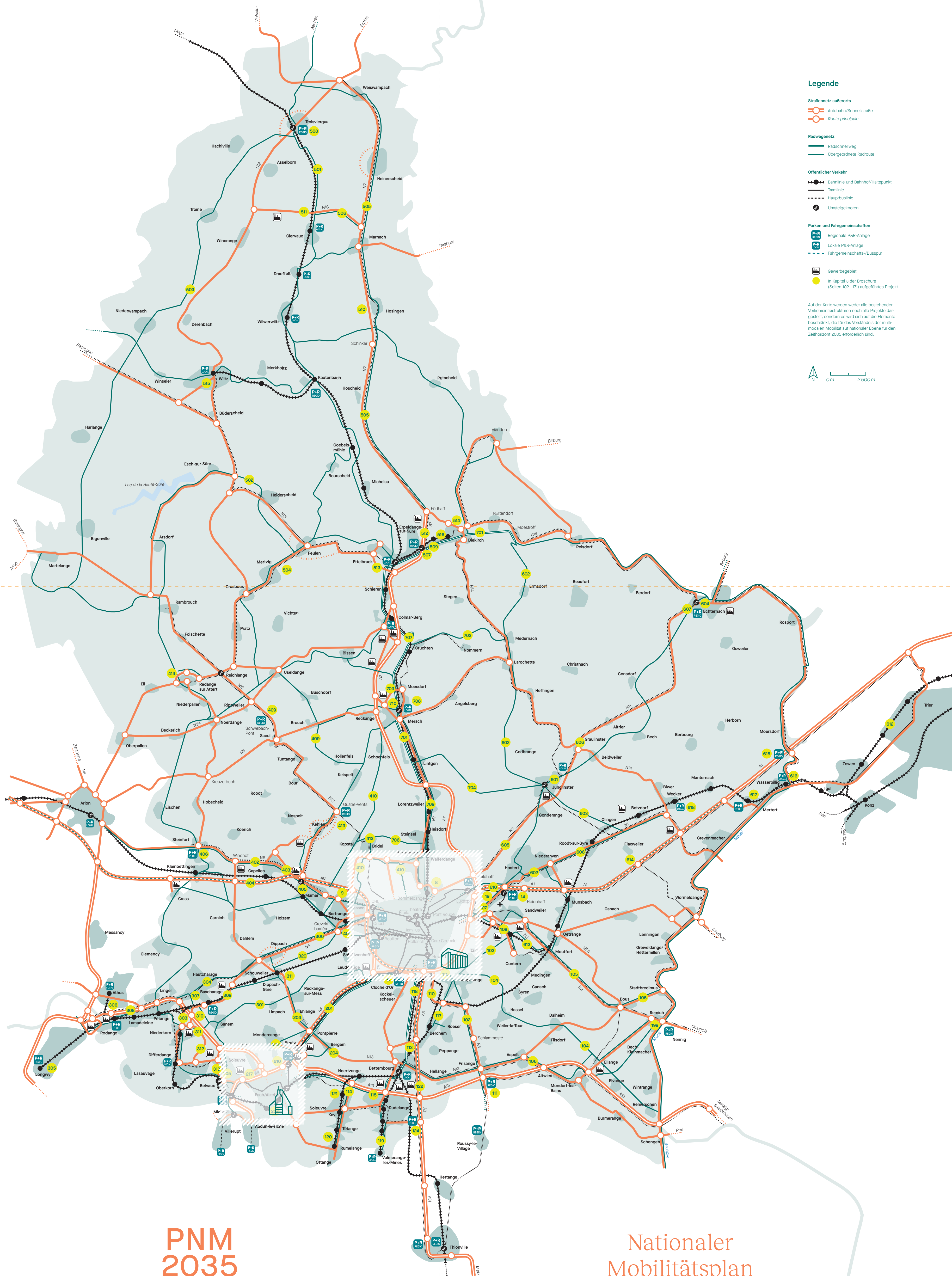
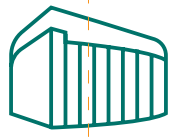


Das multimodale Verkehrsnetz des Großherzogtums





Stadt Luxemburg mit Vorortgürtel

(siehe Seiten 111 – 115)



Legende

Straßennetz außerorts

- Autobahn/Schnellstraße
- Route principale
- Route de Connexion

Straßennetz innerorts

- Route de Liaison
- Route de Distribution
- Rue de Desserte locale sans motorisés Transitverkehr

Radwegenetz

- Radschnellweg
- Übergeordnete Radroute
- Radverkehrsabschnitte im urbanen Raum

Siehe funktionale Klassifizierung auf den Seiten 83 – 92.

Öffentlicher Verkehr

- Bahnlinie und Bahnhof/Haltepunkt
- Tamline
- Hauptbuslinie
- Bus-Hochleistungskorridor (CHNS)
- Umsteigeknoten

Parken und Fahrgemeinschaften

- Regionale P&R-Anlage
- Lokale P&R-Anlage
- Städtisches Parkhaus
- Fahrgemeinschafts-/Busspur

Urbaner Raum

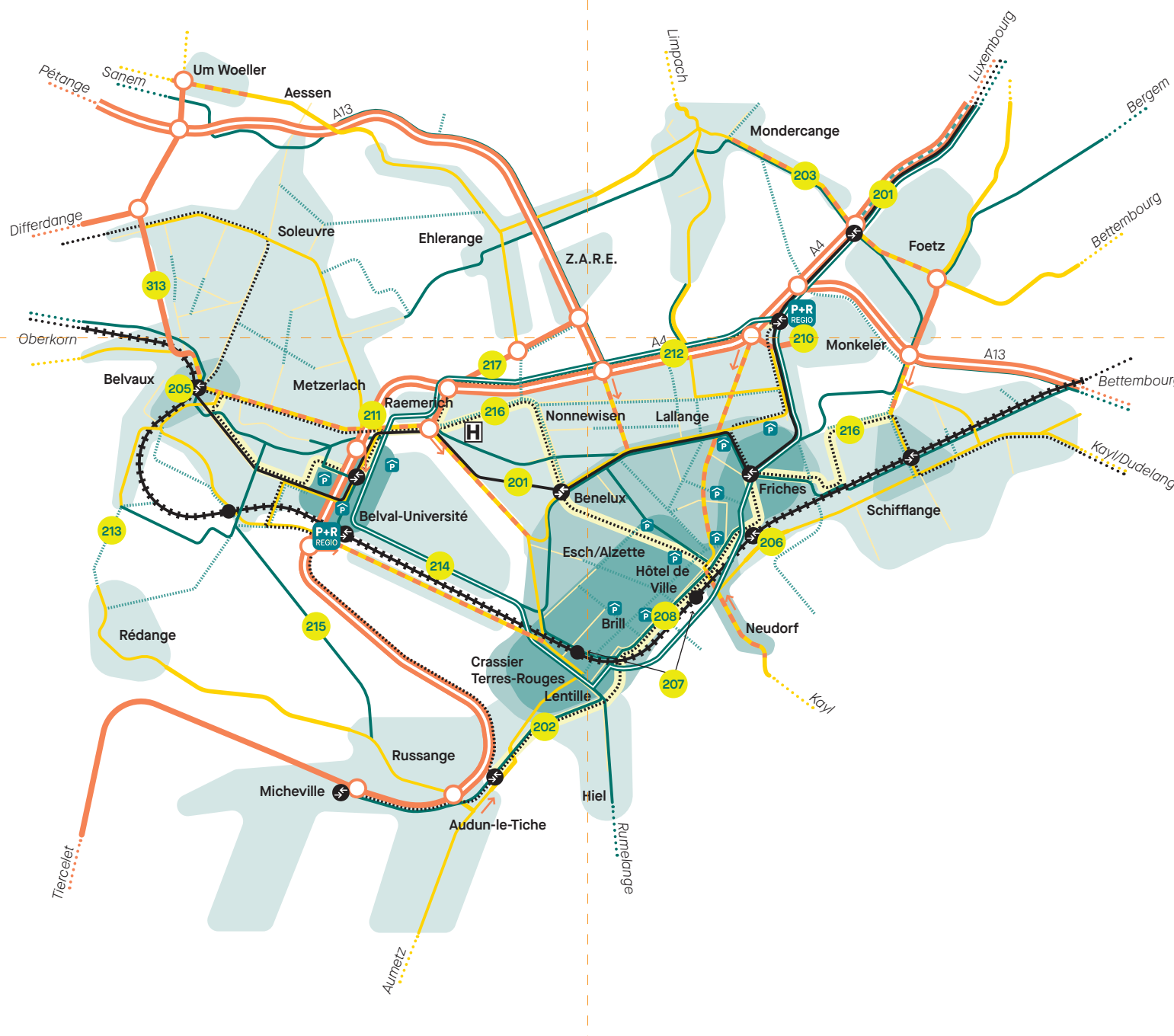
- Stadtkern
- Verkehrsberuhigtes Zentrum
- Verkehrsberuhigtes Viertel

Auf der Karte werden weder alle bestehenden Verkehrsinfrastrukturen noch alle Projekte dargestellt, sondern es wird sich auf die Elemente beschränkt, die für das Verständnis der multimodalen Mobilität in dem jeweiligen Oberzentrum für den Zeithorizont 2035 erforderlich sind.



Esch & Belval

(siehe Seiten 122 – 131)



Die funktionale Klassifizierung des Straßennetzes

Das Straßennetz,
eine multimodale Infrastruktur

(siehe Seiten 80 – 99)

RADSCHNELLWEG



ÜBERGEORDNETE RADROUTE



RUE DE DESSERTE LOCALE
ohne motorisierten Transitverkehr



ROUTE DE DISTRIBUTION



RADVERKEHRSABKÜRZUNGEN
IM URBANEN RAUM



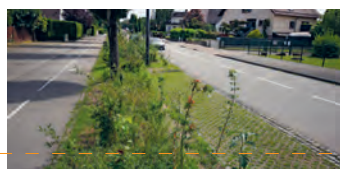
ROUTE DE LIAISON
(Zufahrt zum Zentrum)



CHEMIN CYCLABLE



ROUTE DE LIAISON
(mit Transitverkehr innerorts)



STADTKERN



VERKEHRSBERUHGIGTES
ZENTRUM



VERKEHRSBERUHGIGTES
VIERTEL



AUTOBAHN ODER
SCHNELLSTRASSE



ROUTE PRINCIPALE



ROUTE DE CONNEXION



BEZEICHNUNG	FUNKTION	ZU PRIORISIERENDE VERKEHRSMITTEL	ÖFFENTLICHER VERKEHR	RADVERKEHR	PARKEN	HÖCHST-GESCHWINDIGKEIT	PUNKTUELLE VERKEHRSBERUHIGUNGEN
ausserorts							
 Autobahnen, Schnellstraßen	Bündeln den motorisierten Transitverkehr	 	Priorisierung auf der Höhe von wiederkehrenden Staus	Direkte gleichwertige Radroute, die abseits vom motorisierten Verkehr geführt wird	—	130, 110, 90 oder 70 km/h	—
 und Routes principales	Sind auf den lokalen motorisierten Verkehr ausgelegt	 	Priorisierung auf der Höhe von wiederkehrenden Staus	Direkte gleichwertige Radroute, die abseits vom motorisierten Verkehr geführt wird	—	90 oder 70 km/h	—
 Routes de Connexion	Stellen eine Verkehrsachse dar, die für das Radwegenetz unerlässlich, für den motorisierten Verkehr aber unwichtig ist		—	Mischverkehr mit Angebotsstreifen bei sehr geringem motorisierten Verkehrsaufkommen	—	50 km/h	—
innerorts							
 Routes de Liaison	Nehmen entweder den motorisierten Transitverkehr oder einen erheblichen Zufahrtsverkehr zum Zentrum auf	  	Systematische Priorisierung	Physisch sowohl vom motorisierten als auch vom Fußverkehr getrennte Radroute	Vermeiden von Parken am Fahrbahnrand	50 km/h	30 oder 20 km/h
 Routes de Distribution	Verteilen den Verkehr zu den Vierteln und haben ausschließlich für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr eine Transitfunktion	  	Priorisierung zumindest an den Kreuzungen	Physisch sowohl vom motorisierten als auch vom Fußverkehr getrennte Radroute	Anwohnerparken möglich, jedoch vorzugsweise in einem Parkhaus	50 oder 30 km/h	20 km/h
 Rues de Desserte locale ohne motorisierten Transitverkehr	Stellen die Erreichbarkeit der verschiedenen Adressen sicher, unterbinden aber physisch den motorisierten Transitverkehr	 	—	Mischverkehr bei sehr geringem motorisierten Verkehrsaufkommen	Anwohnerparken möglich	30 oder 20 km/h	—

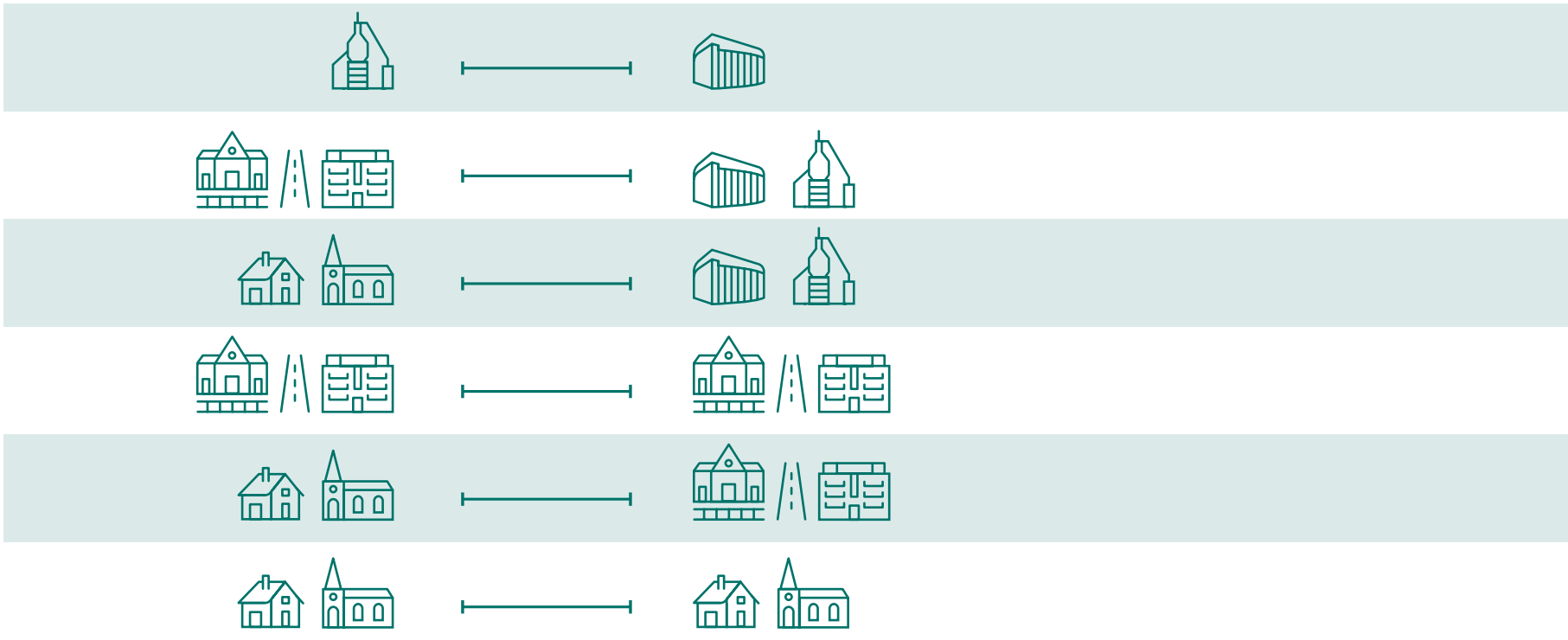
Mindestziele für die Entwicklung des Modal Split

nach Wegelänge und -kontext

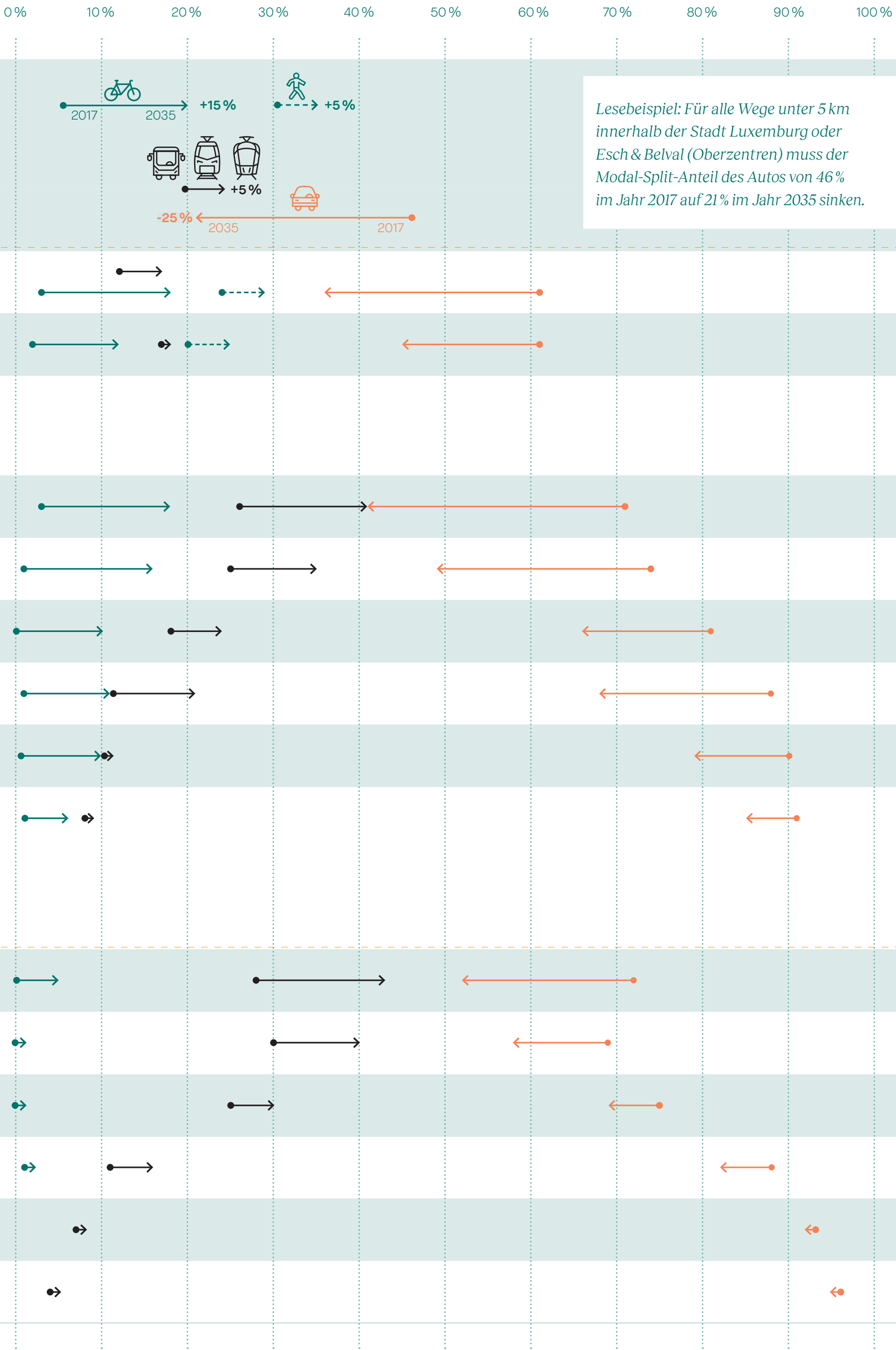
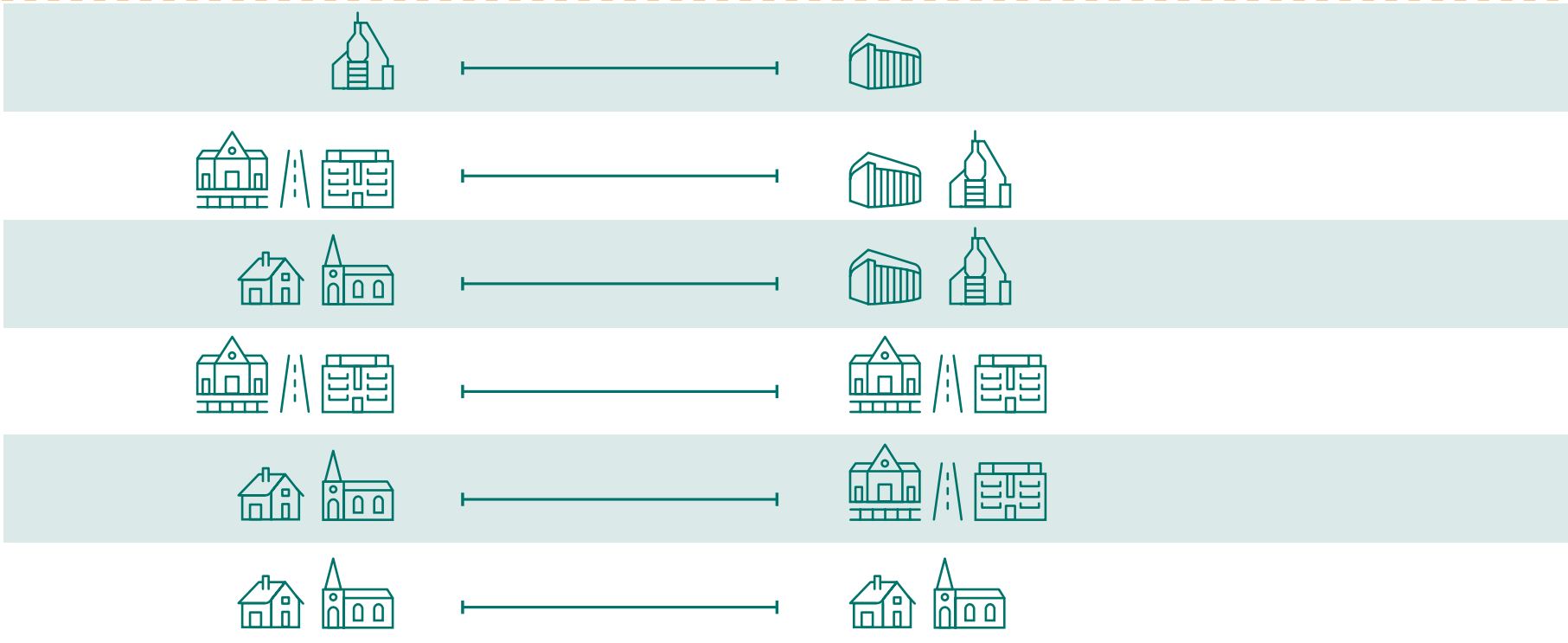
UNTER 5 KM (44 % aller Wege)



ZWISCHEN 5 UND 15 KM (21 % aller Wege)

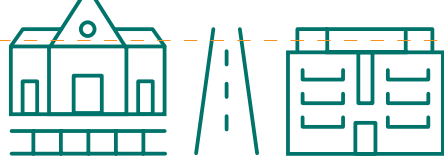


ÜBER 15 KM (35 % aller Wege)



OBERZENTRUM

- Mobilitätsraum „Stadt Luxemburg“
- Mobilitätsraum „Esch & Belval“



MITTELZENTRUM ODER HAUPTVERKEHRSACHSE

- Mobilitätsraum „Nordstad“
- Mobilitätsraum „Urbaner Süden“
- Mobilitätsraum „Vorortgürtel der Stadt Luxemburg“
- Ortschaften des Mobilitätsraums „Ländlicher Norden“, „Ländlicher Süden“ oder „Grenzüberschreitend“, die sich an einer Hauptverkehrsachse befinden oder über einen Bahnhof verfügen



LÄNDLICHE REGION

- Ortschaften des Mobilitätsraums „Ländlicher Norden“, „Ländlicher Süden“ oder „Grenzüberschreitend“, die abseits einer Hauptverkehrsachse oder eines Bahnhofs liegen

