

# A 04

## FUNKTIONALE KLASSIFIZIERUNG UND ARTEN DER REGLEMENTIERUNG

### Themen

|   |    |
|---|----|
| Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes .....         | 2  |
| Verkehrsschema für die <i>Rues de desserte locale</i> ..... | 9  |
| Festlegung der Art der Reglementierung .....                | 10 |
| Zusammenfassung .....                                       | 13 |

### Auf einen Blick

Die anwendbaren Reglementierungen sowie die erforderliche Gestaltung für jede Straße werden in drei Schritten bestimmt:

1. Bestimmung der funktionalen Klassifizierung der Straßen  
> [Siehe Seite 2](#)
2. Wahl eines Verkehrsschemas, welches an die funktionale Klassifizierung angepasst ist > [Siehe Seite 9](#)
3. Auswahl der anwendbaren Reglementierungen für jede Straße oder jeden Straßenabschnitt in der Ortschaft > [Siehe Seite 10](#)

### Glossar

**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.

**Straßenkategorie** Gibt die Verwaltungskompetenz an. Während das Staatsstraßennetz von der Straßenbauverwaltung verwaltet wird, fallen Gemeindestraßen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeindeverwaltungen.




**Transitverkehr** (auch „Durchgangsverkehr“) Motorisierter Verkehr, der durch ein abgegrenztes Gebiet fließt und dessen Ausgangspunkt und Zielort sich außerhalb dieses Gebietes befinden.

**Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes** Einordnung aller staatlichen oder kommunalen Straßenabschnitte nach ihrer jeweiligen Rolle für die motorisierten Verkehrsströme, den öffentlichen Verkehr und den Rad- und Fußverkehr gemäß den Konzepten aus dem Nationalen Mobilitätsplan 2035. Jedem Straßentyp sind spezifische Gestaltungsmerkmale zugeordnet.

# Funktionale Klassifizierung des Straßennetzes

Gemäß dem Nationalen Mobilitätsplan 2035 (PNM 2035) kann jeder Straßenabschnitt, ob staatlich oder kommunal, einer Funktion zugeordnet werden, die besonderen Gestaltungsmerkmalen entspricht und spezifische Verkehrsmittel priorisiert. > [Siehe www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | [Seiten 83 bis 91](#)

Jeder Straßenabschnitt innerhalb einer Ortschaft erfüllt eine der folgenden **drei Funktionen**:

-  *Route de liaison* > [Siehe Seite 3](#)
-  *Route de distribution* > [Siehe Seite 4](#)
-  *Rue de desserte locale*  
(ohne motorisierten Transitverkehr) > [Siehe Seite 7](#)

## Wegenetz und Zentren in einem Beispielort



## Welche Bedeutung hat die Straßenkategorie?

Es gibt zwei Straßenkategorien, nämlich **Staatsstraßen** und **Gemeindestraßen**. Die Rolle der Straße und die auf sie anwendbaren Reglementierungen müssen unter Berücksichtigung der Gesamtkohärenz des Straßennetzes definiert werden, unabhängig von der administrativen Straßenkategorie.

Eine **Änderung der Klassifizierung der Staatsstraßen** ist nur auf der Grundlage eines Mobilitätskonzepts möglich, das auf regionaler Ebene und **in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Akteuren** entwickelt wurde.

Allerdings unterscheiden sich die administrativen Verfahren je nach Straßenkategorie der betreffenden Straße:

- > Auf **Staatsstraßen** muss jedes Vorhaben zur Geschwindigkeitsreduzierung oder zur Einführung einer Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung mit der **Straßenbauverwaltung** abgestimmt und es muss eine **Straßenbaugenehmigung** (*permission de voirie*) ausgestellt werden. > [Siehe A14](#)
- > Bei regulativen Änderungen auf **Gemeindestraßen** überprüft die **Commission de circulation de l'État** die Übereinstimmung der Maßnahmen mit den vorliegenden Leitlinien. > [Siehe A15](#)

## Route de liaison

Eine *Route de liaison* kann **zwei Funktionen** erfüllen:

1. Sie kanalisiert den **Transitverkehr auf regionaler oder sogar nationaler Ebene**, wenn es keine Möglichkeit gibt, eine Ortschaft zu umfahren. In diesem Fall durchquert sie den gesamten Ort.
2. Sie stellt eine **wichtige Zufahrt** zum Ortszentrum dar. In diesem Fall durchquert sie nicht den Ort, sondern verläuft in Zentrumsnähe für den motorisierten Verkehr an Bedeutung. Hier wird sie zu einer *Route de distribution*, deren Hauptaufgabe es ist, den Verkehr in Richtung der verschiedenen Zielorte um das Ortszentrum herum zu verteilen.

Im Allgemeinen sind *Routes de liaison* **wichtige Achsen für den öffentlichen Verkehr und das Radwegenetz**. Ein guter Fluss des öffentlichen Verkehrs mit angemessener Priorisierung und Radverkehrsanlagen, die physisch vom motorisierten Verkehr und von den Fußgängern getrennt sind, sind daher entscheidende Kriterien. Die *Routes de liaison* müssen so gestaltet sein, dass sie **ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen**, einschließlich Schwerverkehr, **aufnehmen können**.

Das Netz der *Routes de liaison* (in der Regel Staatsstraßen, die außerorts in eine *Route principale* übergehen) wird gemäß den staatlichen Veröffentlichungen, beginnend mit den im PNM 2035 enthaltenen Karten, festgelegt.

Auf *Routes de liaison* ist es möglich, auf **Abschnitten von bis zu ca. 200 m Länge** von der Regelgeschwindigkeit von **50 km/h** abzuweichen. Dies ist insbesondere im Rahmen einer Aufwertung eines Ortszentrums, in der Nähe von Schulen oder wenn eine übergeordnete Radroute auf einem kurzen Abschnitt über eine *Route de liaison* führt, möglich. > [Siehe A05](#)



Verkehrsberuhigung auf 30 km/h auf einem Straßenabschnitt einer staatlichen *Route de liaison*

## — Route de distribution

Die *Routes de distribution* (die außerorts in eine *Route de connexion* übergehen) haben in erster Linie nicht die Aufgabe, den Transit-Fernverkehr aufzunehmen. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, **die Verkehrsströme auf die verschiedenen Viertel der Ortschaft zu verteilen** und **die Zufahrt zu einer *Route de liaison*** (oder einer *Route principale* außerorts) **zu ermöglichen**. Im Gegensatz zum reibungslosen Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs und der Qualität der Radverkehrsanlagen und Gehwege sind **die Kapazitäten und der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs nicht die entscheidenden Kriterien** für die Gestaltung einer *Route de distribution*.

Auf interkommunaler Ebene nimmt die *Route de distribution* durchaus Transitverkehr auf, da das Ziel nicht immer in der gleichen Ortschaft liegt. Er ist jedoch auf regionaler oder nationaler Ebene nicht von Bedeutung. Tatsächlich ist das Verkehrsaufkommen in einer ländlichen Ortschaft vergleichbar mit dem in einem dicht besiedelten Viertel eines Stadtzentrums. **Zwei Kontexte**, die im Folgenden beschrieben werden, rechtfertigen die Klassifizierung als „*Route de distribution*“.

**Ländlicher Kontext** Die *Route de distribution* **verbindet mehrere Ortschaften** und ermöglicht die Zufahrt zu einer *Route principale* oder *Route de liaison*. [> Siehe Seite 5](#)

**Urbaner Kontext** Die *Route de distribution* **verbindet mehrere Viertel einer Ortschaft** und ermöglicht die Zufahrt zu einer oder mehreren *Route(s) de liaison*, die aus der Ortschaft herausführen. [> Siehe Seite 6](#)

*Routes de distribution* können sowohl **Staats- als auch Gemeindestraßen** sein. Eine **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 oder 30 km/h** ist möglich [> siehe A06](#) und in den Zentren kann eine **Begegnungszone** eingerichtet werden [> siehe A08](#).



Route de distribution (30 km/h) im ländlichen Kontext



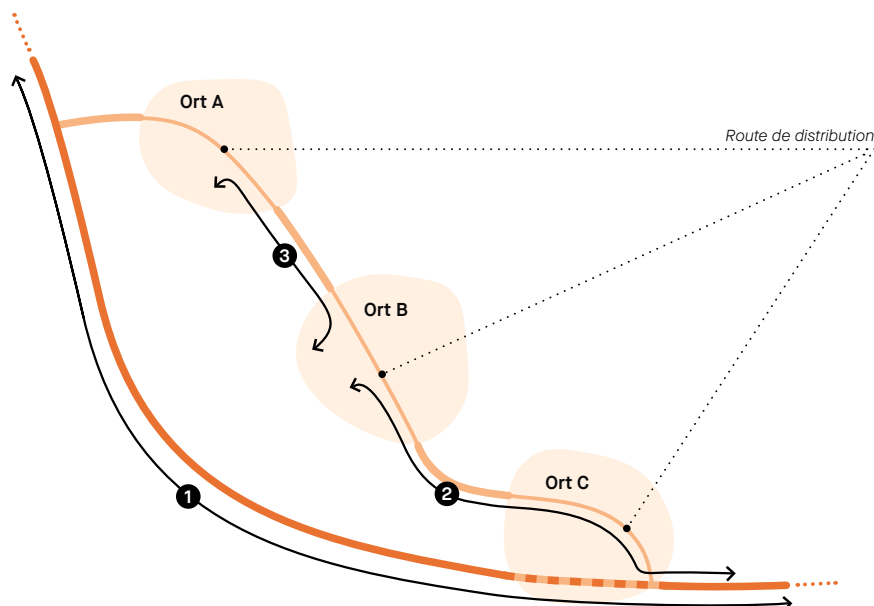
Route de distribution (50 km/h) im urbanen Kontext

**Ländlicher Kontext einer *Route de distribution*:** Verteilung des Verkehrs zwischen mehreren Ortschaften und zu einer *Route de liaison* oder *Route principale*

Im ländlichen Raum kann eine einzige *Route de distribution* (die außerorts in eine *Route de connexion* übergeht) **mehrere Ortschaften verbinden und durchqueren**, bevor sie auf eine *Route de liaison* oder eine *Route principale* trifft.

Im folgenden Beispiel einer *Route de distribution*, die die Ortschaften A, B und C durchquert, ist der einzige legitime Transitverkehr derjenige, der von einer der beiden anderen Ortschaften ausgeht oder dorthin führt. **Schleichverkehr** regionaler Art, der beispielsweise von Fahrern erzeugt wird, die eine Abkürzung von einer überlasteten *Route principale* nehmen, lässt sich in der Regel nicht vermeiden, kann aber durch eine **erhebliche Verkehrsberuhigung** in den Ortschaften A, B und C reduziert werden. Aus diesem Grund sollte der Schleichverkehr bei der Entscheidung über die Gestaltung einer *Route de distribution* nicht berücksichtigt werden. Die **Bedürfnisse von besonderen Verkehrsströmen**, wie z. B. Schwertransporte, Militärtransporte usw., müssen hingegen berücksichtigt werden.

#### Route de distribution im ländlichen Kontext ⬇



- 1 Regionaler oder nationaler motorisierter Transitverkehr außerorts auf einer *Route principale* (innerorts *Route de liaison*)
- 2 Motorisierter Verkehr zu den Ortschaften
- 3 Motorisierter Verkehr zwischen Ortschaften

| Straßennetz außerorts     |  | Straßennetz innerorts |                              |
|---------------------------|--|-----------------------|------------------------------|
| <i>Route principale</i>   |  |                       | <i>Route de liaison</i>      |
| <i>Route de connexion</i> |  |                       | <i>Route de distribution</i> |

### Urbaner Kontext einer *Route de distribution*: Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Viertel einer Ortschaft

In größeren Ortschaften besteht die Rolle der *Routes de distribution* darin, den motorisierten Verkehr von einer *Route de liaison* auf die einzelnen Viertel zu verteilen.

Im urbanen Kontext nehmen *Routes de distribution* also den **lokalen Transitverkehr** zwischen einem Viertel und der nächstgelegenen *Route de liaison* auf. Ihre Rolle besteht jedoch nicht darin, eine durchgehende Ortsdurchfahrt zu ermöglichen und somit als Abkürzung zwischen zwei *Routes de liaison* zu dienen. Es ist nicht immer möglich, diese Art des Transitverkehrs physisch zu verhindern. Die Bedürfnisse dieser Art von Verkehrsflüssen sollten jedoch nicht bei der Wahl der Gestaltung einer *Route de distribution* berücksichtigt werden.

#### Route de distribution im urbanen Kontext ⚡



## — Rue de desserte locale

*Rues de desserte locale* haben die ausschließliche Funktion **jedes in ihr liegendes Haus zu erschließen**. Nur der motorisierte Verkehr, dessen Ziel innerhalb des Wohnviertels liegt, benutzt diesen Straßentyp. Der **Transitverkehr** zwischen zwei *Routes de distribution* oder *Routes de liaison* soll über die *Rues de desserte locale* **nicht möglich sein**. Dieses Ziel wird erreicht, wenn zusammenhängende *Rues de desserte locale* nur mit einer *Route de distribution* oder *Route de liaison* verbunden sind.

In einer *Rue de desserte locale* soll die Gestaltung in erster Linie den **Fußgänger- und Radverkehr fördern**. Diese Straßen sind wichtige Glieder im Fuß- und Radwegenetz, insbesondere wenn sie durch Radverkehrs- und Fußgängerabkürzungen zwischen den Vierteln miteinander verbunden sind. **Der motorisierte Verkehr soll bei der Gestaltung nur eine untergeordnete Rolle spielen**.

Fast alle *Rues de desserte locale* sind **Gemeindestraßen**. Sie sind auf **30 km/h** begrenzt > [siehe A 07](#) oder sind als **Wohnstraße** > [siehe A 09](#) bzw. **Begegnungszone** > [siehe A 08](#) eingerichtet.



Rue de desserte locale (30 km/h)

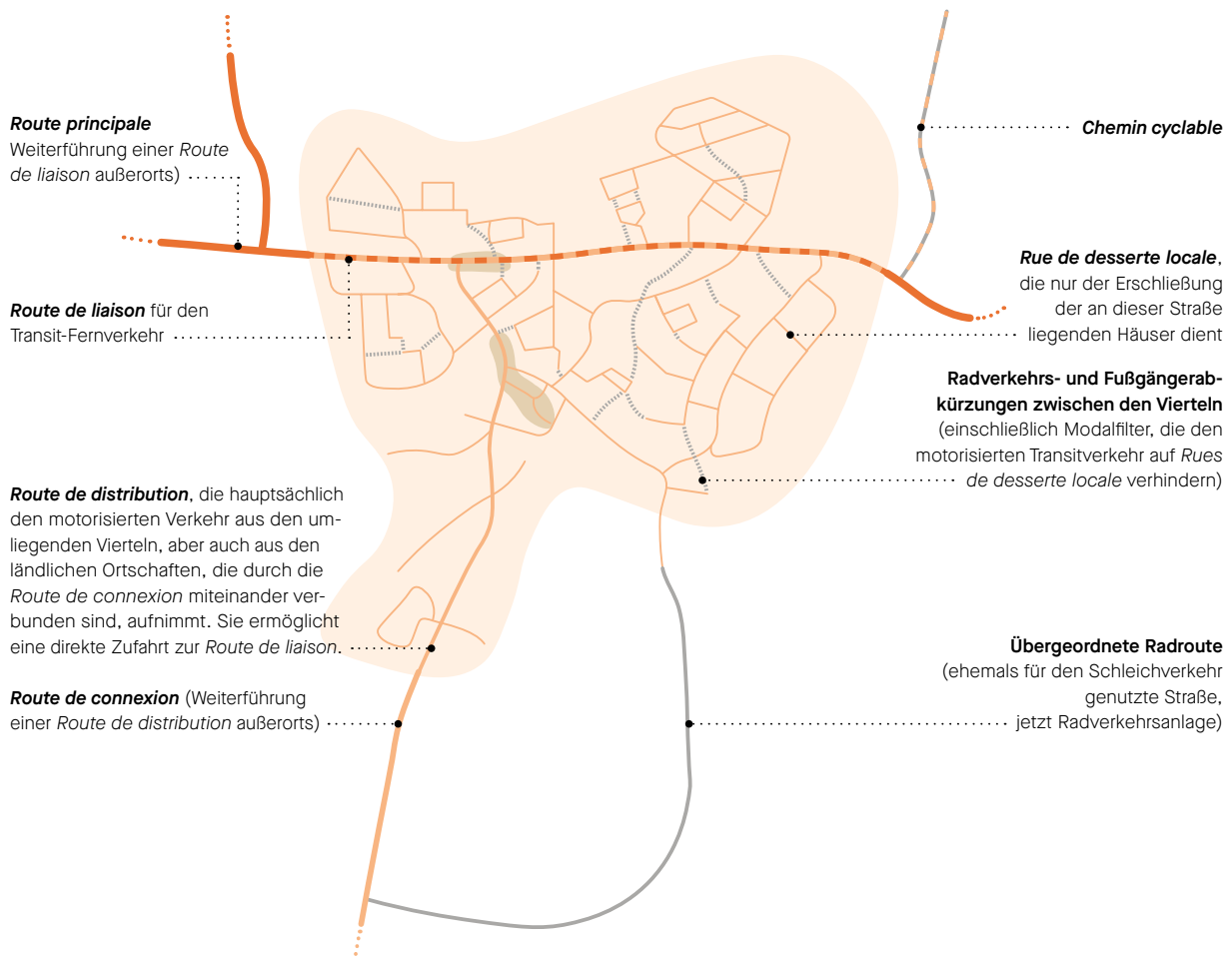
# Anwendung der funktionalen Klassifizierung

Der **erste Schritt** bei der Wahl der Reglementierung besteht darin, die **funktionale Klassifizierung** auf jede Straße innerorts anzuwenden. Es ist offensichtlich, dass die funktionale Klassifizierung auf lokaler Ebene mit der funktionalen Klassifizierung auf regionaler Ebene in Einklang stehen sollte.

Zu diesem Zweck sieht der Nationale Mobilitätsplan  [> siehe www.pnm2035.lu, Seiten 94 und 95](http://www.pnm2035.lu) einen iterativen Ansatz vor. Auf lokaler Ebene sind die folgenden **drei Fragen** zum motorisierten Verkehr zu beantworten:

- > **Gibt es Straßen, über die der Transit-Fernverkehr abgewickelt werden muss?**  
Es ist zu beachten, dass es nicht in jedem Ort eine solche Straße gibt. Wenn es sie gibt, hat sie die Funktion einer **Route de liaison**.
- > **Auf welche Straßen soll der lokalere Verkehr aus den Ortsvierteln bzw. den Nachbarorten geleitet werden?**  
Diese Straßen haben die Funktion einer **Route de distribution**.
- > **Welche Straßen sind reine Wohnstraßen, auf denen nur der Verkehr fließen soll, der dort seinen Ursprung oder sein Ziel hat?**  
Diese Straßen haben die Funktion einer **Rue de desserte locale**.

## Beispiel für die Anwendung der funktionalen Klassifizierung in einem Beispielort ⬇





# Verkehrsschema für die *Rues de desserte locale*

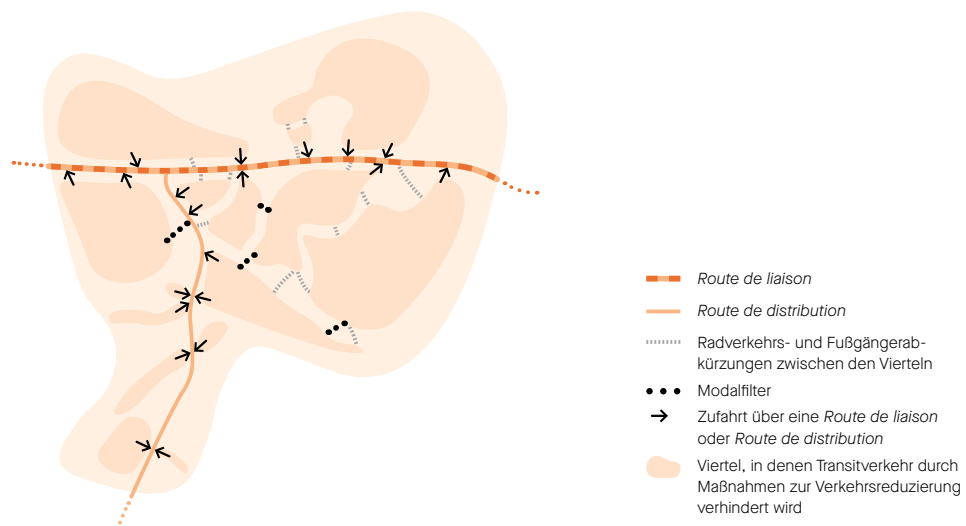
Die funktionale Klassifizierung ist nur dann erfolgreich, wenn sie mit einer entsprechenden Organisation und Gestaltung der öffentlichen Straßen einhergeht. Wichtig ist, dass die *Rues de desserte locale* nicht als Ausweichrouten zu *Routes de distribution* oder *Routes de liaison* genutzt werden können. Nur dann können sie den Fußgänger- und Radverkehr fördern.

Der **zweite Schritt** bei der Auswahl der anwendbaren Reglementierung besteht darin, **für jedes Viertel**, in dem dies erforderlich ist, **ein Verkehrsschema aufzustellen**, das jeden unnötigen Verkehr von den *Rues de desserte locale* fernhält.

Diese Verkehrsschemata werden durch **Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung** wie Modalfilter oder Einbahnstraßen unterstützt. > [Siehe A12](#) Sie schaffen Viertel, die für den motorisierten Individualverkehr abgeschottet, für Fußgänger und Radfahrer aber durchlässig sind, und tragen dazu bei:

- > **den motorisierten Verkehr im Viertel deutlich zu reduzieren** und damit die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen;
- > sicherzustellen, dass die **direktesten Wege** zwischen den verschiedenen Ortsteilen für den Fuß- und Radverkehr reserviert sind. Dadurch entsteht ein **positiver Kreislauf zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs**, indem diese Verkehrsmittel besonders konkurrenzfähig werden, insbesondere für kurze Strecken innerorts.

## Verkehrsschema zur Vermeidung von Transitverkehr innerhalb der Wohnviertel eines Beispielorts 📍



# Festlegung der Art der Reglementierung

Nachdem die funktionale Klassifizierung und das Verkehrsschema festgelegt wurden, wird im dritten Schritt die anwendbare Reglementierung für jeden Straßenabschnitt in Abhängigkeit vom städtebaulichen Kontext und dem motorisierten Verkehrsaufkommen bestimmt.



H.1

## Tempo-30-Zone

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist unabhängig von der Funktion der Straße möglich. Die Tempo-30-Zone umfasst alle Straßen, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gilt. Sie kann also neben *Rues de desserte locale* auch Abschnitte von *Routes de liaison* oder *Routes de distribution* umfassen.

Je nach Straßenklassifizierung gelten unterschiedliche Anwendungsregeln:

- > Auf einer **Route de liaison** kann eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf einem **bis zu ca. 200 m langen Straßenabschnitt** angeordnet werden, um eine Aufwertung der Zentren oder in Schulnähe zu erreichen, bzw. wenn eine übergeordnete Radroute über einen kurzen Abschnitt einer *Route de liaison* führt. > [Siehe A 05](#)
- > Auf einer **Route de distribution** ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h **ohne Einschränkung in Bezug auf die Abschnittslänge** möglich. Bei der Gestaltung ist jedoch das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. > [Siehe A 06](#)
- > Auf einer **Rue de desserte locale** ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ohne besondere Einschränkungen möglich. > [Siehe A 07](#)

Für Abschnitte auf **Staatsstraßen** gelten besondere Gestaltungsbedingungen, die im Einzelfall **mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen** sind.

---

## Tempo-30-Zone oder „Vitesse 30 km/h“?



C.14

In bestimmten Fällen kann die Geschwindigkeit außerhalb von Tempo-30-Zonen durch das **Verkehrszeichen C, 14** „limitation de vitesse“ auf 30 km/h beschränkt werden.

Hierbei handelt es sich um einzelne Straßenabschnitte von Staats- oder Gemeindestraßen, die keinen Kreuzungspunkt mit einer anderen Straße bilden, die auf 30 km/h begrenzt ist.



E, 26a

### Begegnungszone (zone de rencontre)

In bestimmten Ortszentren kann eine Begegnungszone eine Situation schaffen, in der der **öffentliche Raum gleichwertig von den verschiedenen Verkehrsmitteln genutzt werden kann**. Diese Koexistenz funktioniert am besten, wenn ein gewisses Gleichgewicht zwischen den motorisierten Verkehrsströmen auf der einen und den Fußgänger- und Radfahrerströmen auf der anderen Seite besteht.

- > Auf einer **Route de distribution** kann die Begegnungszone die **Aufwertung eines Ortszentrums** mit einer Verkehrsberuhigung verbinden.  
> [Siehe A 08](#)
- > Auf einer **Rue de desserte locale** kann eine Begegnungszone eingerichtet werden, wenn das betreffende Viertel über eine **gewisse Zentralität** verfügt. Die Gestaltungsprinzipien unterscheiden sich nicht von denen einer Begegnungszone auf einer **Route de distribution**.
- > Die Einrichtung einer Begegnungszone auf einer **Route de liaison** ist ein **Ausnahmefall**, der in den vorliegenden ministeriellen Leitlinien nicht näher behandelt wird, sondern in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu prüfen ist.



E, 25a

### Wohnstraße (zone résidentielle)

Das Einrichten einer Wohnstraße gilt nur für die **Rues de desserte locale**. Sie ist **Begegnungsort** für die Anwohner, aber auch **Spielplatz** für die Kinder. Aus Sicht des *Code de la Route* haben Kinder das Recht, im gesamten öffentlichen Raum zu spielen. > [Siehe A 09](#)



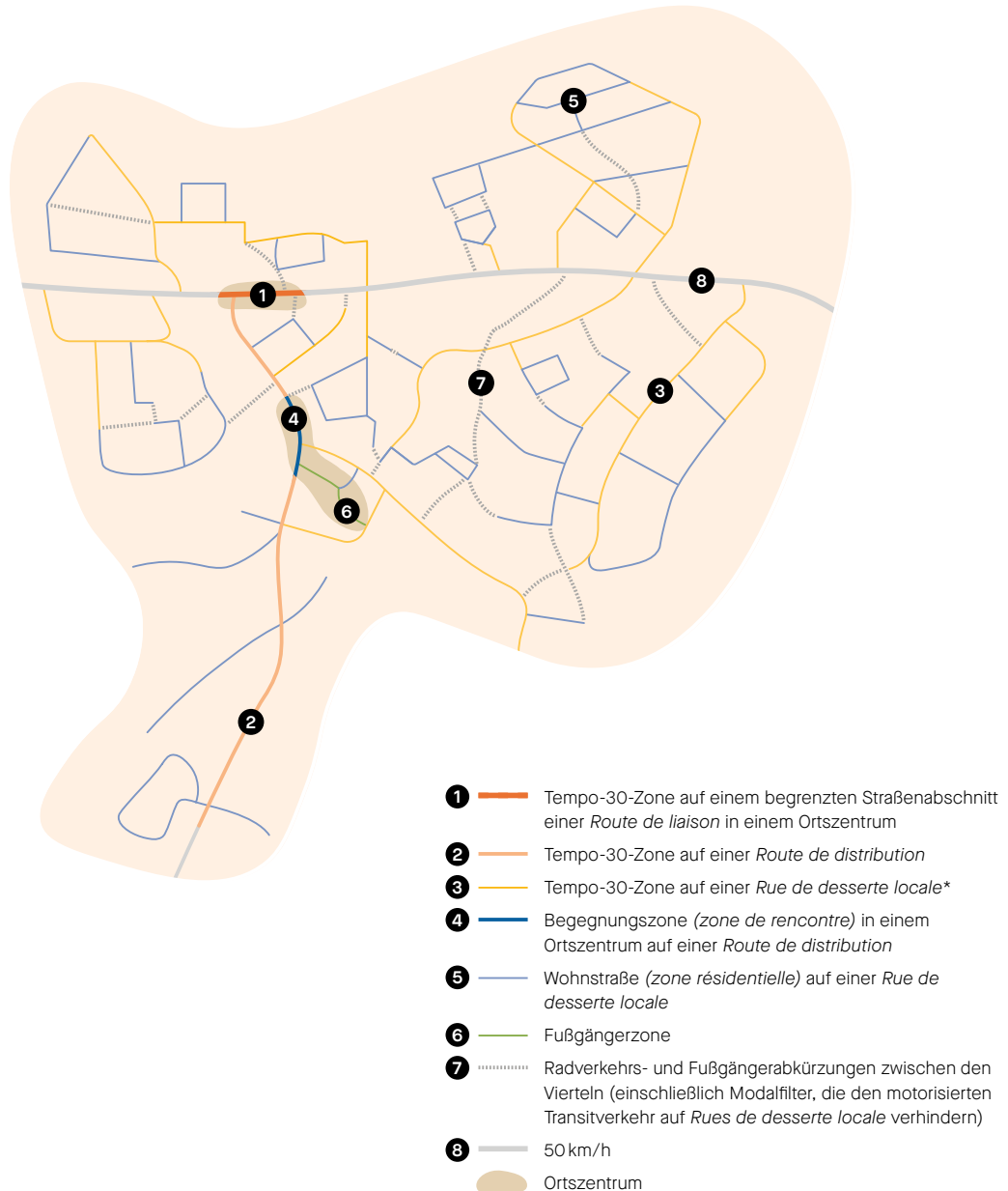
E, 27a

### Fußgängerzone

Die Fußgängerzone ist, wie der Name bereits andeutet, ein Bereich, der ausschließlich **Fußgängern vorbehalten** ist. In der Regel handelt es sich um eine oder mehrere Straßen im **Stadtzentrum**, die den **kommerziellen und touristischen Charakter dieses Zentrums stärken**.

Der Zugang kann für Fahrzeuge von Anliegern und deren Lieferanten sowie für andere Verkehrsteilnehmer, wie z.B. Radfahrer, in dem von der Gemeindeverwaltung festgelegten Rahmen gestattet sein. > [Siehe A 10](#)

## Beispiel für die Anwendung der Reglementierungen in einem Beispielort ⬇









### \*Tempo-30-Zone oder Wohnstraße auf einer *Rue de desserte locale*?

In einer **Wohnstraße** teilen sich alle Verkehrsteilnehmer **den selben Raum** und Kinder können auf der gesamten Straßenbreite spielen. In einer **Tempo-30-Zone** sind Fußgänger und Fahrzeuge durch einen Bürgersteig **physisch** voneinander **getrennt**.

Die Entscheidung, eine Wohnstraße einzurichten, hängt daher davon ab, **ob das motorisierte Verkehrsaufkommen gering genug ist**, damit die Fußgänger den gesamten öffentlichen Raum nutzen können und insbesondere Kinder auf der Straße spielen können.

# Zusammenfassung

Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Bezug auf die funktionale Klassifizierung ⬇

|                              |   | ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT |  |  |
|------------------------------|---|---------------------------------|--|--|
|                              |   | 50 km/h                         | 30 km/h  | 20 km/h  |
| FUNKTIONALE KLASSTIFIZIERUNG | Route de liaison<br>> <a href="#">Siehe Seite 3</a>   |                                 |  30 KM/H AUF EINER ROUTE DE LIAISON<br>> <a href="#">Siehe A 05</a>         | —  |
|                              | Route de distribution<br>> <a href="#">Siehe Seite 4</a>                                    | *                               |  30 KM/H AUF EINER ROUTE DE DISTRIBUTION<br>> <a href="#">Siehe A 06</a>    |  BEGEGNUNGSZONE<br>> <a href="#">Siehe A 08</a>   |
|                              | Rue de desserte locale ohne motorisierten Transitverkehr<br>> <a href="#">Siehe Seite 7</a> | —                               |  30 KM/H AUF EINER RUE DE DESSERTTE LOCALE<br>> <a href="#">Siehe A 07</a> |  WOHNSTRASSE<br>> <a href="#">Siehe A 09</a>     |
|                              | Fußgängerzone   |                                 | —  |  FUSSGÄNGERZONE<br>> <a href="#">Siehe A 10</a> |

\* Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h sind möglich, insbesondere an den Ortseingängen. > [Siehe A13](#)



## Die Fahrradstraße: eher ein Teil des Radwegenetzes als eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme

Auch in einer Fahrradstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit **auf 30 km/h begrenzt**. Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist jedoch in erster Linie eine Maßnahme zur **Ergänzung des Radwegenetzes**, indem eine bestimmte Route innerhalb einer verkehrsberuhigten Zone hervorgehoben wird.

Die Entscheidung, ob eine Fahrradstraße eingerichtet wird oder nicht, resultiert daher nicht aus Überlegungen zur Verkehrsberuhigung, sondern sollte von der Definition des Radwegenetzes abhängen. Aus diesem Grund **kann sich die Beschilderung einer Fahrradstraße mit der einer Tempo-30-Zone überlagern**.

Weitere Einzelheiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind den Empfehlungen auf der Webseite > [www.veloplängen.lu](http://www.veloplängen.lu) zu entnehmen.

