weniger zu drosseln.

Dem Bericht 2022 [Cerema, 2024] zufolge sind 32 % der Todesfälle, 45 % der schweren Verletzungen und 59 % der geringfügigen Verletzungen auf Unfälle in bebauten Gebieten zurückzuführen. Eine Verringerung der Geschwindigkeit führt aus folgenden Gründen zu weniger Unfällen und einer geringeren Schwere der Unfälle:

- Das Sichtfeld wird um ca. 30° vergrößert;
- Der Bremsweg wird um die Hälfte verringert;
- Die Aufprallkraft wird verringert (entspricht einem Sturz aus einem Stockwerk statt aus drei).

Die Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzungen trägt zudem dazu bei, die Lebensqualität zu verbessern und die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel zu fördern.

Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen sind Teil einer Reihe von Maßnahmen, die darauf abzielen, die Geschwindigkeit zu verringern und die Sicherheit in bestimmten Schlüsselbereichen (Stadtzentren, Fußgängerüberwege in der Nähe öffentlicher Einrichtungen usw.) zu verbessern.

Eine Reihe von Lösungen für unterschiedliche städtische Situationen

Die Vorschriften für diese Einrichtungen haben sich seit den ersten Versuchen in den 1970er Jahren in verschiedenen europäischen Ländern schrittweise weiterentwickelt; diese Versuche hatten gezeigt, wie wirksam verschiedene erhabene Straßenelemente bei der Verringerung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen sind. In verschiedenen Studien, die seit den 1970er Jahren in England [Watts, 1973] und den Niederlanden [CROW, 1988] durchgeführt wurden, wurden die Zusammenhänge zwischen der Geometrie des Längsprofils der Vorrichtung, dem empfundenen Unbehagen und der Überquerungsgeschwindigkeit untersucht. So weisen beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen, aufgehobene Plattformen und Polster unterschiedliche geometrische Eigenschaften auf und sind daher hinsichtlich ihrer Überfahrgeschwindigkeiten nicht gleichwertig. Die Vielfalt der in der Verordnung vorgestellten Maßnahmen ermöglicht es, auf die unterschiedlichen städtischen Gegebenheiten einzugehen.

Eine schrittweise Festlegung der Bestimmungen und die gegenwärtige Notwendigkeit einer Überarbeitung der Verordnungen

Die Regelung der Installation von Hochgeräten hat sich in Frankreich schrittweise weiterentwickelt. Im Jahr 1994 wurden Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen und Temposchwellen (die inzwischen in „aufgehobene Fußgängerüberwege“ umbenannt wurden) eingeführt, begleitet von der Norm NF P98-300 zu deren Gestaltung. Im Jahr 2000 wurde ein Leitfaden zu Bodenausgleichselementen und erhöhten Fahrbahnabschnitten herausgegeben; dieser wurde 2010 überarbeitet und auf die Gestaltung von Teilaufpflasterungen in Kreuzungsbereichen ausgeweitet, die zur Geschwindigkeitsminderung an Kreuzungen beitragen.

Die Entwicklung der Rechtsprechung in den letzten Jahren zur unterschiedlichen Behandlung verschiedener Arten von Geschwindigkeitsbegrenzern in Verbindung mit wachsenden Bedenken der lokalen Behörden hinsichtlich der Rechtssicherheit ihrer Infrastrukturprojekte, die erhöhte Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen enthalten, hat die Direktion für Straßenmobilität des Verkehrsministeriums veranlasst, in Zusammenarbeit mit den für die Straßenverwaltung zuständigen lokalen Behörden (vertreten durch ihre verschiedenen Verbände, einschließlich der AMF und der ADF) ein Projekt zur Harmonisierung der Vorschriften durchzuführen.

Das Ergebnis dieser Arbeit ist ein Verordnungsentwurf, der zusammen mit zwei Anhängen vorgelegt wird: Der eine Anhang enthält die Konstruktionsvorschriften für die fünf Arten von Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen, der andere regelt deren Anbringung auf öffentlichen Straßen.

Gleichzeitig hat unter der Schirmherrschaft von ASCQUER, der Zertifizierungsstelle für Straßenausbauprodukte, eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von Herstellern und Händlern von vorgefertigten Auflagern sowohl aus Beton als auch aus Kunststoff mit der Ausarbeitung einer Zertifizierungsnorm für vorgefertigte Auflager begonnen. Diese Norm wird in eine Anordnung aufgenommen, die gemäß dem Dekretentwurf erlassen wird.

9b. Die Verordnung über aufgehobene Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen wurde gemäß der Straßenverkehrsordnung erlassen

Die Umsetzung der 5 Arten von Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen wird durch das Dekret im gesamten Staatsgebiet in Übereinstimmung mit dem Straßenverkehrsgesetzbuch und insbesondere den Artikeln L.131-2 und L.141-7 geregelt, die vorsehen, dass auf Gemeinde- und Departementsstraßen die technischen Merkmale von Straßen



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

durch Dekret festgelegt werden.

In der Rechtsprechung wurde die Notwendigkeit hervorgehoben, alle derartigen Geräte ausnahmslos zu regulieren, einschließlich Polster, Plattformen und Teilhalden, die bisher nur durch allgemeine Empfehlungen im Leitfaden *Coussins et Plateaux* (Cerema, 2010) abgedeckt waren.

Der Verordnungsentwurf zielt nicht darauf ab, zusätzliche Anforderungen (abgesehen von der Zertifizierungspflicht für vorgefertigte Bauwerke – siehe unten) festzulegen, die über die bereits im Dekret Nr. 94-447 und in der Cerema-Leitlinie festgelegten Anforderungen hinausgehen. Das Dekret trägt dazu bei, ein Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf alle aufgehobene Vorrichtungen, die auf der Fahrbahn installiert werden können, zu gewährleisten.

Die Regulierung von vorgefertigten Verkehrsmanagementsystemen – die ausdrücklich unter die TRIS-Richtlinie fallen – ist im Straßenverkehrsgesetzbuch geregelt, der Bestimmungen enthält, die den Zugang zum französischen Markt für alle europäischen Hersteller und Händler erleichtern sollen.

Die Installation von vorgefertigten Kissen, die als „Straßenausrüstung“ eingestuft werden, wird im ganzen Land gemäß den Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzbuchs geregelt (Kapitel IX: „Straßenausrüstung“)

Die Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzbuchs, die in das Dekret aufgenommen wurden, sehen zwei Wege für die Zertifizierung von vorgefertigten Geschwindigkeitsbegrenzern vor: eine Konformitätsbescheinigung oder eine Äquivalenzbescheinigung. Artikel R119-5 des Straßenverkehrsgesetzbuchs sieht insbesondere vor, dass:

III. – Straßenausrüstung, die in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß den in diesen Staaten geltenden technischen Vorschriften oder Normen hergestellt wurde und deren Übereinstimmung mit diesen Vorschriften oder Normen auf der Grundlage von in diesen Staaten durchgeführten Prüfungen und Kontrollen bewertet und bescheinigt wurde, gelten als gleichwertig mit Ausrüstungen, die den Anforderungen dieses Kapitels entsprechen, sofern ein gleichwertiges Maß an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit dauerhaft gewährleistet ist.

Eine Äquivalenzbescheinigung wird vom zuständigen Minister gemäß den Bestimmungen des Artikels R* 119-4 unter den in der in Abschnitt IV dieses Artikels genannten interministeriellen Verordnung festgelegten Bedingungen ausgestellt.

Die Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzbuchs lassen weniger restriktive Lösungen nicht zu, da vor dem Einbau oder dem Inverkehrbringen eines solchen Geräts eine Konformitätsbescheinigung oder eine Äquivalenzbescheinigung erforderlich ist.

9c. In einer Reihe von Gerichtsurteilen haben Richter, die über Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Größe oder dem Einbau der betreffenden Geräte zu entscheiden hatten, die Sicherheitsziele, die mit diesen Vorrichtungen erreicht werden sollen, nicht in Frage gestellt. Der Richter neigt dazu, Unregelmäßigkeiten zu korrigieren, anstatt die Vorrichtung zu entfernen, was dem öffentlichen Interesse dient.

Die Maßnahme beeinträchtigt nicht das Funktionieren des Binnenmarkts; sie legt die erforderlichen Spezifikationen des Produkts in Bezug auf Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit in transparenter Weise fest.

Die bislang fehlende Regulierung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von Fertigprodukten könnte dazu geführt haben, dass minderwertige Produkte verwendet wurden, die sehr schnell unbrauchbar wurden und dadurch eine Gefahr für Verkehrsteilnehmer, insbesondere Motorradfahrer, darstellten. Mit den Verordnungen soll verhindert werden, dass nicht konforme Produkte eingebaut werden.

10. Verweise auf Grundlagentexte:

11. Nein

12.

13. Nein

14. Nein



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

15. Nein

16.

TBT-Aspekt: Nein

SPS-Aspekt: Nein

Europäische Kommission

Allgemeine Kontaktinformationen Richtlinie (EU) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu