

# Globales Mobilitätskonzept in der Gemeinde Monnerich

Gemeinderatsitzung vom 9. November 2018

## 1. Konzept für die sanfte Mobilität

1.1 *La mobilité douce: le cycliste*

1.2 *La mobilité douce: le piéton*

1.3 « *Séchere Schoulwee* »

## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

## 3. Erarbeitung erster Ansätze

3.1 « *Trafic motorisé individuel* »

3.2 « *Transports en commun, Stationnement / Parking résidentiel* »

3.3 « *Avis ponctuels en matière de mobilité* »

## 4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm

---

> MAÎTRE D'OUVRAGE

---



## Kapitel 1



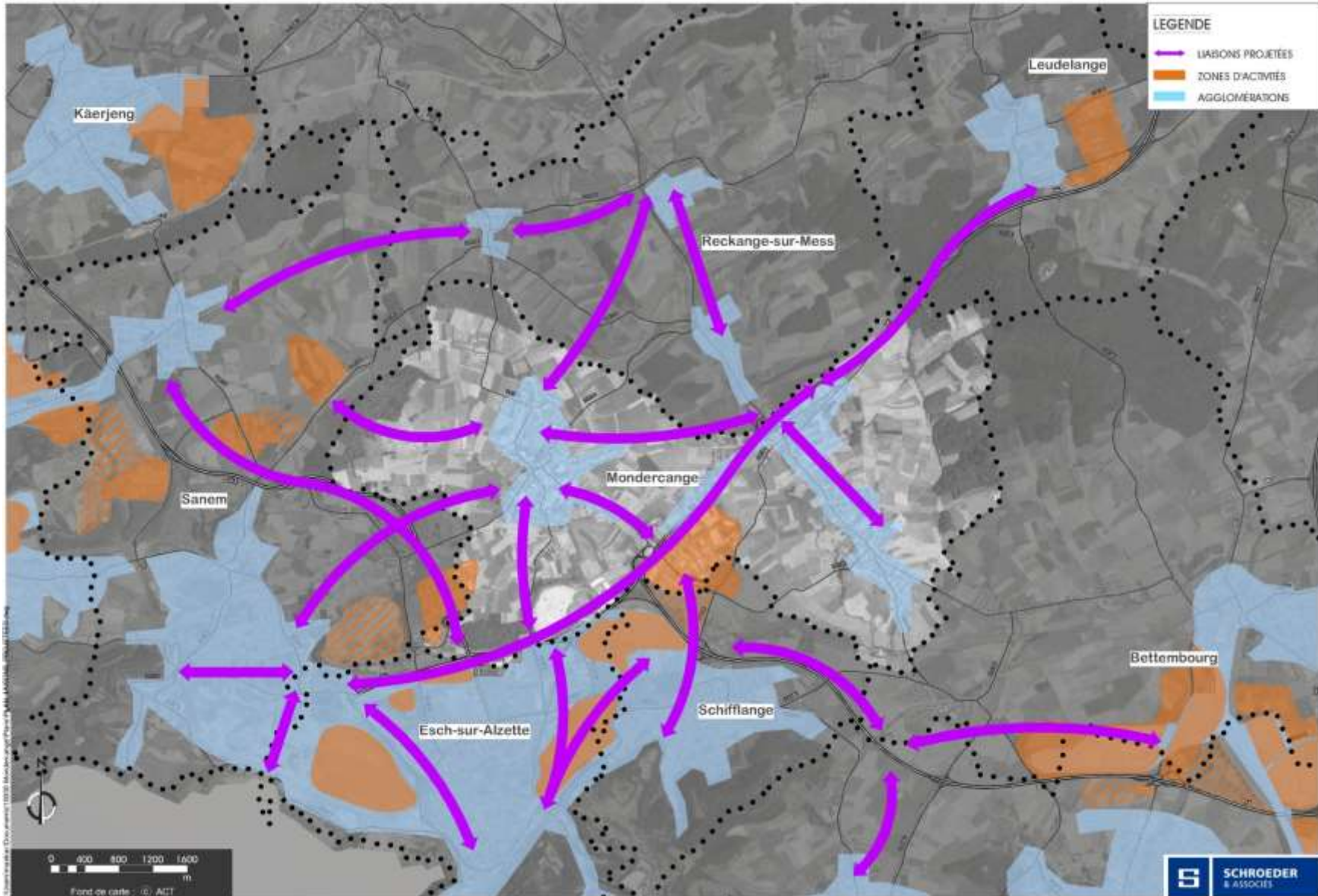
	AC	PCH
<b>1. Konzept für die sanfte Mobilität</b> <i>[« Concept de mobilité douce »]</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.1. « La mobilité douce: le cycliste » [Code 17/662]                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandsaufnahme der Radinfrastrukturen</li> <li>• Konzeption einer Verbesserung / Erweiterung des Radverkehrsnetzes</li> </ul> </li> <li>1.2. « La mobilité douce: le piéton » [Code 17/662]                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandsaufnahme der Fußgängerinfrastrukturen</li> <li>• Konzeption einer Verbesserung / Erweiterung des Fußwegenetzes</li> </ul> </li> <li>1.3. « Sêchere Schoulwee » [Code 18/646]                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befragung der Schüler und Eltern + Analyse der täglichen Schulwege</li> <li>• Definition und Sicherung des « Sêchere Schoulwee »</li> </ul> </li> </ul>	×	
<b>2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich</b> <i>[« Enquêtes de trafic sur le réseau routier étatique dans les 4 localités + identific. des points névralgiques », Code: 18/519]</i>	×	×
<b>3. Erarbeitung erster Ansätze</b> <i>[« Premières réflexions sur le diagnostique des enquêtes de trafic », Code: 18/520 + 18/647 + 18/648]</i>	×	
<b>4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm</b>	×	×

# 1. Sanfte Mobilität

Anbindung an das nationale Radverkehrsnetz



## Projizierte regionale Verbindungen:



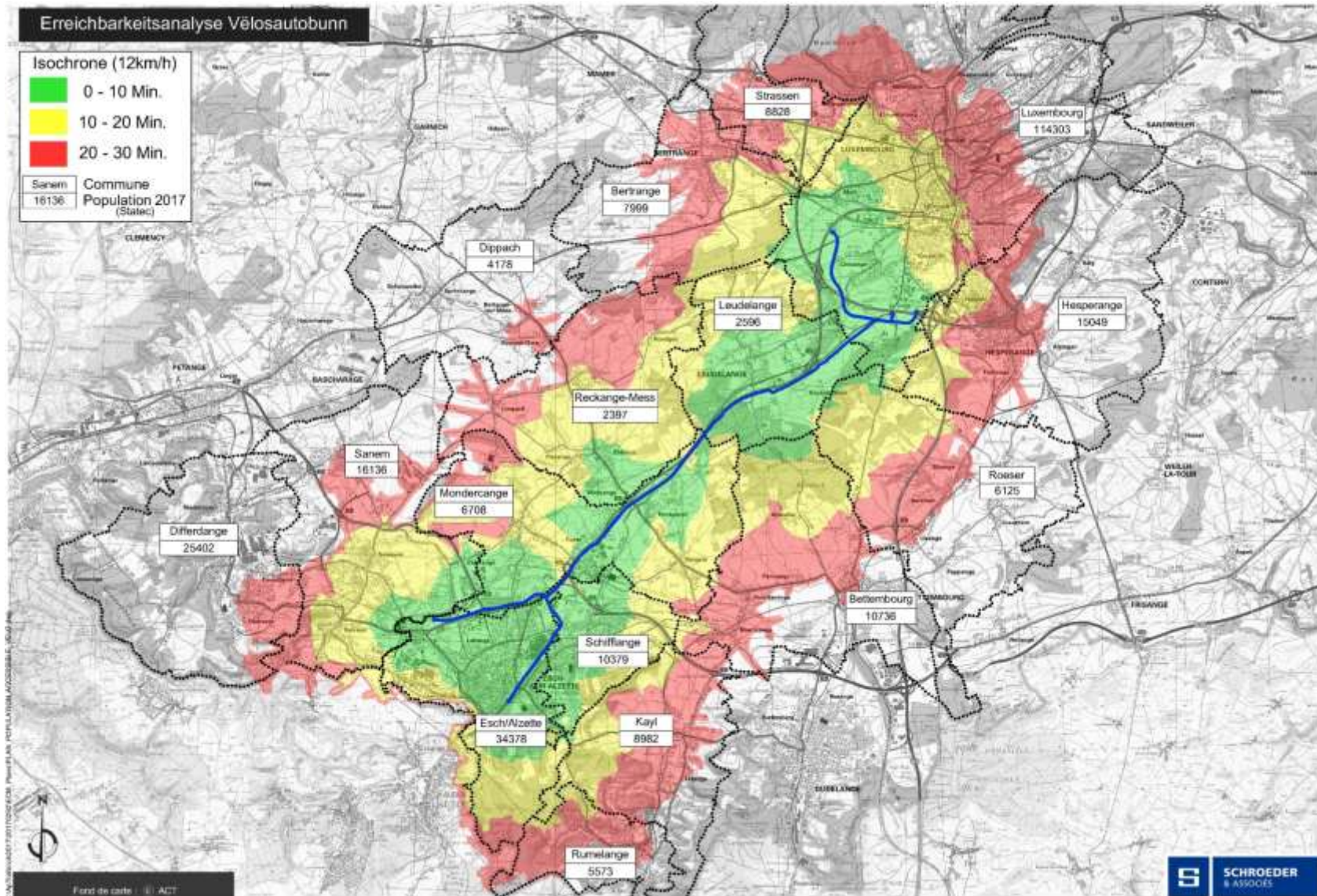


# 1. Sanfte Mobilität

## Anbindung an das nationale Radverkehrsnetz



### „Véloexpresswee“:

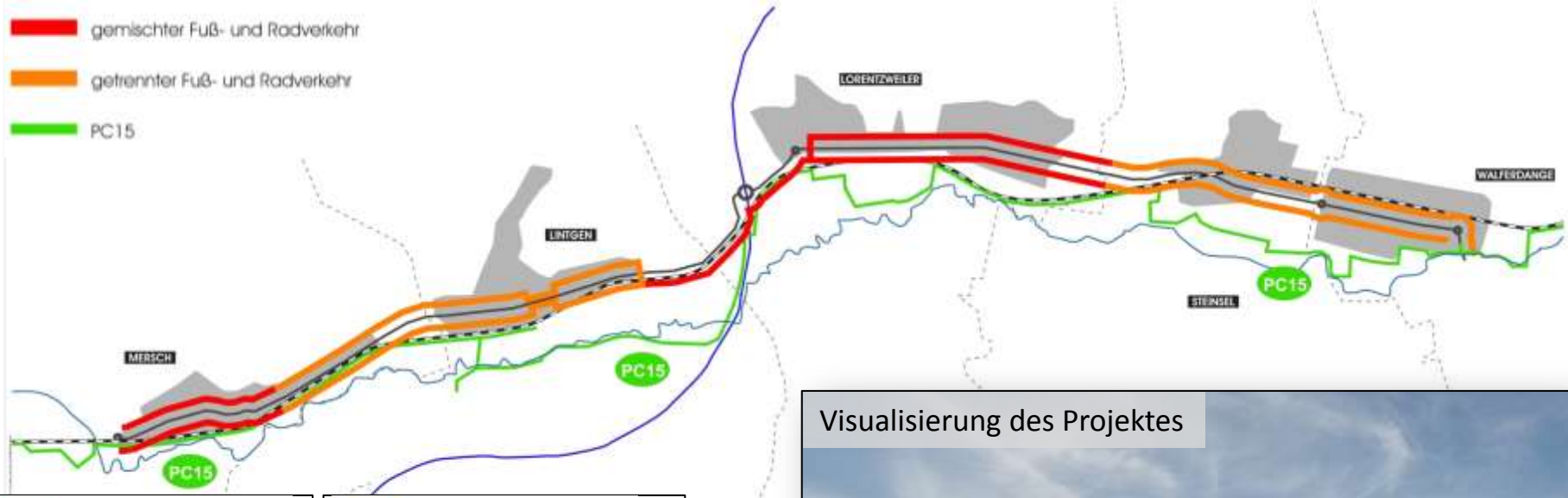


# 1. Sanfte Mobilität

## Anbindung an das nationale Radverkehrsnetz



## Beispiel N7: Integration einer Radinfrastruktur auf / entlang einer Nationalstraße





# 1. Sanfte Mobilität

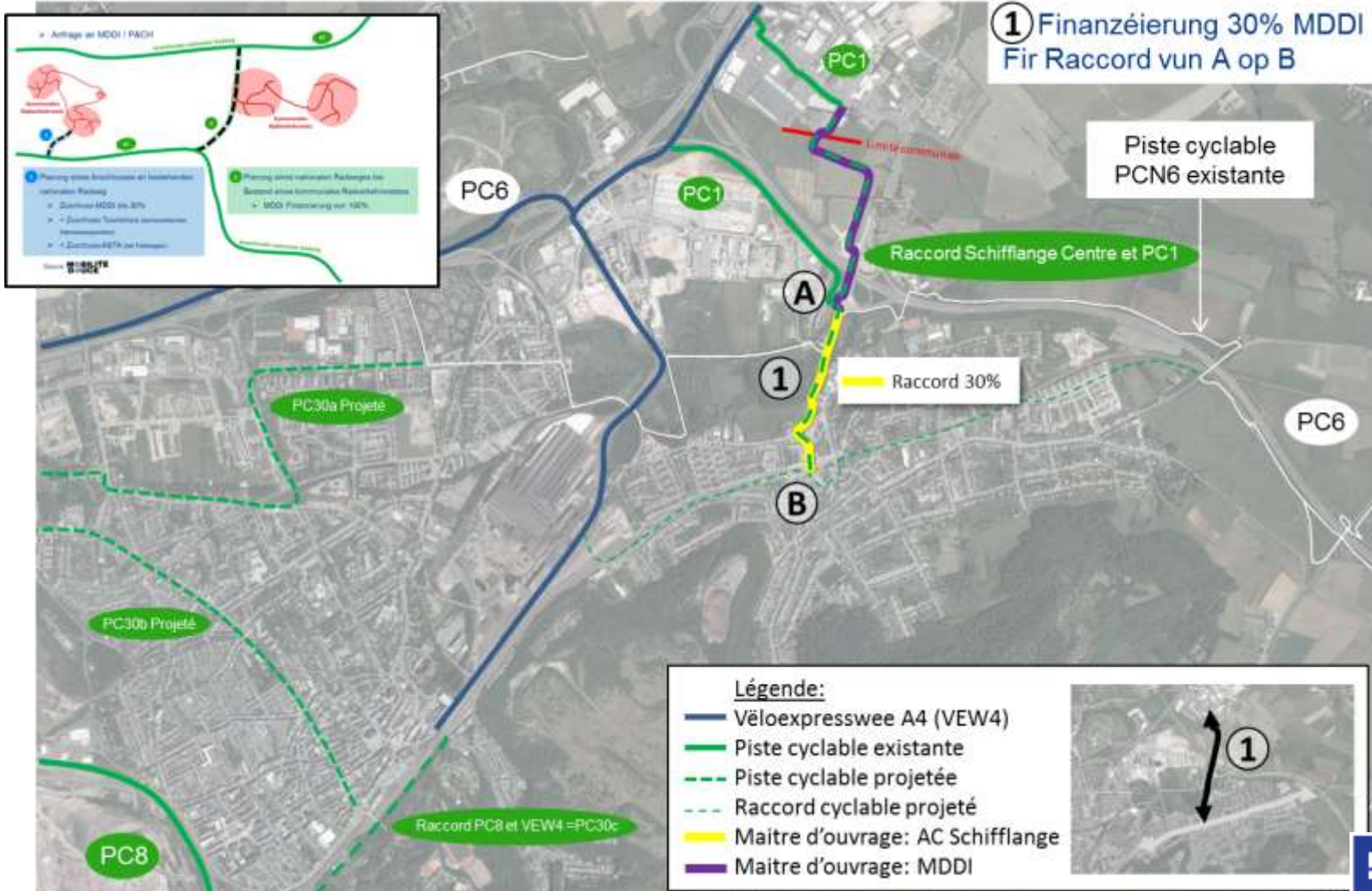
## Anbindung an das nationale Radverkehrsnetz



### Staatliche Unterstützung bei neuen Radverkehrsanlagen: Beispiel Schifflange

#### Vëlosverbindungen an der Gemeng Schëffleng

Finanzierungsmethod **1** fir Raccord un d'radial Axe PC1 (speiderhin Vëloexpresswee) Richtung Lëtzebuerg





# 1. Sanfte Mobilität

## Kommunale Fuß- & Radinfrastruktur: Konzept + Umsetzung



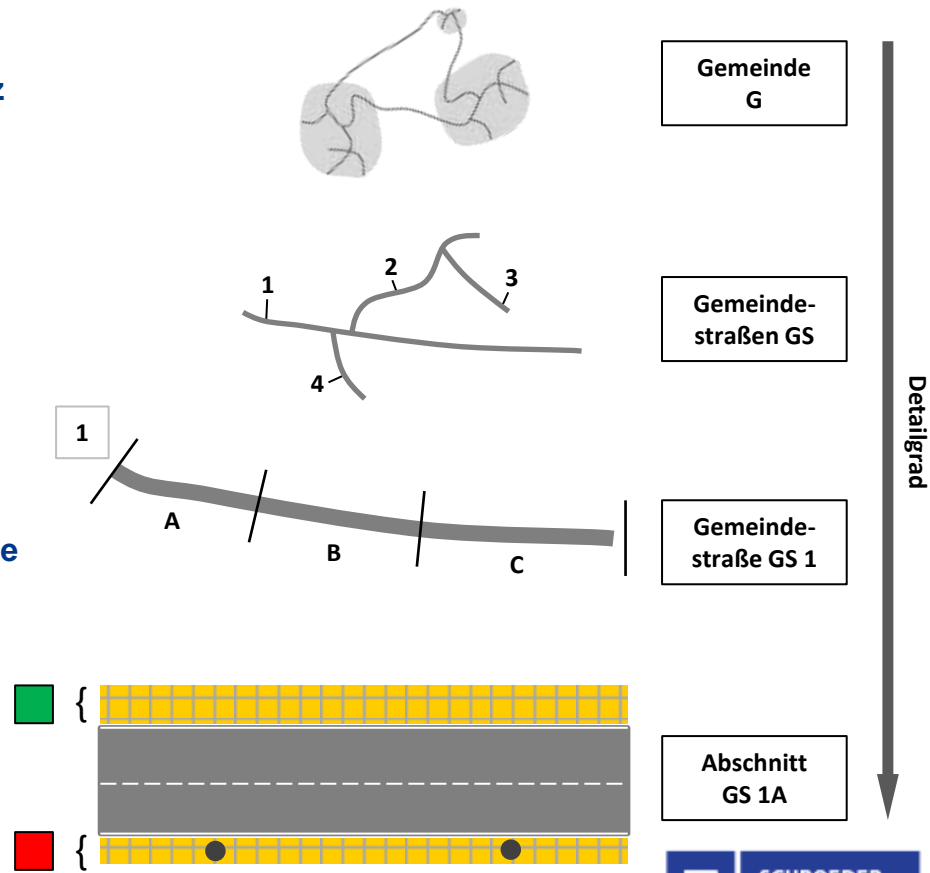
### Qualitätsanalyse: Fußwegenetz

- Qualitätskriterien: Sicherheit, Breite, Zustand, Hindernisse
- Bewertung nach Ampelsystem



### Durchführung der Analyse:

- Erhebung des bestehenden kommunalen Straßennetz
- Klassierung der einzelnen Gemeindestraßen
- Klassifizierung einer Gemeindestraße in Teilabschnitte
- Bewertung der Fußinfrastruktur eines Abschnittes



# 1. Sanfte Mobilität

## Kommunale Fuß- & Radinfrastruktur: Konzept + Umsetzung



### Qualitätsanalyse: Fußwegenetz

51 rues

		Réseau Longitudinal - Existants																
		Blaschette			Bofflange			Heinstange			Hänsdorf			Lorentzweiler				
Provision																		
Largeur Effective																		
Gradient																		
Obstructions																		
Perméabilité																		
Signalétique																		
Eclairage																		
Couleur & Contraste																		
Sécurité																		
Qualité Surface																		
Conflit Utilisateurs																		
Qualité de l'Environnement																		
Maintenance																		
Total																		

13 critères



Provision	
Largeur Effective	
Gradient	
Obstructions	
Perméabilité	
Signalétique	
Eclairage	
Couleur & Contraste	
Sécurité	
Qualité Surface	
Conflit Utilisateurs	
Qualité de l'Environnement	
Maintenance	
Total	



Beispiel: Lorentzweiler

# 1. Sanfte Mobilität

## Kommunale Fuß- & Radinfrastruktur: Konzept + Umsetzung



### Maßnahmenkatalog:

### Maßnahmenplanung: Realisierungshorizont

## MAßNAHMENKATALOG

### MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE GEMEINDE RECKANGE-SUR-MESS

SCHROEDER & ASSOCIÉS

Administration communale de Reckange-sur-Mess

Reckange-sur-Mess  
L-5222  
MNOAC (2190 DARG) | 2011/2017

Realisierungshorizont: 2014-2015						
Planungs- und Ausführungsaufwand: gering bis mäßig						
Maßnahme	Maßnahmenort	Bezugsmaßnahme	Periode	Ausgaben Art. de la Section de l'Etat	Ausgaben de l'Etat	Bemerkung
A10	Fußgängerüberweg	rue d'Esch	Sanem	erheblich	erheblich	kein weiterer Planungbedarf Realisierung durch Service Technique
A08	Fußgängerüberweg	rue de Friedhof	Sanem	erheblich	erheblich	Realisierung nach PDR abgibt
N04	Belichtung	rue d'Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	8.000
N03	Belichtung	rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	35.000
A09	Verlebung Bushaltestelle	rue de D'Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	14.000
A07	Verlebung Bushaltestelle	rue de D'Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	1.000
N06	Verlebung Friedhof	Friedhof	Sanem	erheblich	erheblich	15.000
A01	Belichtung Transporthof	rue Henri Turlier	Privat/Gemeinde	erheblich	erheblich	32.000
A05	Verlebung Bushaltestelle	rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	8.000
A02	Außenleuchte Weg	Friedhof, rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	7.000
A03	Außenleuchte Weg	D'Esch Esch Esch, rue E. Maybach	Sanem	erheblich	erheblich	7.000
A04	Außenleuchte Weg	Friedhof, rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	7.000
A06	Verlebung Bushaltestelle	rue d'Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	4.000
N02	Belichtung	Service Technique	Sanem	erheblich	erheblich	13.000
A00	Verlebung Bushaltestelle	rue de Esch	Sanem	erheblich	erheblich	1.100
A11	Verlebung Bushaltestelle	rue de la Chapelle	Sanem	erheblich	erheblich	1.400
A12	Fußgängerüberweg	rue d'Esch	Esch Esch	erheblich	erheblich	1.000
A13	Fußgängerüberweg	rue d'Esch	Esch Esch	erheblich	erheblich	800

Realisierungshorizont: 2016-2020						
Planungs- und Ausführungsaufwand: hoch						
Maßnahme	Maßnahmenort	Bezugsmaßnahme	Periode	Ausgaben Art. de la Section de l'Etat	Ausgaben de l'Etat	Bemerkung
A00	Verlebung Bushaltestelle	rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	2.000
N07	Belichtung	Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	80.000
N09	Verlebung Bushaltestelle	Z.A.R.E. Esch	Esch Esch	erheblich	erheblich	55.000
N014	Verlebung Bushaltestelle	rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	170.000/20.000
N05	Verlebung Bushaltestelle	rue Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	70.000
N08	Verlebung Bushaltestelle	Z.A. Sanem	Sanem	erheblich	erheblich	130.000
N00	Verlebung Bushaltestelle	rue d'Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	300.000
A01	Verlebung Bushaltestelle	rue Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	250.000
N04	Verlebung Bushaltestelle	rue E. Maybach	Sanem	erheblich	erheblich	38.000
N01	Verlebung Bushaltestelle	rue Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	300.000

Keine erhöhte Priorität						
Maßnahme	Maßnahmenort	Bezugsmaßnahme	Periode	Ausgaben Art. de la Section de l'Etat	Ausgaben de l'Etat	Bemerkung
N010	Verlebung Bushaltestelle	rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	25.000
N011	Verlebung Bushaltestelle	rue de l'Église	Sanem	erheblich	erheblich	280.000
N012	Verlebung Bushaltestelle	rue de l'Église	Esch Esch	erheblich	erheblich	260.000
N013	Verlebung Bushaltestelle	rue de l'Église	Esch Esch	erheblich	erheblich	15.000
N11	Verlebung Bushaltestelle	Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	55.000/75.000
N02	Verlebung Bushaltestelle	rue de Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	90.000
N03	Verlebung Bushaltestelle	rue Esch Esch	Sanem	erheblich	erheblich	?

Beispiel: Reckange/Mess

Beispiel: Sanem



# 1. Sanfte Mobilität

## 1.3. „Séchère Schoulwee“



### Planung / Konzeption des „séchère Schoulwee“:

**Der sichere Schulweg**

Wie kann ein Schulweg sicherer werden? In der Stadt sind viele Straßen sehr breit und es gibt viele Autos. Das macht es für Kinder gefährlich zu gehen. Wir müssen also überlegen, wie wir den Schulweg sicherer machen können. Eine Möglichkeit ist es, den Schulweg zu verengen und mehr Grünflächen zu schaffen. Das hilft nicht nur den Kindern, sondern auch den Eltern, die mit dem Kind gehen. Ein weiterer Punkt ist die Beleuchtung der Straßen. Gute Beleuchtung macht den Weg sicherer, besonders in der Dämmerung oder bei schlechtem Wetter. Auch die Gestaltung der Straßen ist wichtig. Breite Bordsteine, niedrige Bordsteine und gut gepflegte Gehwege sind wichtige Elemente für einen sicheren Schulweg.

**La sécurité sur le chemin de l'école**

Comment rendre un chemin de l'école plus sûr? Dans la ville, les rues sont souvent très larges et il y a beaucoup de voitures. Cela rend le chemin dangereux pour les enfants. Nous devons donc réfléchir à comment rendre le chemin plus sûr. Une solution est de rétrécir le chemin et de créer plus d'espaces verts. Cela aide non seulement les enfants, mais aussi les parents qui accompagnent leur enfant. Un autre point est l'éclairage des rues. Une bonne éclairage rend le chemin plus sûr, surtout à l'aube ou par mauvais temps. La conception des rues est également importante. Des trottoirs larges, des trottoirs bas et des trottoirs bien entretenus sont des éléments importants pour un chemin sûr.

**Grousse Molconours**

Thema: Peilbaazent Schüler

Am Kadern vom Projekt 'Peilbaaz', deem am Schouljaar 2008/2009 aalt, warden, warden d' Gemeng Strassen d' Lëtzeburgermat, mussen Kanner an engem groussem Molconours bestochafen. Pro Klasse wull se Projeg am Format A3 maachen ginn.

Satzt kloer es den Männen van de Kanner muss Hëllef van heeren Lëtzeburgermat ginn den Schüler anweert ginn. Engong Regeln de Logo van Sèche Schoulwee aalt muss agebaast ginn.

Mi kommen dann der Marken den Yen an Zent Juli an d' Klassen schen. Die bescheen Projekt an ginn muss engem tolle Preis ausgebaast an die bescheen Niveau get dwerne um nächsten Traud van Peilbaaz agebaast.

Wir wünschen sich viel Erfolg an frien es ginn mit dem Marken, d' Gemeng Strassen



Beispiel: Strassen

Beispiel: Lintgen

# 1. Sanfte Mobilität

## 1.3. „Sécher Schoulwee“

### Kennzeichnung des „sécher Schoulwee“:



### Kurzfristige Sicherheitsmaßnahmen auf dem „sécher Schoulwee“:



### Stufe 1: Information

D'Bierger informéieren duerch:

- Aushang
- Informatiounen „toutes boîtes“
- Informatiounsowender
- Homepage/ Social Media
- Sensibiliséierungs- / Marketingmoossnahmen



**Beispiel: Monnerich**

### Stufe 2: Konsultation

De Bols vum Bierger fillen duerch:

- Öffentlech Diskussionsveranstaltungen
- Biergerversammlungen
- Befrungen duerch Froebéi
  - „Mobilitäts-/ Fußgängercheck“
  - „Séchere Schoulwee“
- Stärken-Schwächen-Analysen
- Vor-Ort-Begehung
- Gamification-Usatz



**Beispiel: Suessem**

### Stufe 3: Mitbestimmung

De Bierger aktiv matgestalten loossen duerch:

- Aarbechtsgruppen
- Workshops
- Vor-Ort-Begehungen
- etc.

D'Wiel vum Bedeelegungsinstrument ofhängeg vun:

- Unzuel un interesséierten Bierger
- gewünschten Zäitopwand
- gewünschter Bedeelegungsintensitéit



**Beispiel: Alzettetal**



	AC	PCH
<b>1. Konzept für die sanfte Mobilität</b> <i>[« Concept de mobilité douce », Code: 17/662 + 18/646]</i>	X	
<b>2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich</b> <i>[« Enquêtes de trafic sur le réseau routier étatique dans les 4 localités + identific. des points névralgiques », Code: 18/519]</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1. Verkehrserhebung in Foetz und in Steinbrücken</li> <li>2.2. Verkehrserhebung in Monnerich</li> <li>2.3. Verkehrserhebung in Bergem</li> </ul>	X	X
<b>3. Erarbeitung erster Ansätze</b> <i>[« Premières réflexions sur le diagnostique des enquêtes de trafic », Code: 18/520 + 18/647 + 18/648]</i>	X	
<b>4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm</b>	X	X

## Mobilitätsstudie



**PHASE 1**  
**Bestandsanalyse / Symptome**



**PHASE 2**  
**Synthese / Diagnose**



**PHASE 3**  
**Konzeption / Behandlung**

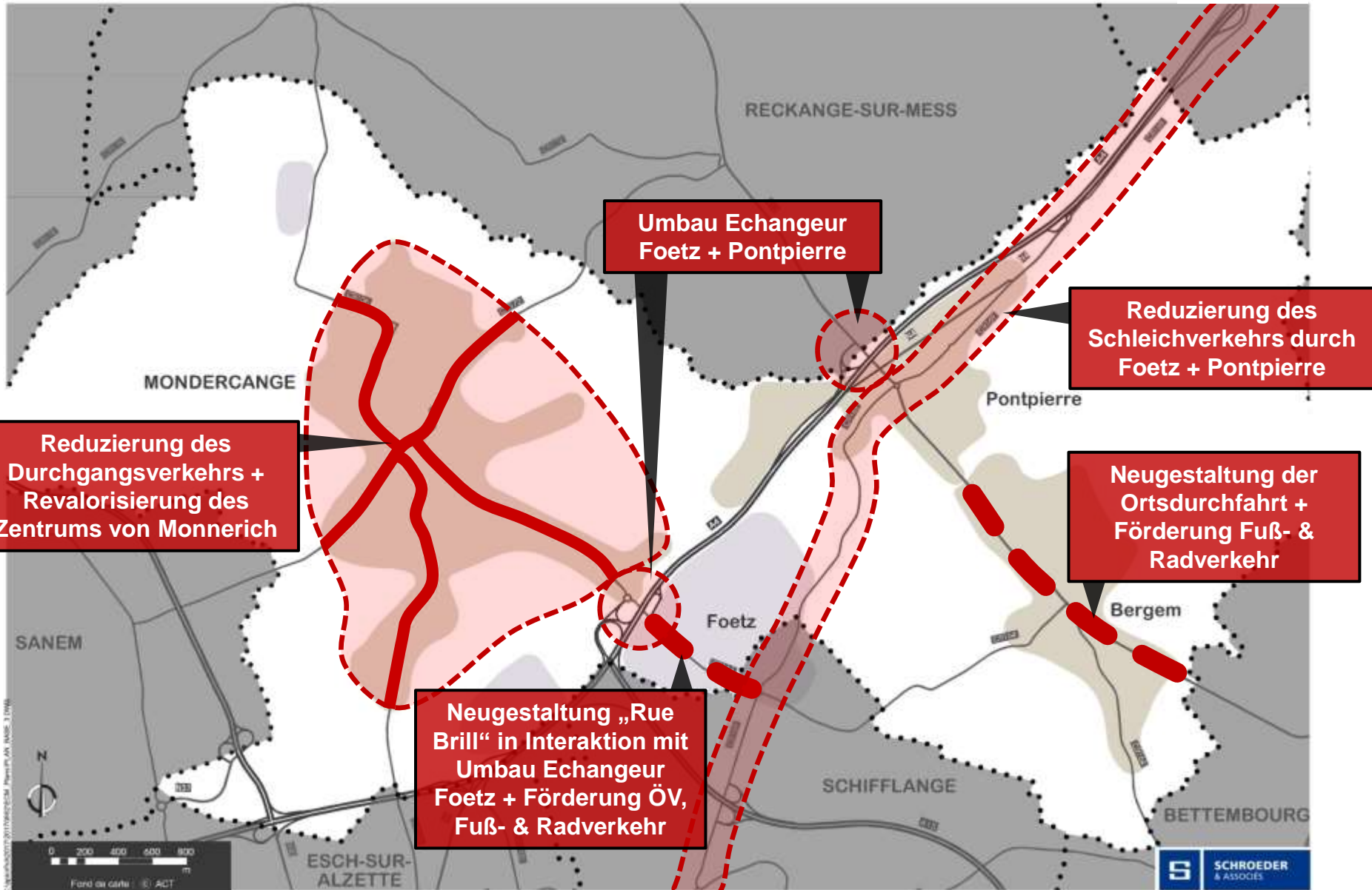


**Umsetzung / Genesung**



## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

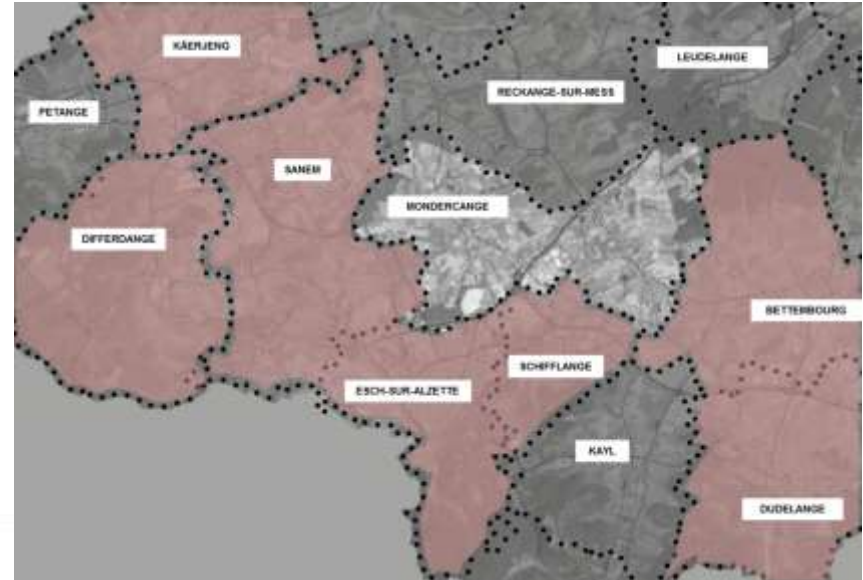
### Übersicht der Thematiken in Zusammenhang mit dem Staatsstraßennetz:








## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

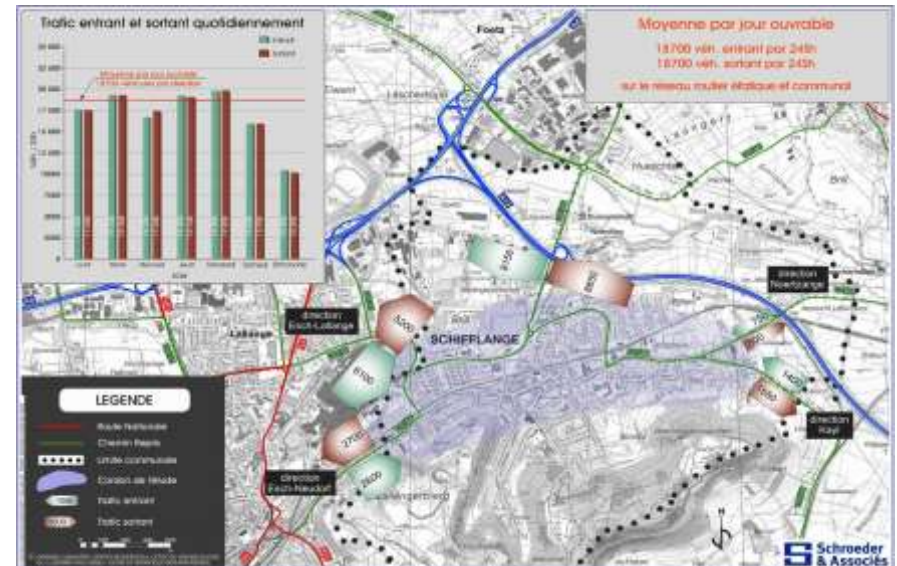
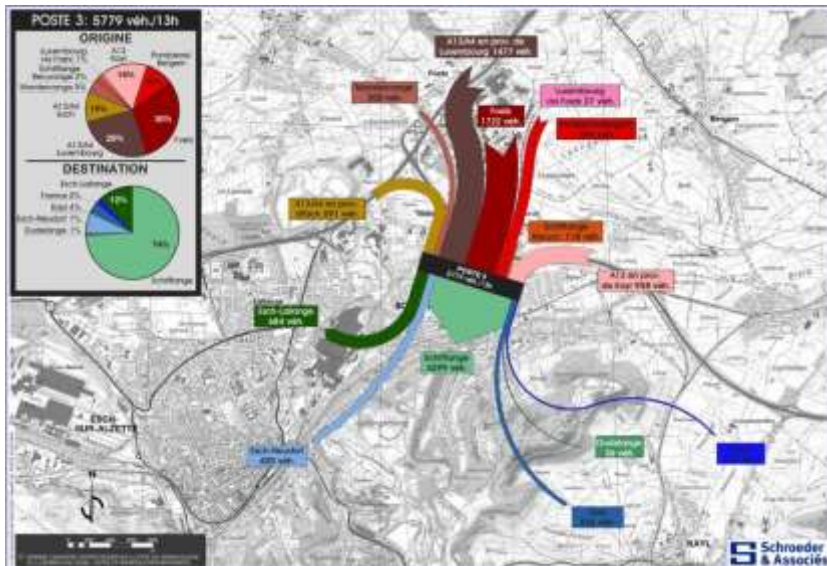
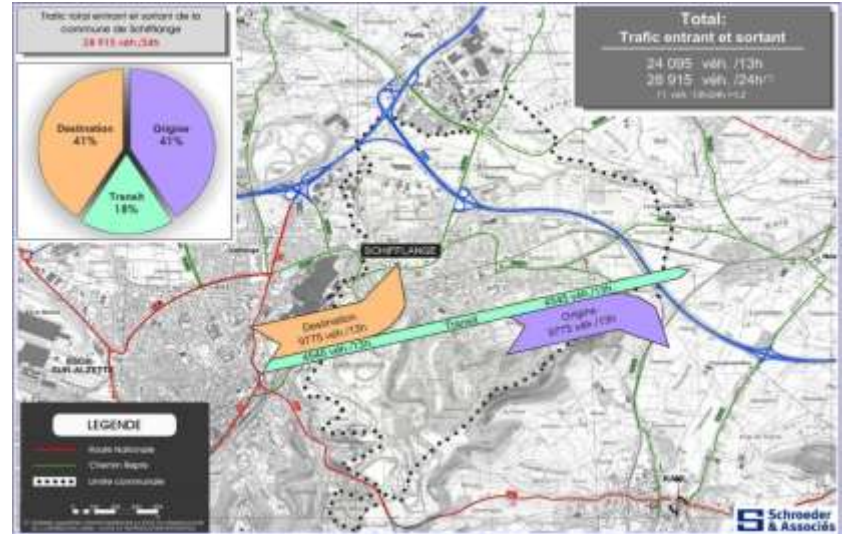
### Rezente Verkehrserhebungen / -simulationen in der „région sud“:



-  Verkehrserhebung (kommunal)
-  Verkehrserhebung (PCH + Gemeinde)
-  spezifische CMT-Verkehrssimulation mit PCH

## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

### Verkehrserhebungen in der „région sud“: Schiffflange [2011]

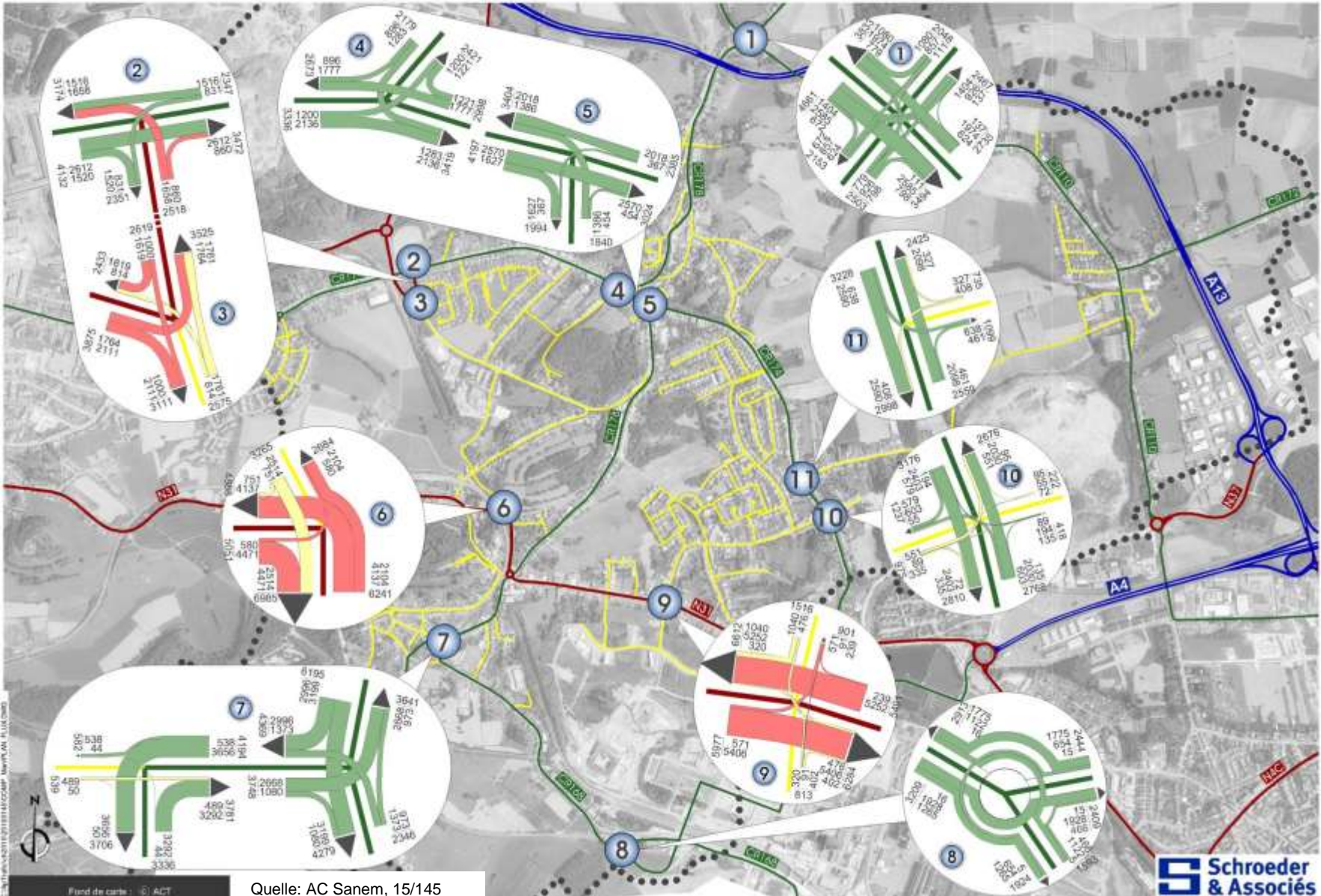


Quelle: AC Schiffflange, 10/291



## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

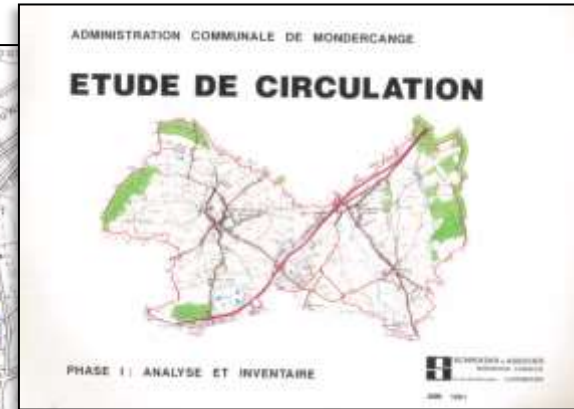
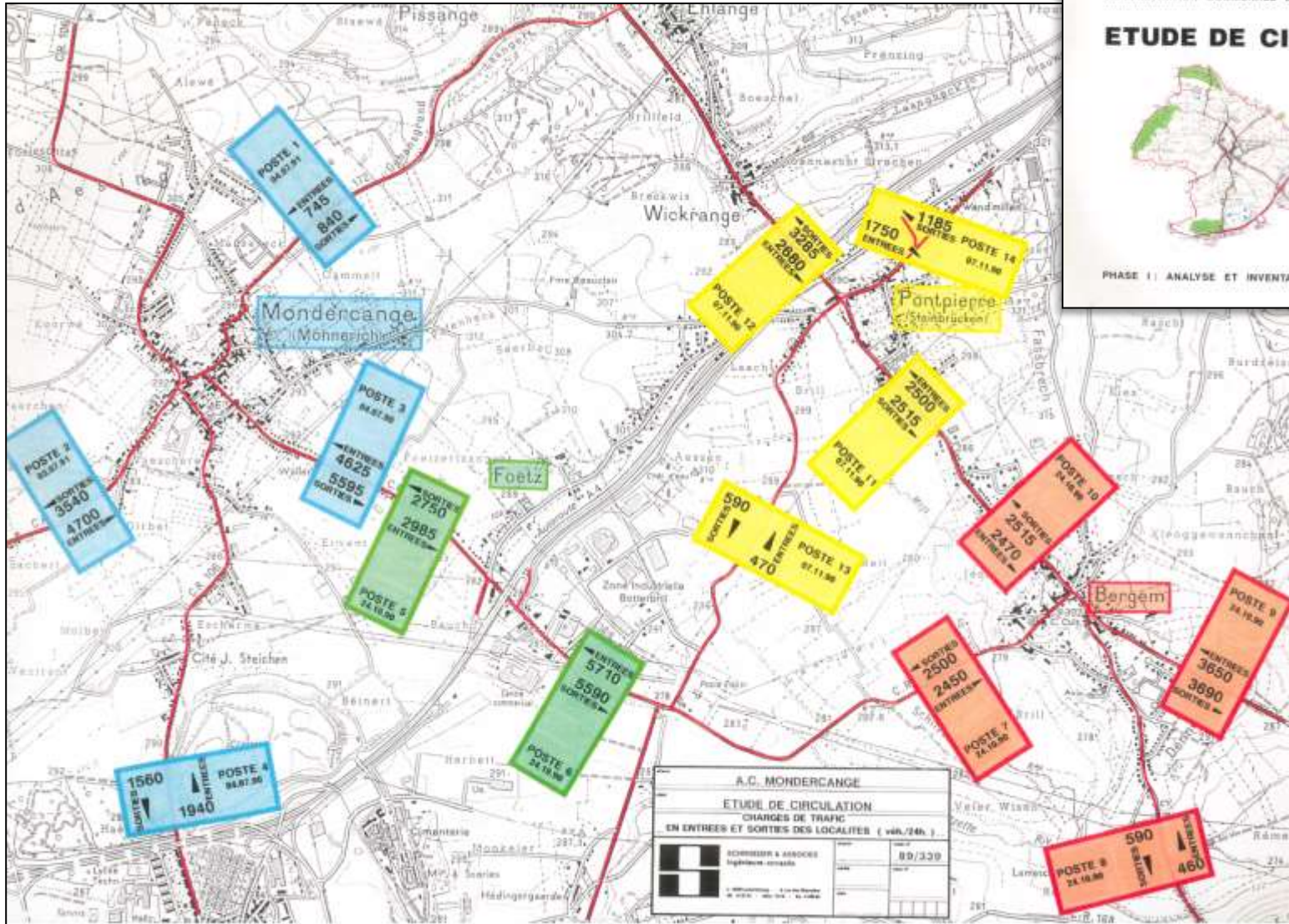
### Verkehrserhebungen in der „région sud“: Sanem [2015]





# 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

## Verkehrserhebungen: Verkehrsstudie Mondercange [1991]



A.C. MONDERCANGE  
 ETUDE DE CIRCULATION  
 CHARGES DE TRAFIC  
 EN ENTREES ET SORTIES DES LOCALITES ( voir 24b )  
 SCHROEDER & ASSOCIES  
 89/329

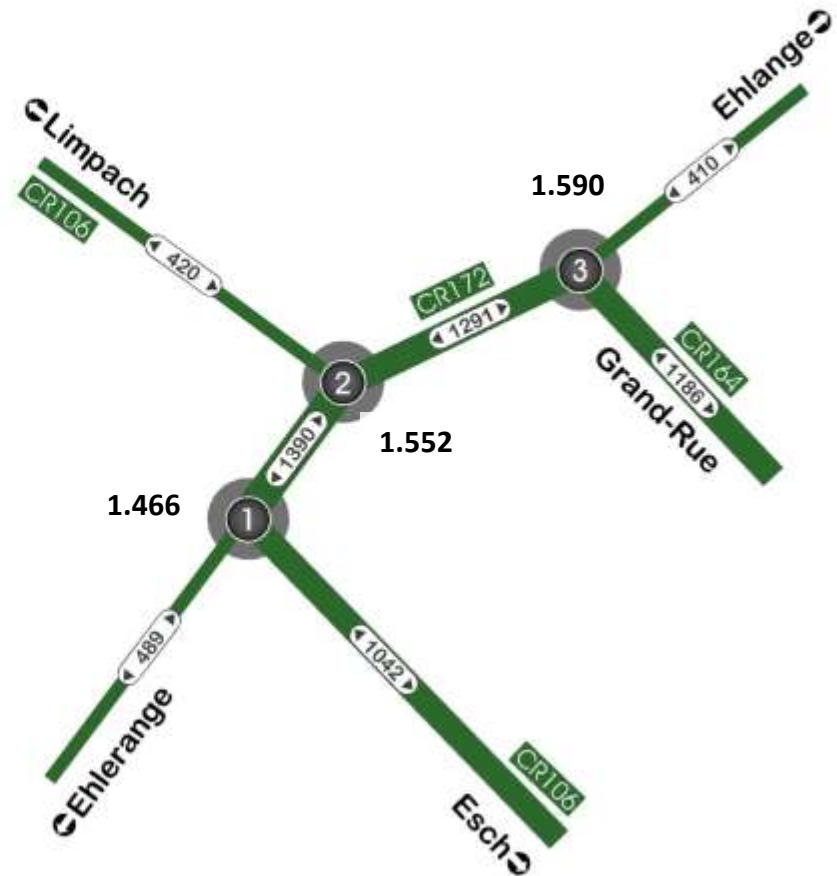


## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

### Verkehrserhebungen in der „région sud“: Erhebung Zentrum Monnerich [2018]



### Knotenpunktbelastungen



Pointe matinale

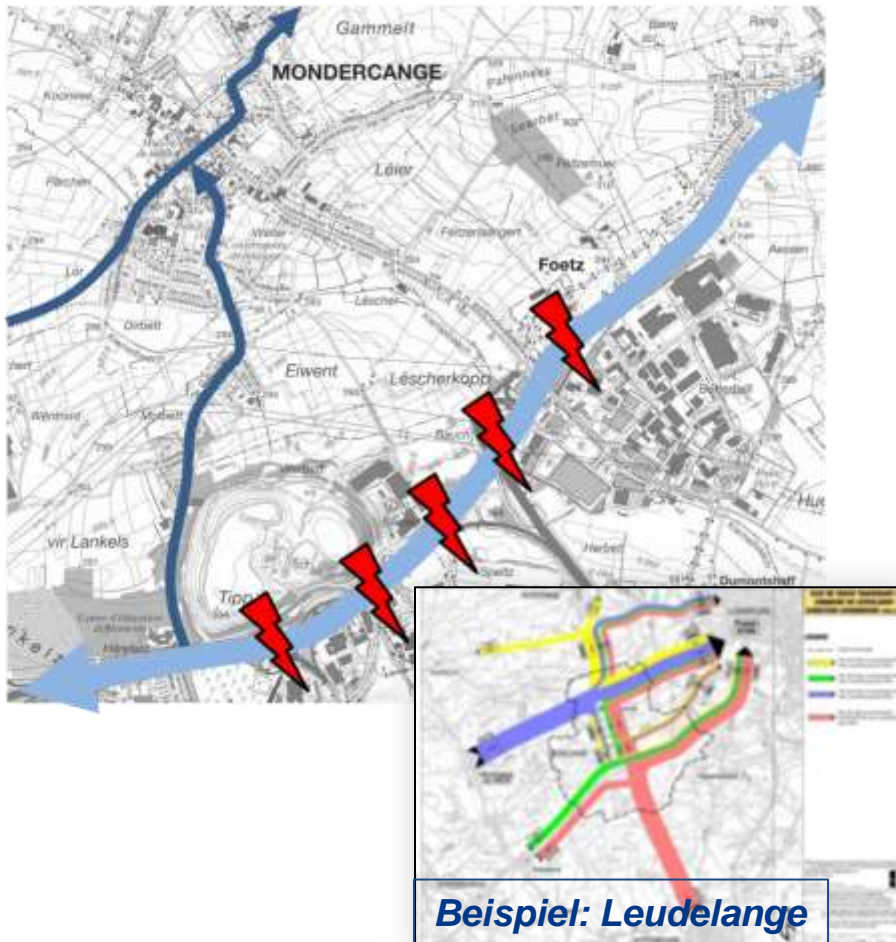
Quelle: Häckelmann

## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

### Verkehrserhebungen in der „région sud“: Problematik Schleichverkehr

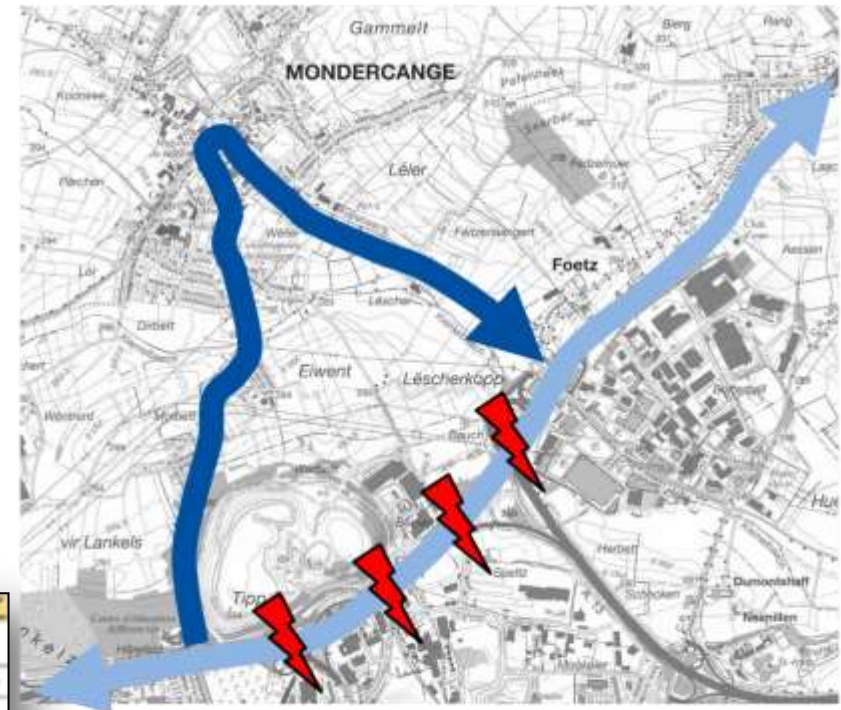
#### Generierung von Schleichverkehr

- Vermeidung A4



#### Generierung von Schleichverkehr

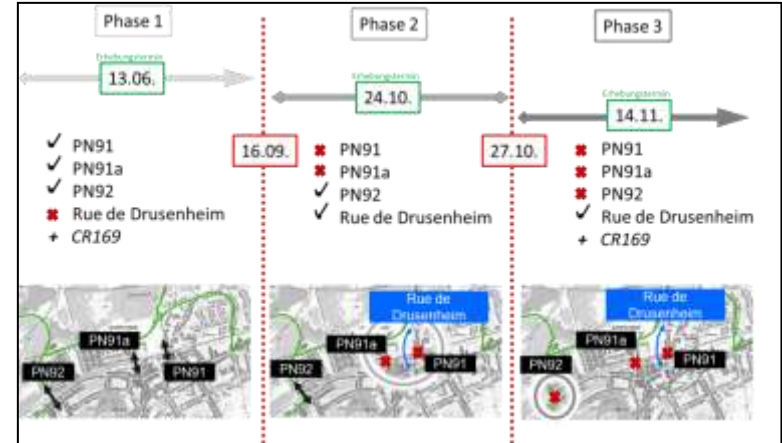
- Vermeidung Abschnitt
- Echangeur Lallange-Echangeur Foetz





# 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

## Verkehrserhebungen in der „région sud“: Schifflange [2018]



### Spécifique CMT-Verkehrssimulation mit PCH:

La CMT:



- Établissement public géré par Etat – Ville de Luxembourg
- Depuis 1997, le modèle de simulation de la CMT constitue un outil fiable dans la planification de la mobilité et a été appliqué pour un grand nombre de projets divers, dont entre autre :
  - Machbarkeitsstudie Tram (2005)
  - Buskonzept (2007)
  - Etude d'impact Tunnel Howald (2009)
  - Betriebskonzept Schiene (2010)
  - Concept national des P+R (2012)
  - Concept de mobilité Nordstad (2012)
  - Plateforme multimodale Eurohub Dudelange – Bettembourg (2013-2014)
  - Etude de trafic Midfield / Nouvelle N3 (2014-2015)
  - Concept bus-tram (2009-2016)
  - Plan directeur pour l'agglomération Esch/Schifflange/Belvaux – BHNS (2014- )
  - Etude de trafic régionale Mamer-Kehlen-Koerich
  - Etc.
- Met à disposition une base de planification pour tout projet d'aménagement impactant le territoire luxembourgeois
- Modèle de **simulation de trafic depuis 20 ans**
  - ❖ Composé par données structurelles (évolution démographiques, infrastructures routières/ferroviaires actuelles/projetées, offre de transport actuelle/projetée)
- Modèle de simulation de trafic est adapté par rapport à la **zone de mobilité respectives** (le Luxembourg est subdivisé dans plus de 1 000 zones de mobilité régionales et transfrontalières)
  - ❖ **Mise en évidence des caractéristiques locales et spécifiques** de l'espace d'étude et évaluation individuelle de chaque projet



## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

### Spécifique CMT-Verkehrssimulation mit PCH:

- Modèle se réfère à une année de départ → actuellement 2016
- Simulation de calcul sur l'**horizon 2030+** → **scénario de référence + scénarios d'optimisation**
  - L'analyse de l'horizon 2030+, calculée sur base de toutes les politiques de transport (concept CFL 2020, MODU, Concept Bus RGTR/AVL/TICE, Concept P+R, Tram etc.) permet une comparaison de l'impact des différentes mesures (impact isolé et/ou cumulé) sur les prévisions de trafic futurs par rapport à l'année de départ 2016 tout en prenant en compte les effets suite à une amélioration conséquente du transport en commun pour l'horizon 2030+.
  - Reste à préciser que l'horizon 2030+ ne cible pas sur une date précise, mais part plus tôt d'un développement structurel fort (évolution de ca. 25% des habitants/emplois du GDL par rapport à 2016) et dans l'optique que les solutions en matière de mobilité soient durable au-delà de l'année 2030.
- Sur cette base, la **CMT calcule d'abord le nombre de déplacements futurs suite à l'évolution démographique [habitants, emplois, etc.], puis le choix modal** c'est-à-dire la répartition entre les modes:
  - mobilité active
  - transport public
  - voiture, covoiturage,
  - ainsi que l'intermodalité suite aux pôles d'échanges et P+Ren fonction de la saturation du réseau, du choix de l'itinéraire pour chaque mode et finalement de la fréquentation des routes et du nombre de passagers pour le transport public.



Les « Input CMT » se résument comme suit:

#### Données structurelles par cellule

- Habitants
- Emplois
- Elèves
- ...

#### Infrastructures TIM/TC

- Réseau routier existant/projeté
- Réseau ferroviaire existant/projeté
- P+R existants/projetés
- Pôle d'échanges
- ...

#### Offre TC (Train/Tram/Bus)

- Offre TC future
- Réseau de lignes Train/Tram/Bus
- Horaires Train/Tram/Bus
- ...

**Remarque:** La charge de trafic représentée sur le réseau routier est donc le trafic routier restant non-intercepté par les modes de transport écologiques (mobilité active, train, tram, bus)

## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

### Spezifische CMT-Verkehrssimulation mit PCH:

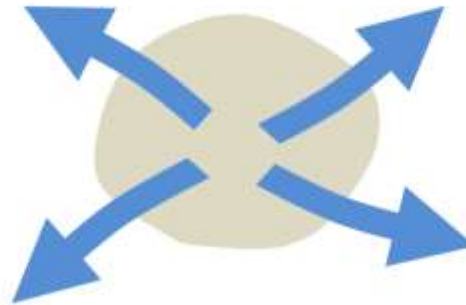
Evolution du trafic - Analyse par cordon

#### Transitverkehr



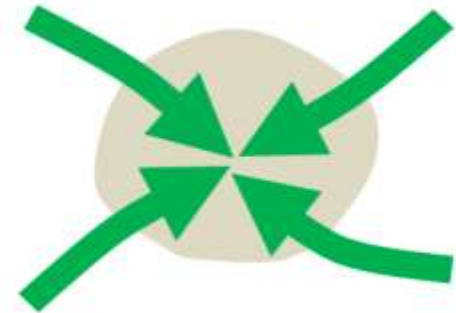
Verkehr, der den Kordon durchquert ohne Aufenthalt oder ein Ziel im Kordon

#### Quellverkehr



Verkehr mit Startpunkt innerhalb des Kordons und Zielpunkt außerhalb

#### Zielverkehr



Verkehr mit Zielpunkt innerhalb des Kordons und Startpunkt außerhalb

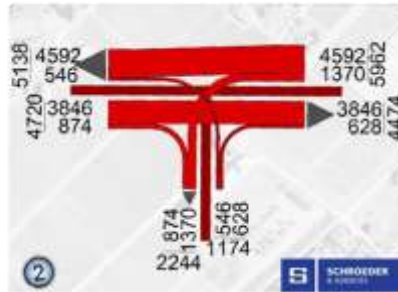
In der Kordonanalyse wird der Restverkehr dargestellt/analysiert, welcher im Verkehrsmodell der CMT nicht durch die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Aktive Mobilität/Zug/Tram/Bus) aufgenommen wurde.



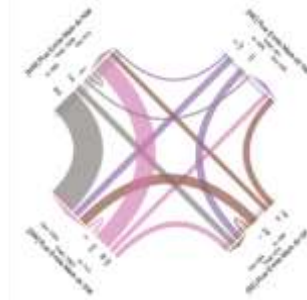
# 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

## Typen der Verkehrserhebung:

### Manuelle Zählung



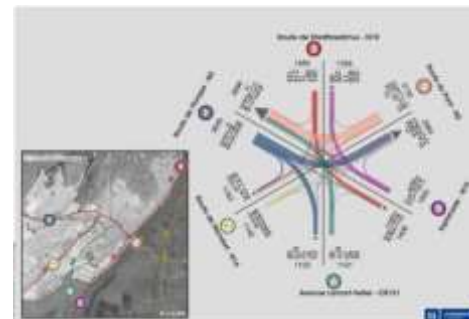
### Videoerhebungen (« miovision »)



### Automatische Zählung



### Quell-Ziel-Verkehrserhebung / Kennzeichenverfolgung





## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

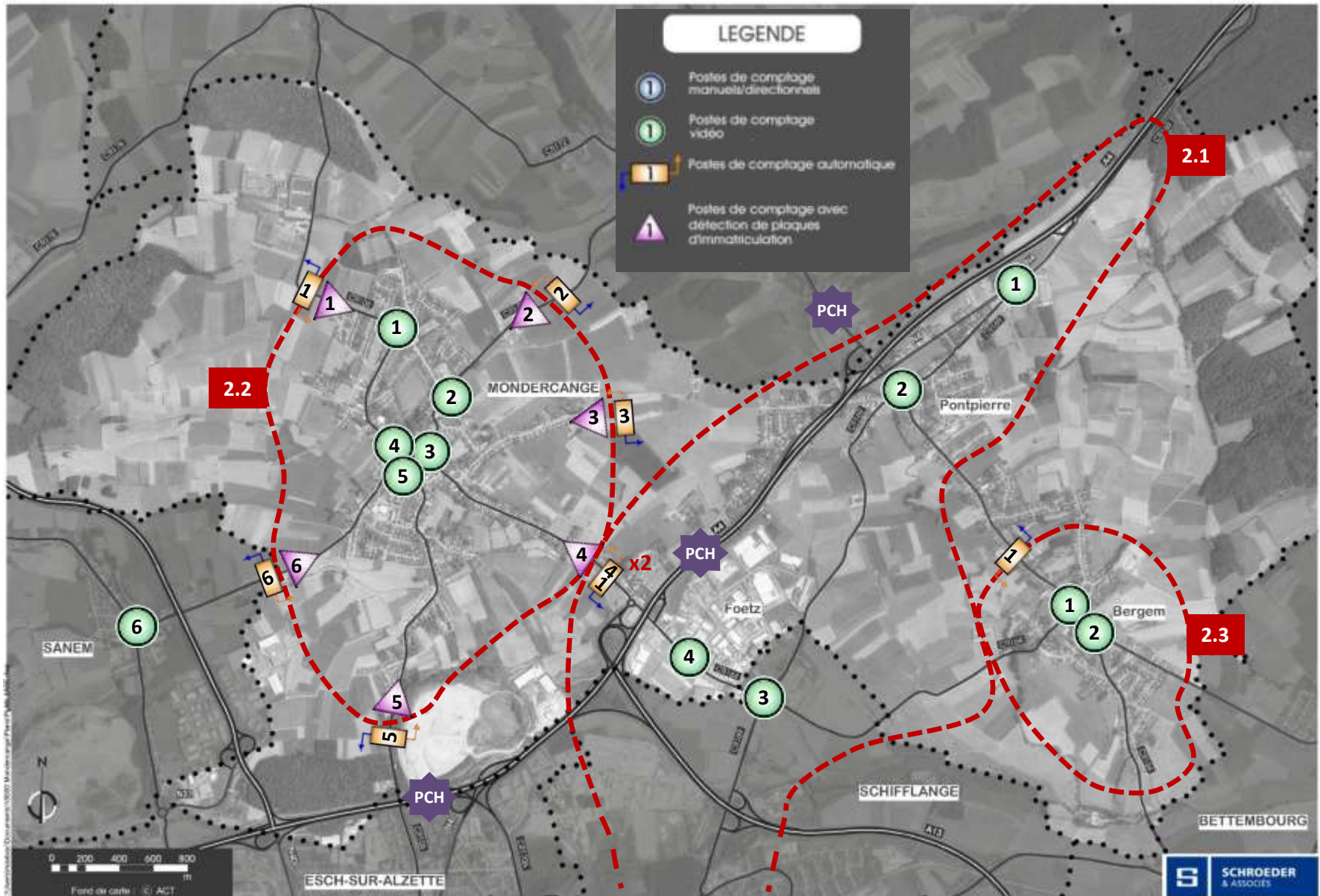
Untersuchungsräume:





## 2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich

### Übersicht der Zählstellen:





## Globales Mobilitäts- konzept

### Kapitel 3

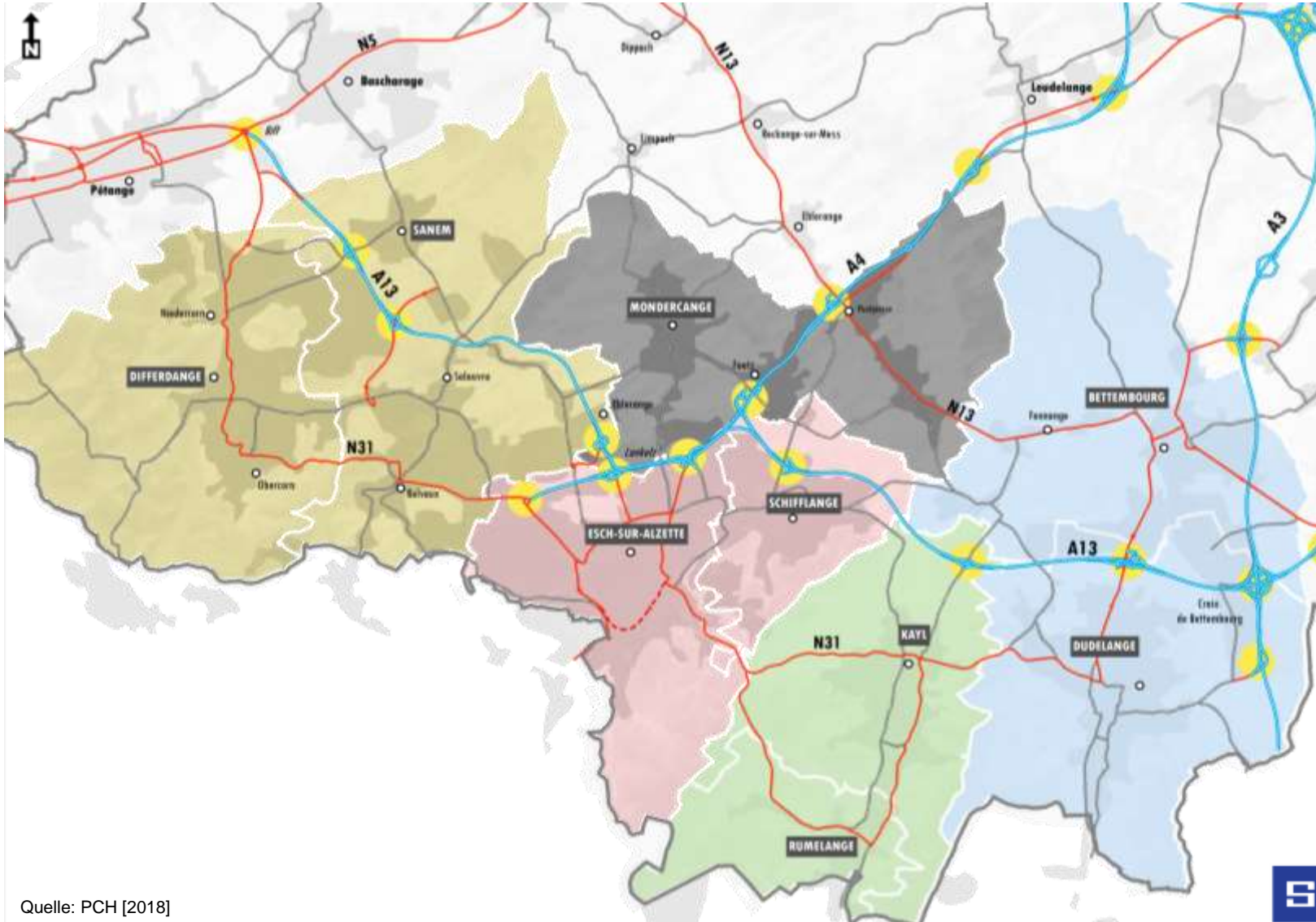


	AC	PCH
<b>1. Konzept für die sanfte Mobilität</b> <i>[« Concept de mobilité douce », Code: 17/662 + 18/646]</i>	X	
<b>2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich</b> <i>[« Enquêtes de trafic sur le réseau routier étatique dans les 4 localités + identific. des points névralgiques », Code: 18/519]</i>	X	X
<b>3. Erarbeitung erster Ansätze</b> <i>[« Premières réflexions sur le diagnostic des enquêtes de trafic »]</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.1. « Trafic motorisé individuel » [Code: 18/520]</li> <li>3.2. « Transport en commun, Stationnement / Parking résidentiel » [Code: 18/647]</li> <li>3.3. « Avis ponctuels en matière de mobilité » [Code: 18/648]</li> </ul>	X	
<b>4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm</b>	X	X

# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Stärkung des übergeordneten Straßennetzes A4 / A13 + Verkehrsentlastung in den Ortschaften

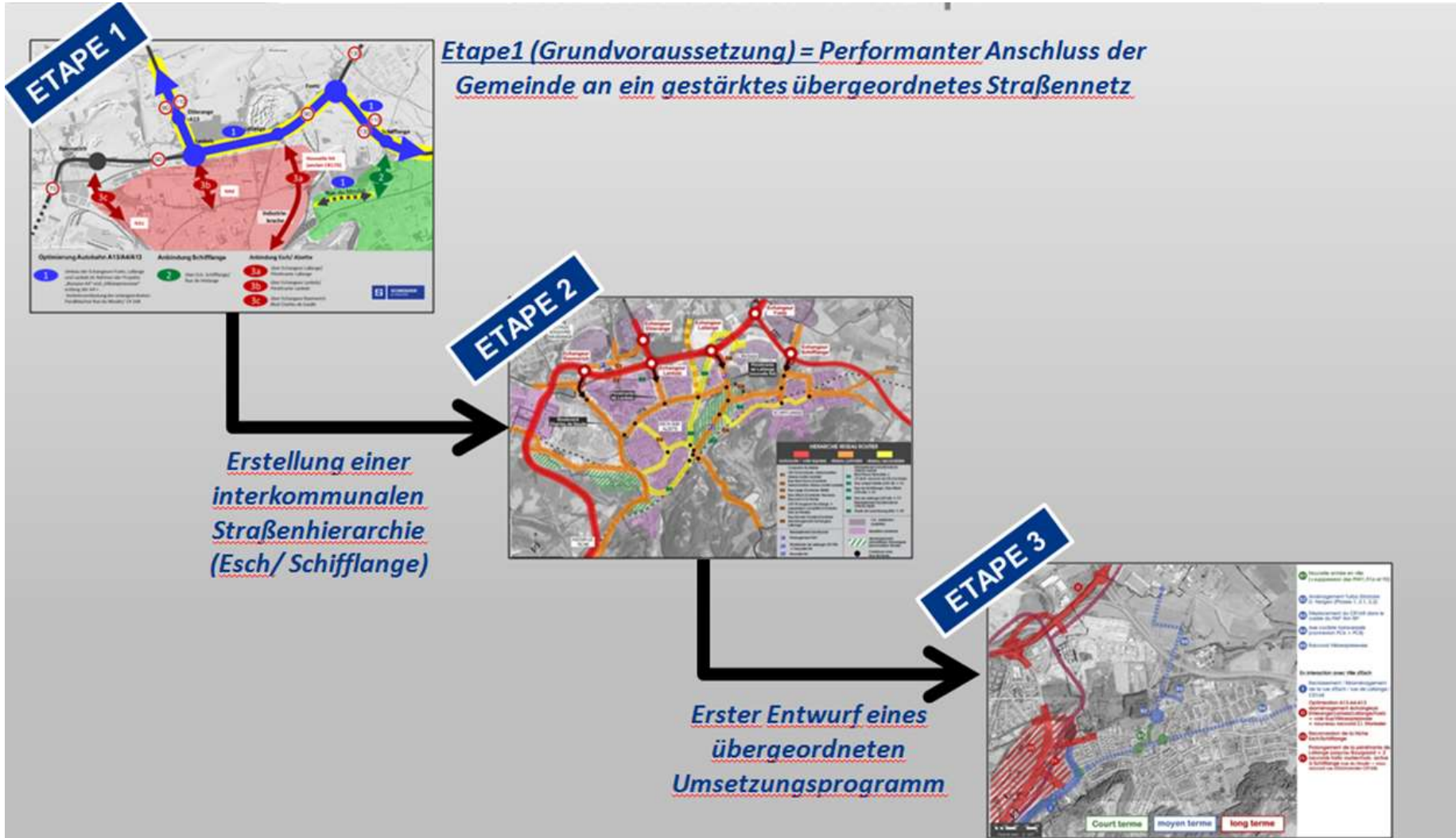




# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Stärkung des übergeordneten Straßennetzes A4 / A13 + Verkehrsentlastung in den Ortschaften



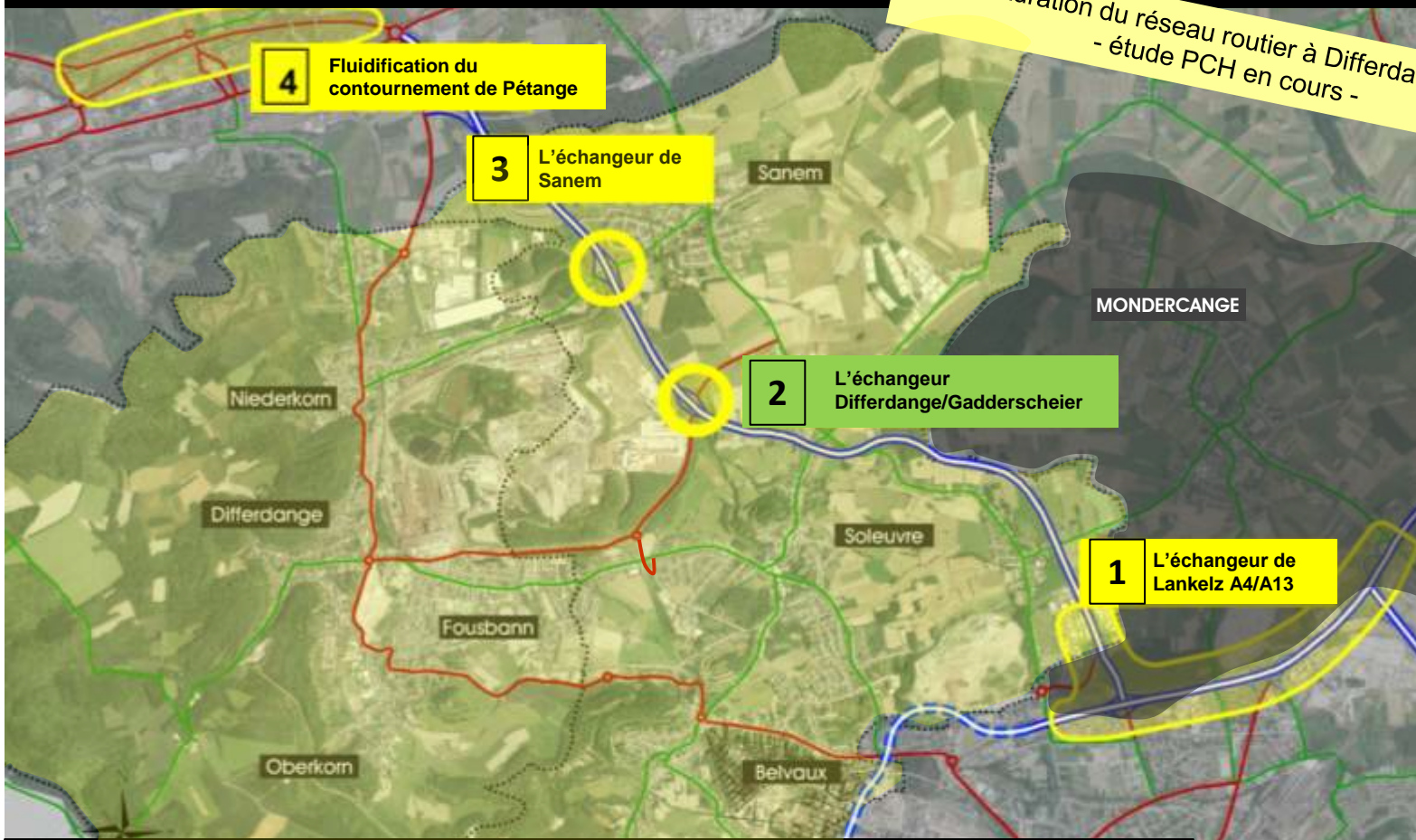
# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Stärkung des übergeordneten Straßennetzes A4 / A13 + Verkehrsentlastung in den Ortschaften

**Etape 1: Performanten Uschloss vun den 2 Gemengen u ...**

Restructuration du réseau routier à Differdange/Sanem  
- étude PCH en cours -



Etudes PCH en cours:  Projets réalisés:



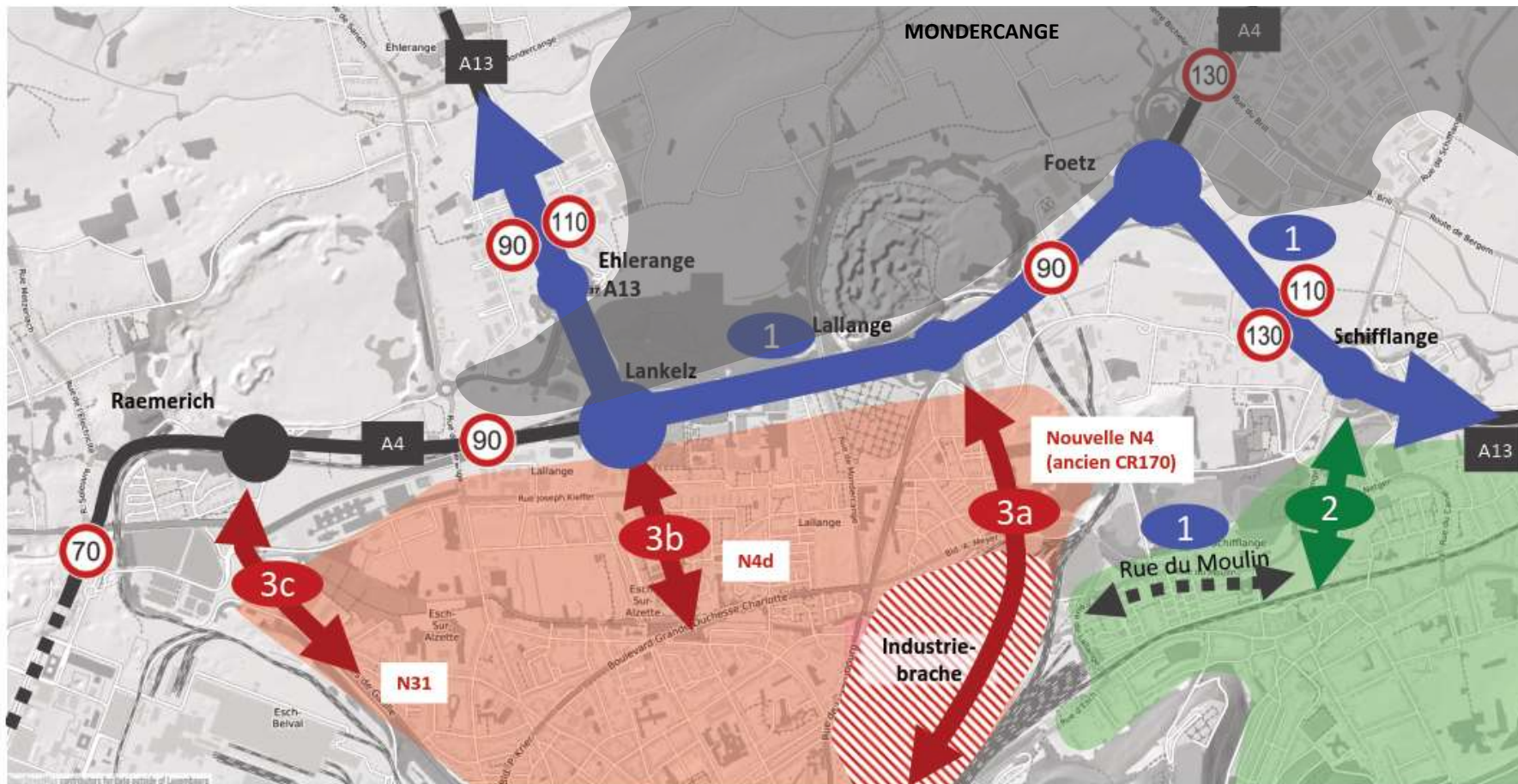
Quelle: PCH [2018]



# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Stärkung des übergeordneten Straßennetzes A4 / A13 + Verkehrsentlastung in den Ortschaften



#### Optimierung Autobahn A13/A4/A13

- 1 Umbau der Echangeure Foetz, Lallange und Lankelz im Rahmen der Projekte „Busspur A4“ und „Véloexpresswee“ entlang der A4 + Verkehrsentlastung der untergeordneten Parallelachse Rue du Moulin/ CR 168

#### Anbindung Schiffflange

- 2 über Ech. Schiffflange/ Rue de Hédange

#### Anbindung Esch/ Alzette

- 3a über Echangeur Lallange/ Pénétrante Lallange
- 3b über Echangeur Lankelz/ Pénétrante Lankelz
- 3c über Echangeur Raemerich Blvd Charles de Gaulle

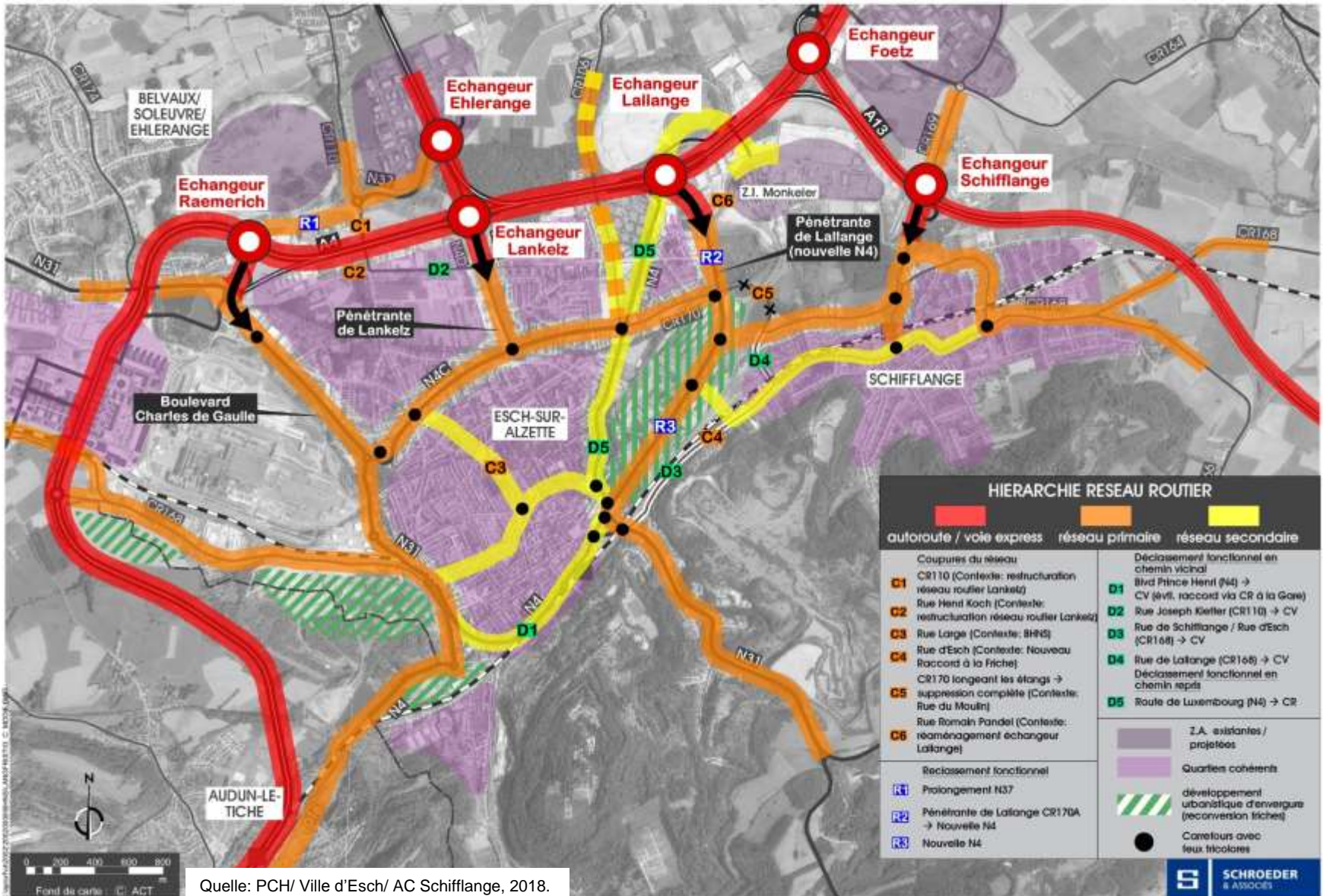
Quelle: PCH/ Ville d'Esch/ AC Schiffflange, 2018.



# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### BEISPIEL: Entwurf einer übergeordneten Straßenhierarchie für Esch und Schifflange



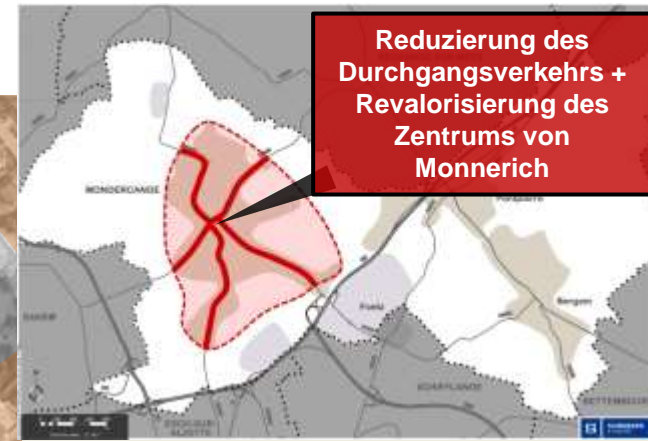
Quelle: PCH/ Ville d'Esch/ AC Schifflange, 2018.



# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Straßenhierarchie neu überdenken: Zentrum Monnerich



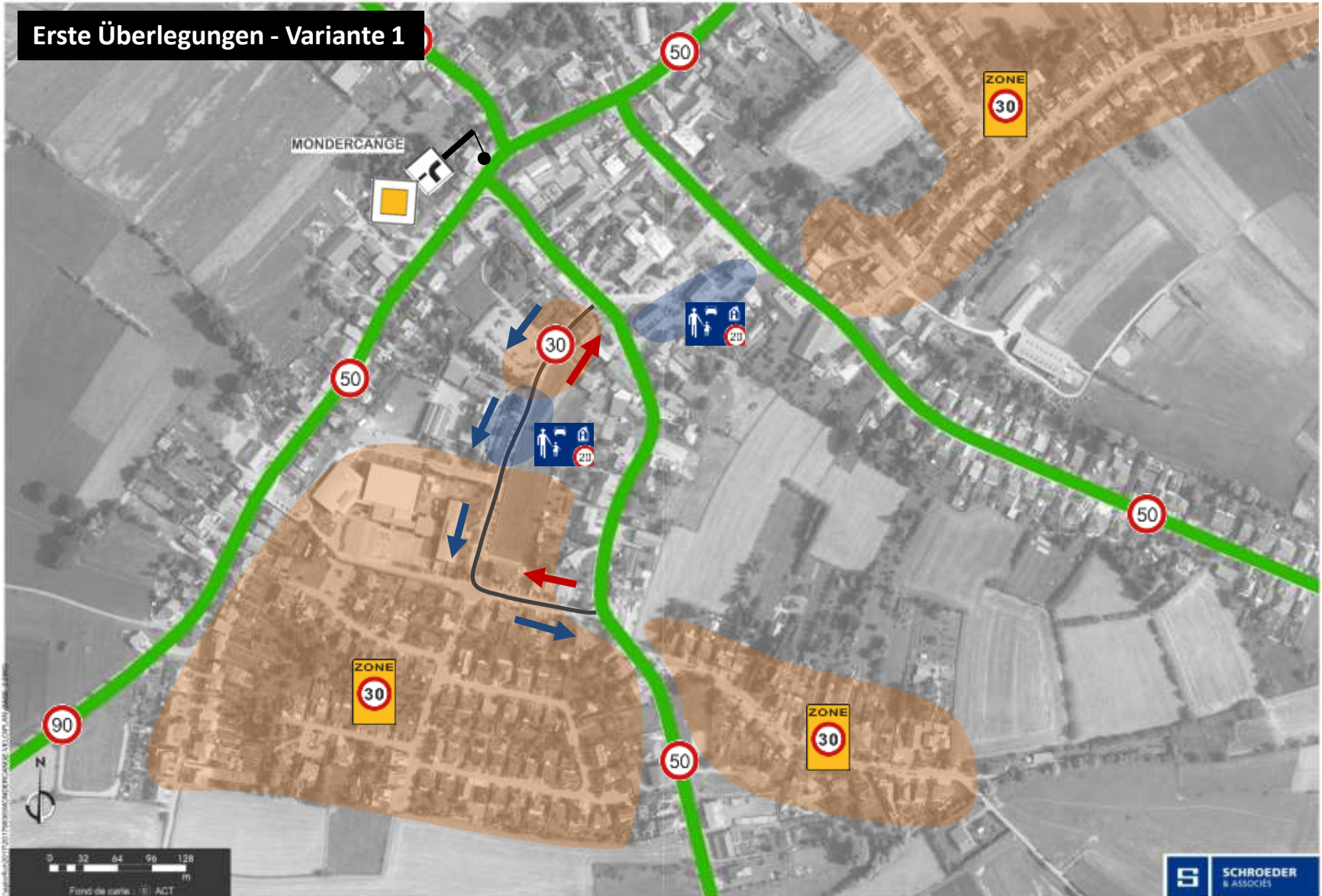
- Aufwertung des Zentrums hinsichtlich Aufenthalts-/Luftqualität (z.B. „Shared Space“ oder Tempo 30km/h Bereich)
- Entlastung des Zentrums hinsichtlich Durchgangsverkehr (z.B. „axe de délestage“)
- Deklassierung von Staatsstraßen
- Strukturierung des Verkehrsflusses im Zentrum (z.B. Einrichtungsverkehr auf verschiedenen Straßenabschnitten)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (punktuelle Einengungen, Fahrbahn-erhebungen, Fahrbahnverschwenker, usw.)

# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Straßenhierarchie neu überdenken: Zentrum Monnerich

Erste Überlegungen - Variante 1





# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Straßenhierarchie neu überdenken: Zentrum Monnerich

Erste Überlegungen - Variante 2



# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Straßenhierarchie neu überdenken: Zentrum Monnerich

Erste Überlegungen - Variante 3





# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.1. Trafic motorisé individuel

### Straßenhierarchie neu überdenken: Zentrum Monnerich

Erste Überlegungen - Variante 4





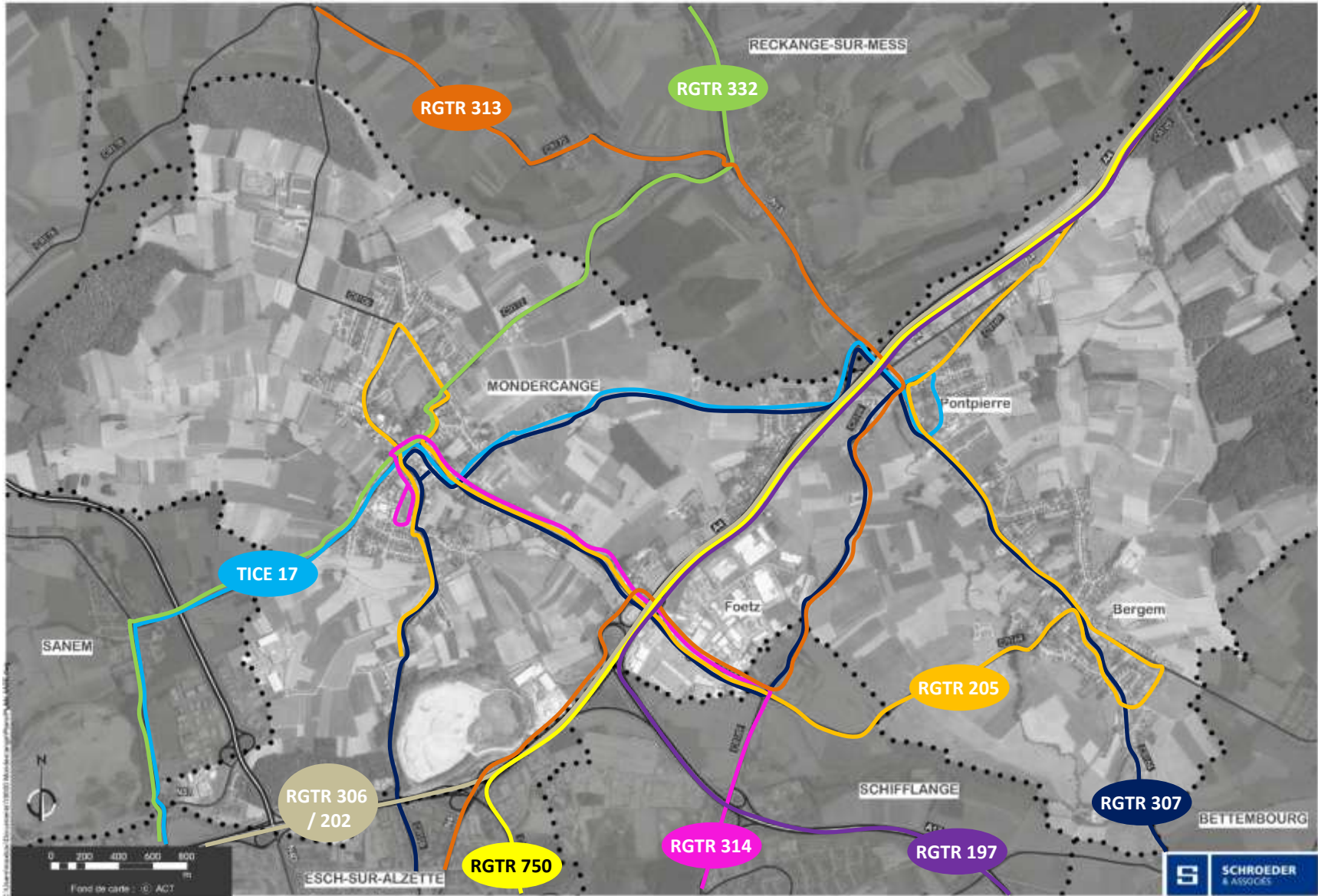
	AC	PCH
<b>1. Konzept für die sanfte Mobilität</b> <i>[« Concept de mobilité douce », Code: 17/662 + 18/646]</i>	×	
<b>2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich</b> <i>[« Enquêtes de trafic sur le réseau routier étatique dans les 4 localités + identific. des points névralgiques », Code: 18/519]</i>	×	×
<b>3. Erarbeitung erster Ansätze</b> <i>[« Premières réflexions sur le diagnostic des enquêtes de trafic »]</i>	×	
3.1. « Trafic motorisé individuel » [Code: 18/520]		
3.2. « Transport en commun, Stationnement / Parking résidentiel » [Code: 18/647]		
3.3. « Avis ponctuels en matière de mobilité » [Code: 18/648]		
<b>4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm</b>	×	×

# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.2. Transport en commun



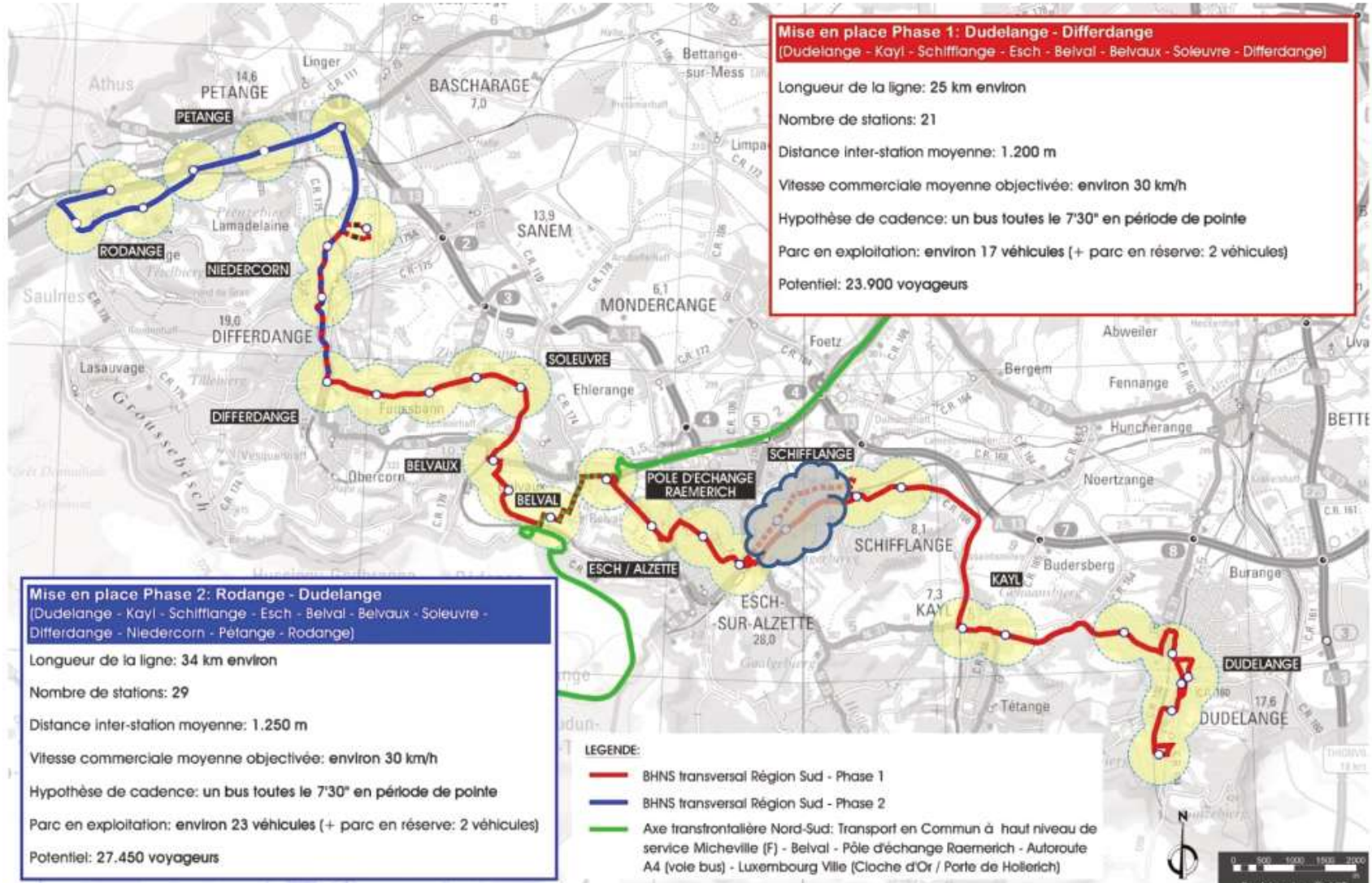
### Bestand: kommunales Busnetz



# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.2. Transport en commun

### BHNS – Bus à haut niveau de service



(Source: 1<sup>ère</sup> saisine de la Chambre des Députés suivant la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructures: Présentation du 16 novembre 2017)

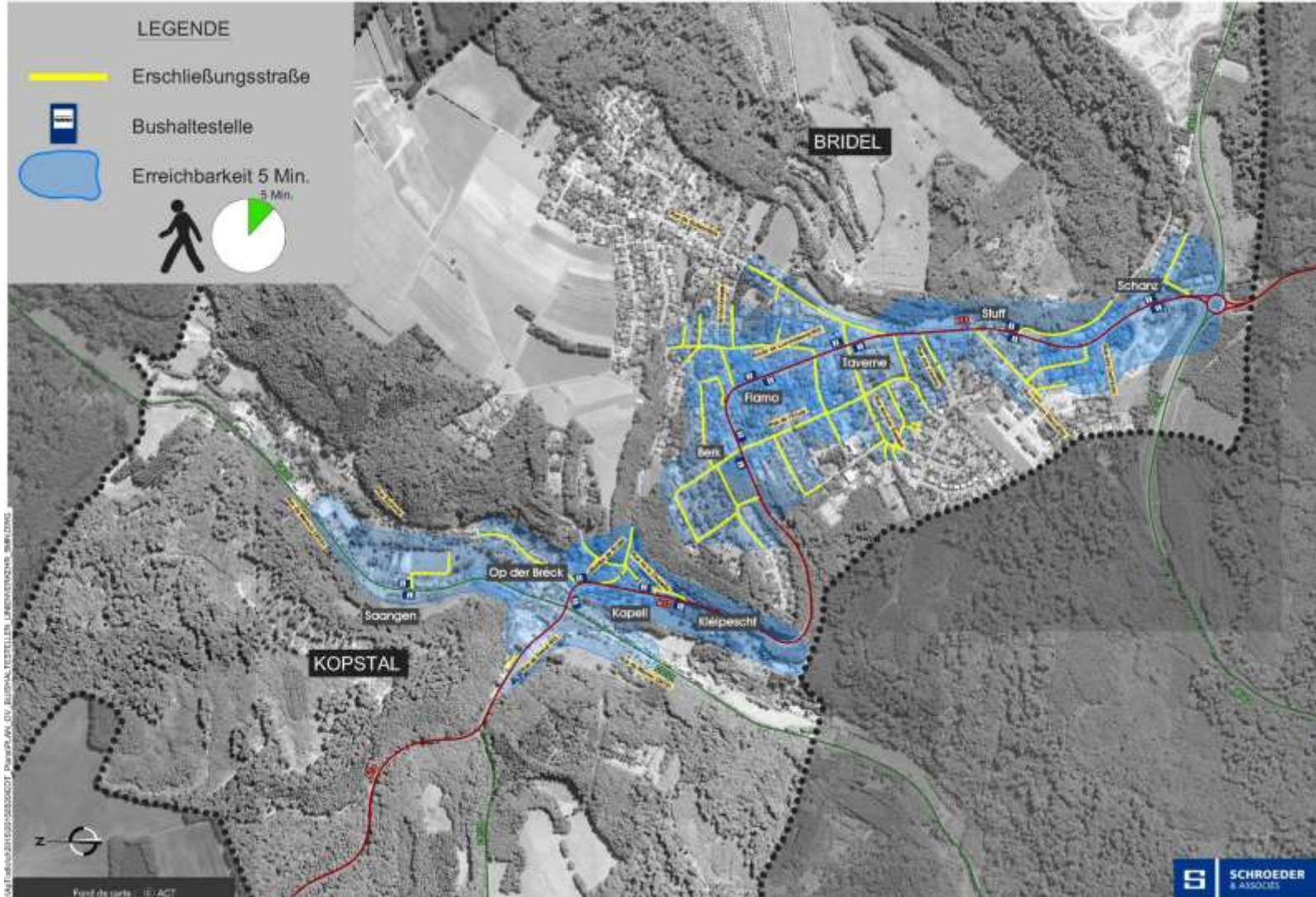


# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.2. Transport en commun



### ÖV: Erschließungsqualität:



**Beispiel: Kopstal**

# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.2. Transport en commun



### ÖV: Qualitätsanalyse der Bushaltestellen:



**Beispiel: Assel & Rolling**

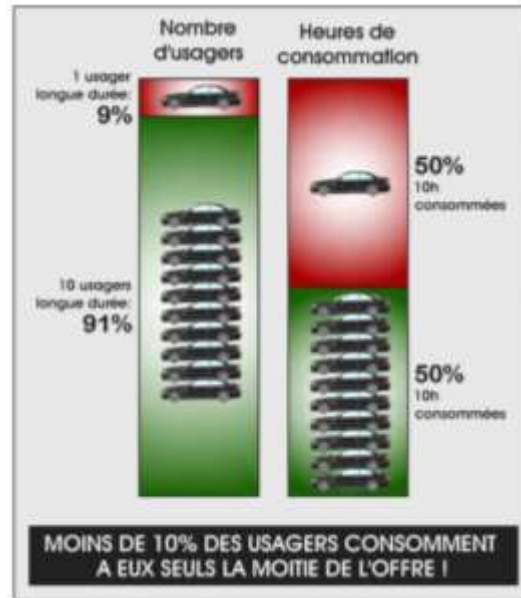
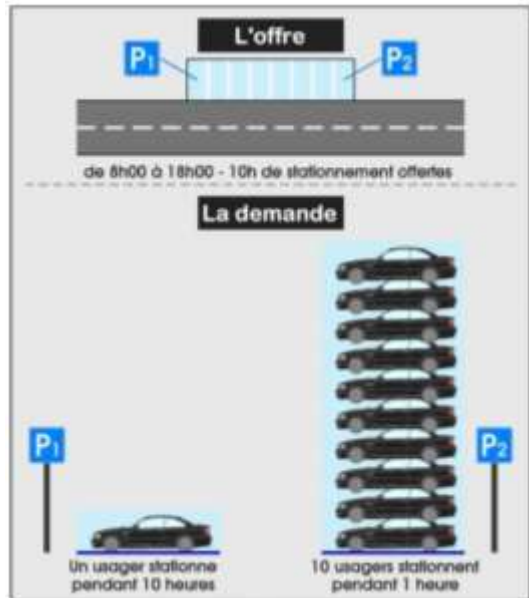
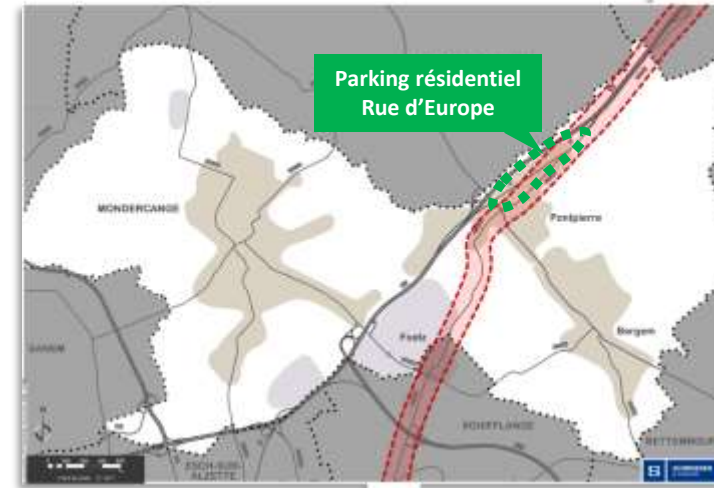
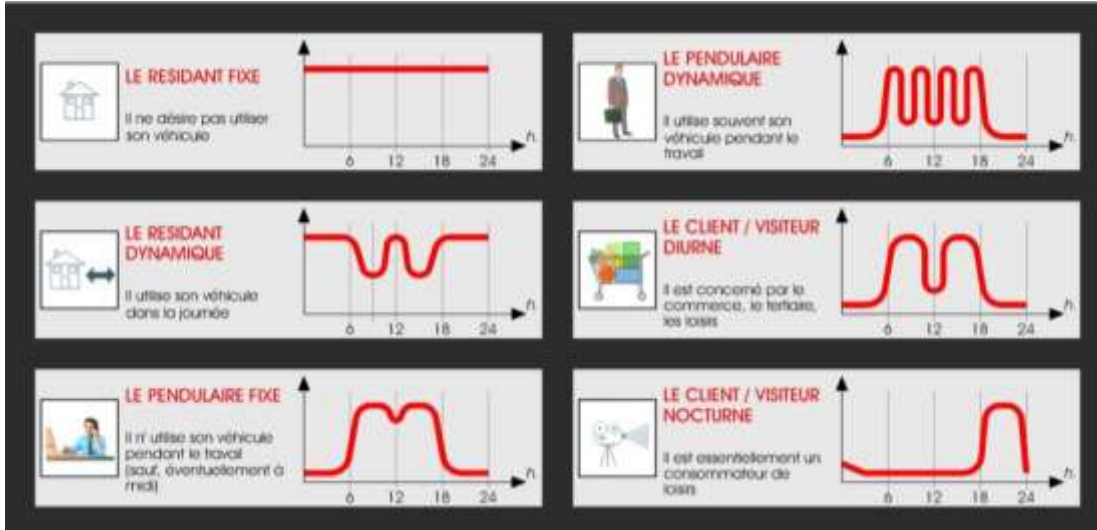


# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.2. Stationnement / Parking résidentiel



### Parkraumanalyse:



Les choix de répartition de l'offre entre les divers types d'utilisateurs auront une influence directe sur l'ensemble des caractéristiques du trafic

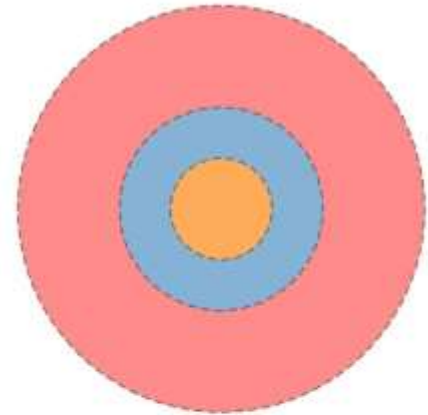
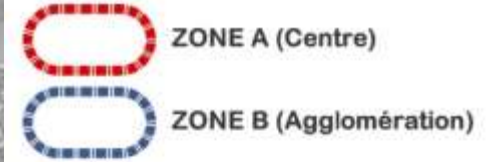
Des utilisateurs au comportement contrasté qui sont loin d'être des figurants



# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.2. Stationnement / Parking résidentiel

### Parkraumanalyse: Planung



2830 ménages ont le droit de profiter d'une vignette  
Hypothèse: 45% des ménages prennent une vignette  
→ 1275 vignettes + 50% prennent une 2<sup>e</sup> → en total +/- 1.900 vignettes

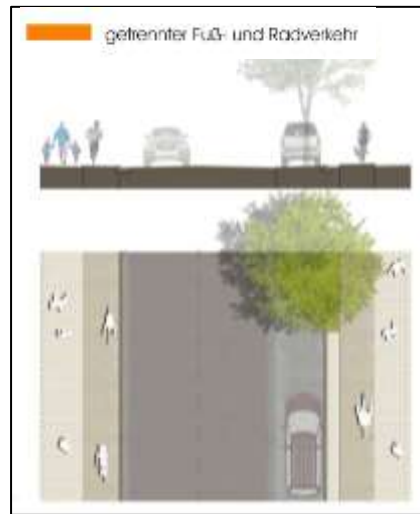
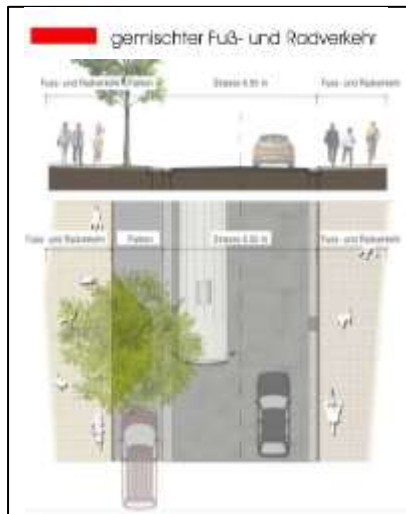
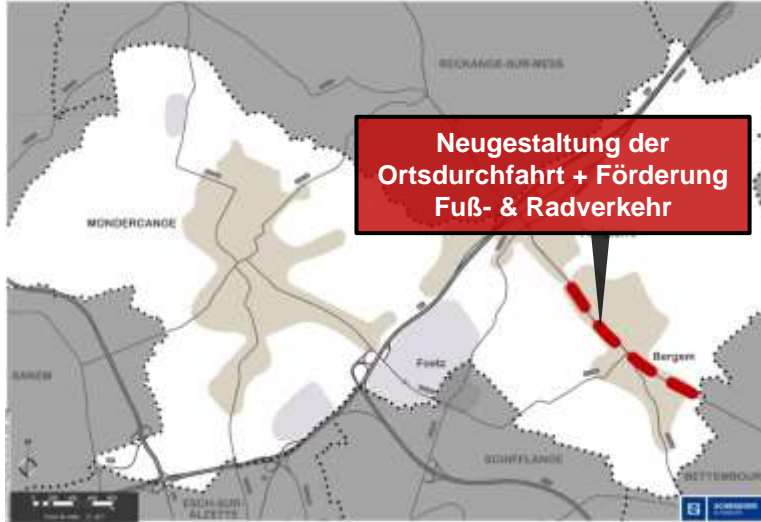
**Beispiel: Schifflange**

	AC	PCH
<b>1. Konzept für die sanfte Mobilität</b> <i>[« Concept de mobilité douce », Code: 17/662 + 18/646]</i>	X	
<b>2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich</b> <i>[« Enquêtes de trafic sur le réseau routier étatique dans les 4 localités + identific. des points névralgiques », Code: 18/519]</i>	X	X
<b>3. Erarbeitung erster Ansätze</b> <i>[« Premières réflexions sur le diagnostic des enquêtes de trafic »]</i>	X	
3.1. « Trafic motorisé individuel » [Code: 18/520]		
3.2. « Transport en commun, Stationnement / Parking résidentiel » [Code: 18/647]		
3.3. « Avis ponctuels en matière de mobilité » [Code: 18/648]		
<b>4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm</b>	X	X

# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.3. Avis en matière de mobilité

### Aufwertung des Straßenraums in Bergem: BEISPIEL N7





# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.3. Avis en matière de mobilité

### Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Ortseinfahrten

#### Mittelinsel:



#### Portal:



#### Dynamische Geschwindigkeitsanzeigen:



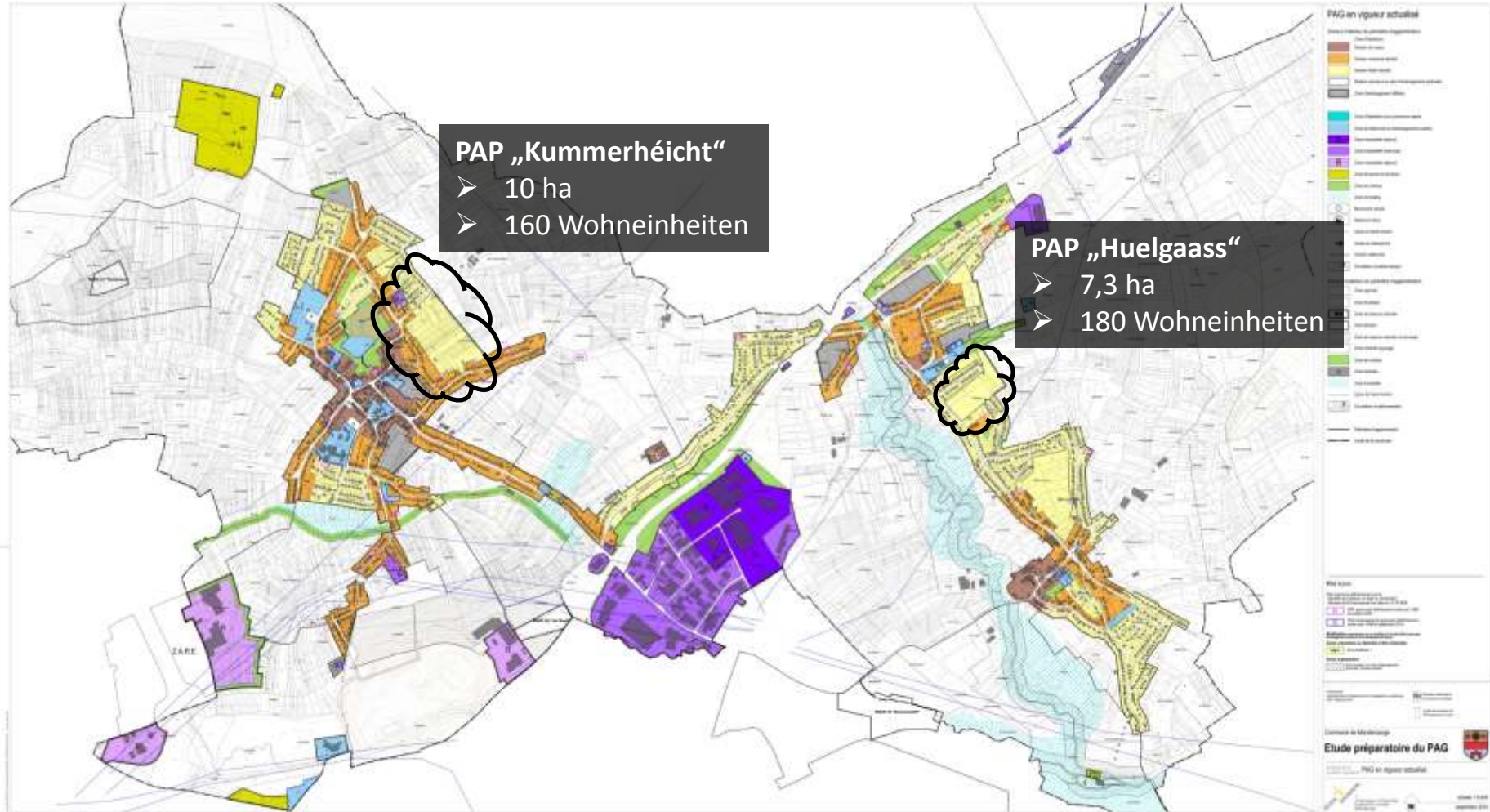
#### Rüttelquerstreifen:



# 3. Erarbeitung erster Ansätze

## 3.3. Avis en matière de mobilité

### PAG: geplante Siedlungserweiterungen

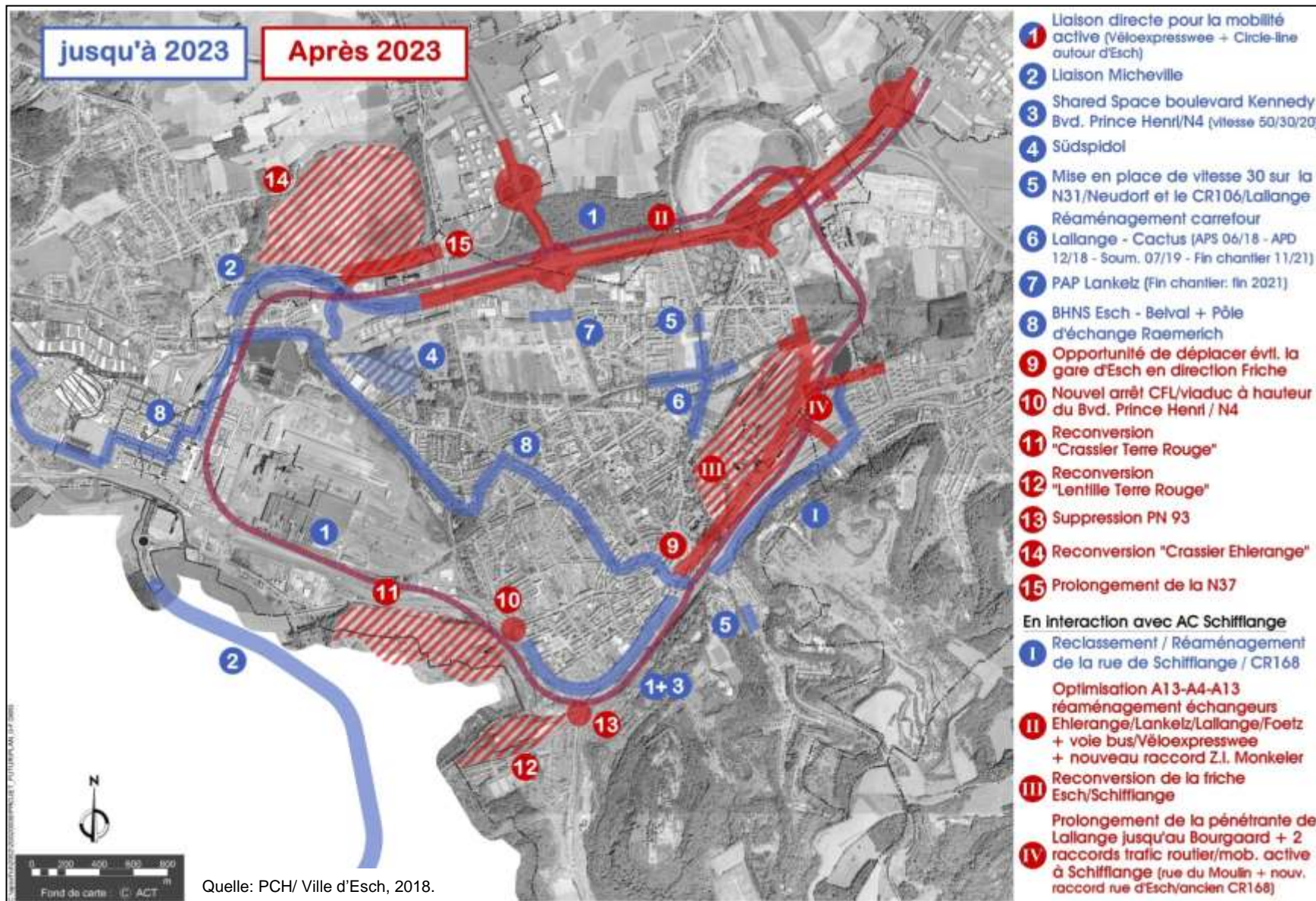


	AC	PCH
<b>1. Konzept für die sanfte Mobilität</b> <i>[« Concept de mobilité douce », Code: 17/662 + 18/646]</i>	X	
<b>2. Verkehrserhebungen in der Gemeinde Monnerich</b> <i>[« Enquêtes de trafic sur le réseau routier étatique dans les 4 localités + identific. des points névralgiques », Code: 18/519]</i>	X	X
<b>3. Erarbeitung erster Ansätze</b> <i>[« Premières réflexions sur le diagnostic des enquêtes de trafic », Code: 18/520 + 18/647 + 18/648]</i>	X	
<b>4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm</b>	X	X



## 4. Vertiefung der Lösungsansätze im Hinblick auf ein mit den betreffenden Akteuren abzustimmendes Umsetzungsprogramm

### BEISPIEL: Entwurf eines übergeordneten Umsetzungsprogramms (Stadt Esch)



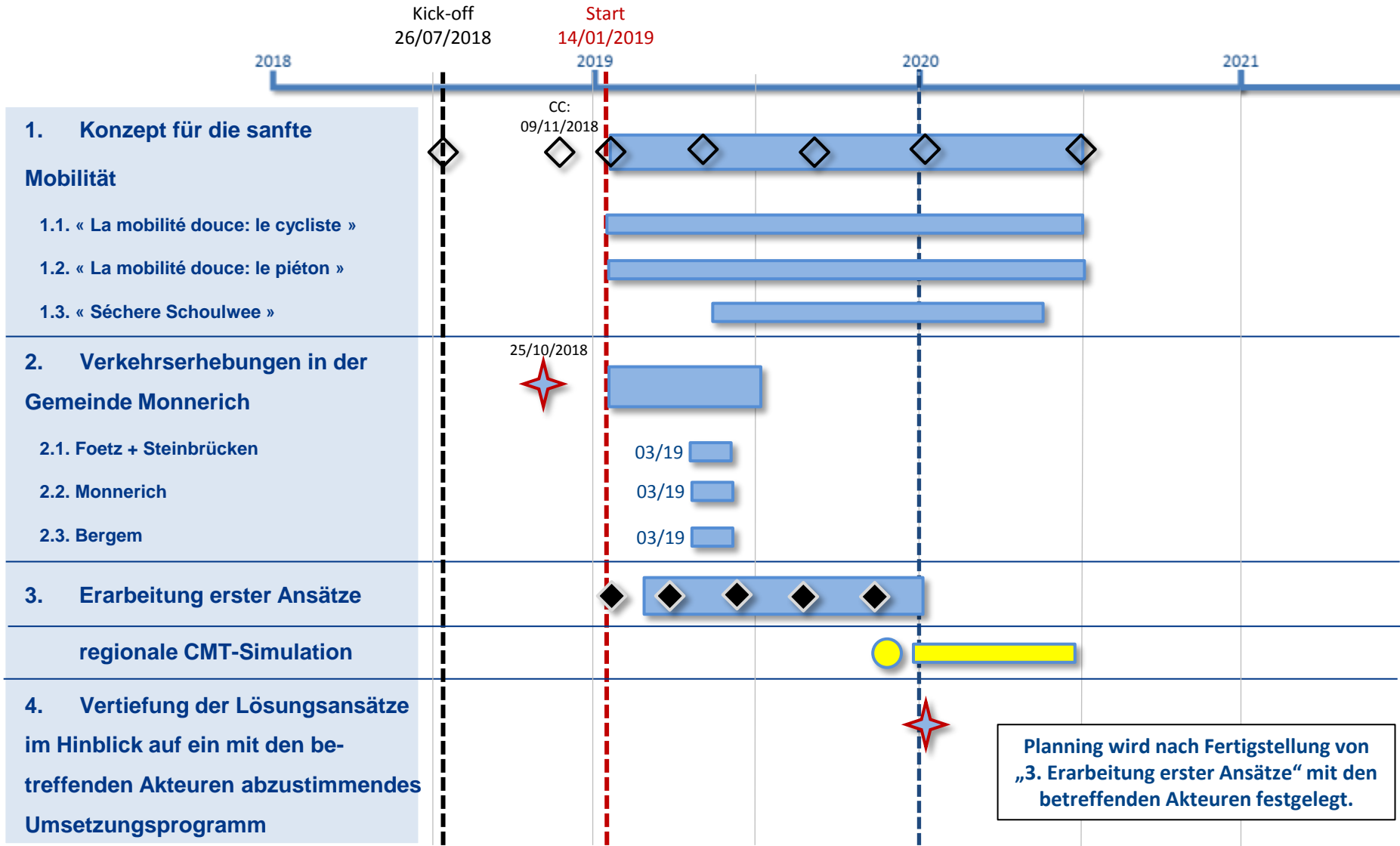
## Kapitel 1



# Globales Mobilitäts- konzept

## Kapitel 3





Planning wird nach Fertigstellung von „3. Erarbeitung erster Ansätze“ mit den betreffenden Akteuren festgelegt.

- Abstimmungssitzungen A.C. / PCH / S&A
- Abstimmungssitzung CMT
- Abstimmungssitzung A.C. / S&A zu Pkt. 1
- Abstimmungssitzung A.C. / S&A zu Pkt. 3



---

SCHROEDER & ASSOCIÉS

