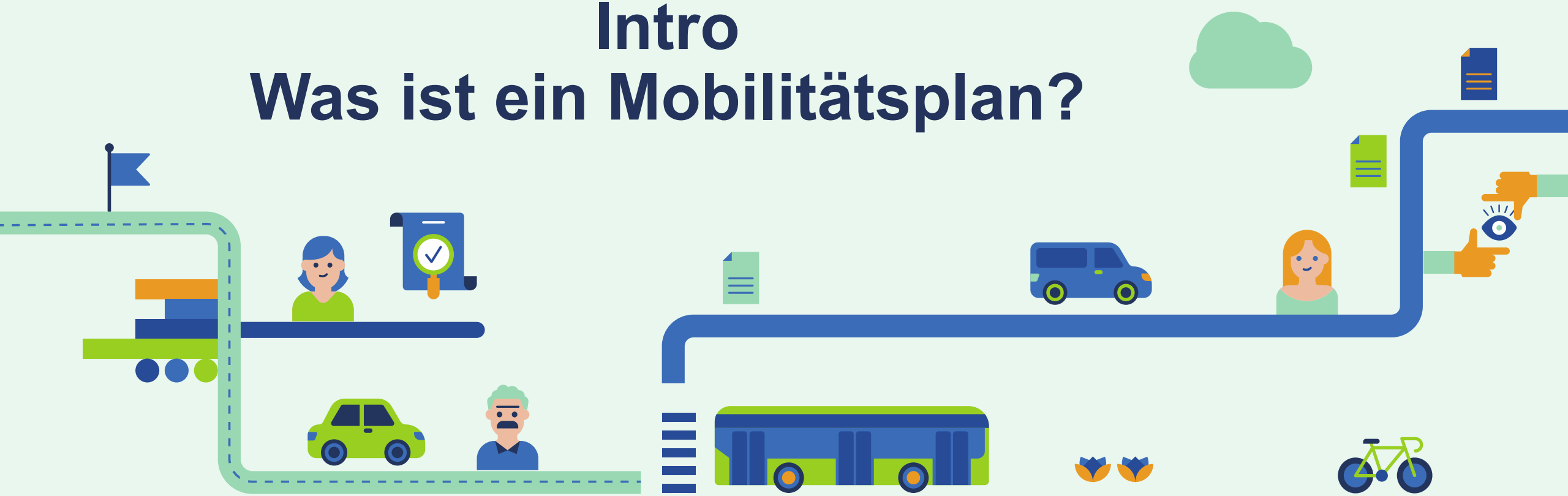
Onse **Mobilitéitsplang** fir muer

vernetzt • innovativ • nohalteg

27.06.2024

Intro
Was ist ein Mobilitätsplan?



Mobilitäts-STRATEGIE

Horizont 2035

Onse Mobilitéitsplang fir muer

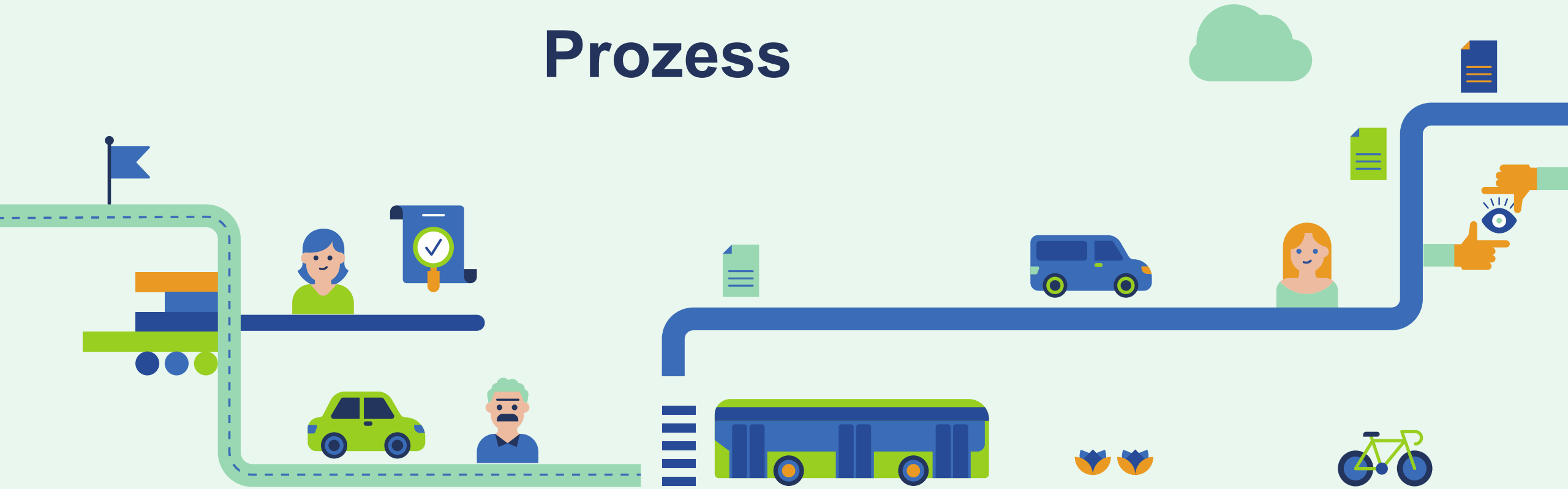
vernetzt · innovativ · nohalteg

Personenverkehr

Güterverkehr

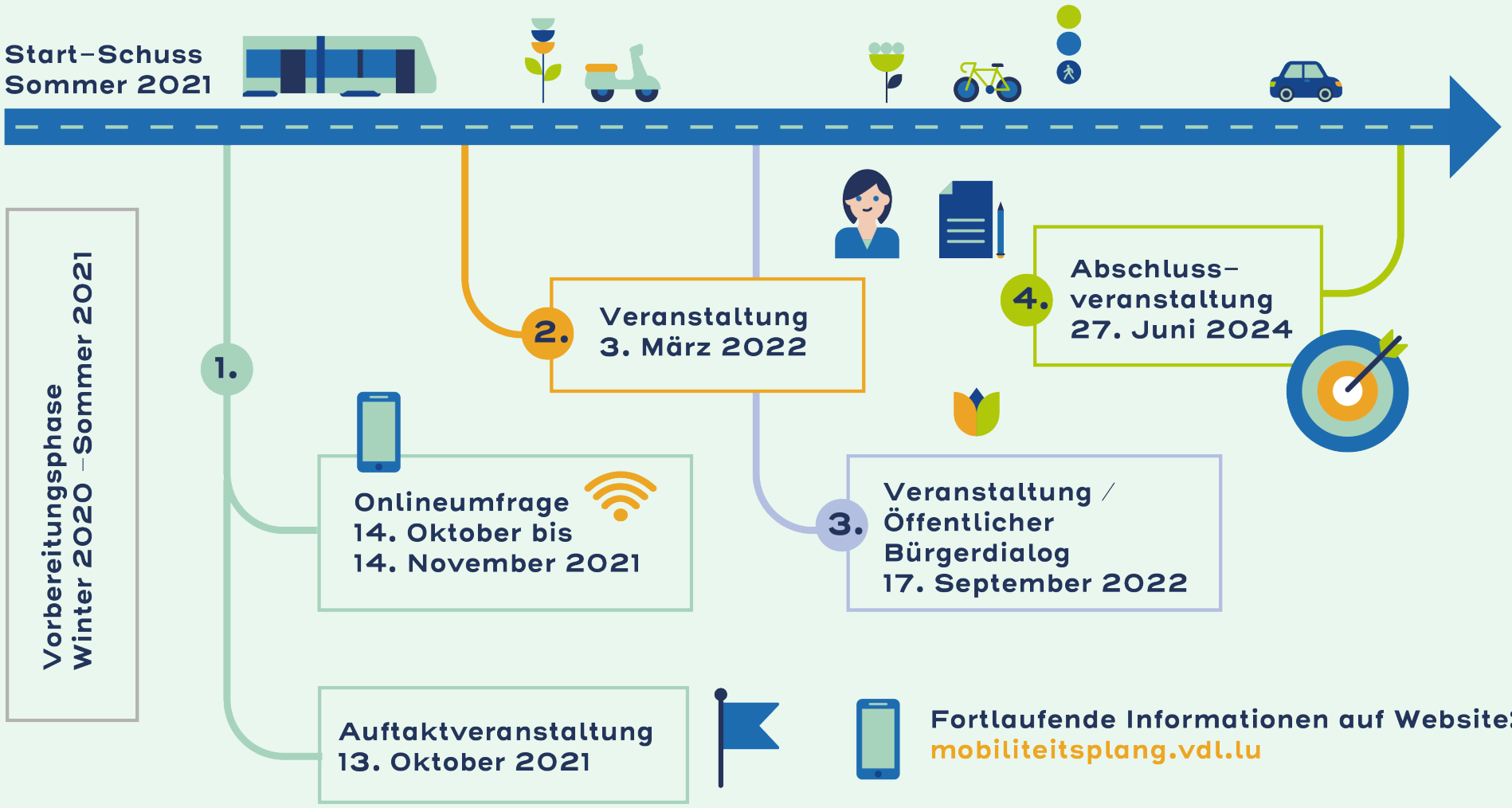
Alle Verkehrsmittel / -zwecke

Prozess



Beteiligungsstruktur

Öffentlichkeitsbeteiligung



Bestandsanalyse

Bestandsanalyse - ÖPNV

- **Bereits heute der leistungsfähigste Verkehrsträger** auf dem städtischen Gebiet
  - Dichtes AVL-Netz, Ausbau der Tram, …
  - **Potenzial bei der weiteren Entwicklung, Förderung und Optimierung** der Leistungsfähigkeit

- **Hyperzentrum nahezu flächendeckend** in max. 20 bis 25 Minuten häufig ohne Umstieg **erreichbar**
  - **Potenzial von Tangentialverbindungen**

Bestandsanalyse - Radverkehr

- **Sukzessive Optimierung** des bestehenden Netzes in den letzten Jahren
  - Av. de la Liberté / Bvd. Roosevelt / Av. de la Gare / Av. Marie Thérèse / prov. Bvd Prince Henri / ...
- **Überwiegender Teil des Radverkehrsnetzes verläuft im Mischverkehr**
  - Teilweise lückenhafte Radinfrastruktur
  - **Hohes Potenzial bei der Netzerweiterung** um somit seiner Rolle als komplementärer Verkehrsträger gerecht zu werden
- Flächendeckendes Fahrradverleihsystem vel‘OH! auch über die Stadtgrenzen hinaus
  - vel‘OH! als Impulsgeber

Bestandsanalyse - Fußverkehr

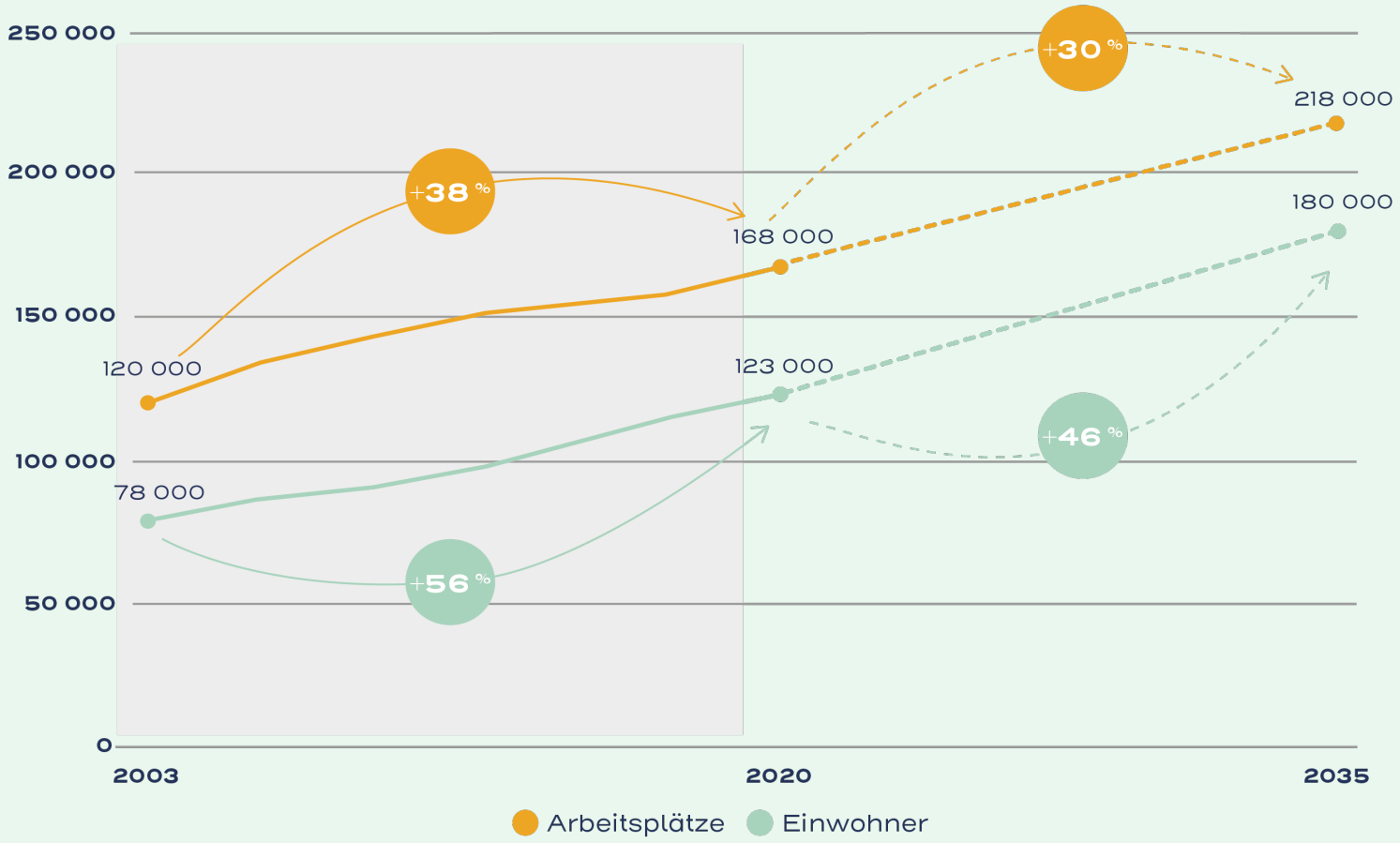
- **Engmaschiges Netz sichert kurze Wege und eine direkte Erreichbarkeit**
- **Neue Lifte/Brücken helfen Barrieren zu überwinden**
  - Gare, Pfaffenthal, Grund
- Engmaschiges Netz an Fußgängerüberwegen
  - an Hauptverkehrsstraßen ist die Entfernung <150m

Analyse Bestand - Straßennetz / Ruhender Verkehr

- Das städtische Straßennetz ist in den Spitzenstunden überlastet
  - Es gibt kaum bis keine Reserven
- Es besteht wenig Potenzial (vor allem innerstädtisch) zur Netzerweiterung
- **Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**
- Hohes Angebot an Stellplätzen im öffentlichen Raum, Parkhäusern und P&R

Strukturelle Entwicklung bis 2035

Einwohner und Arbeitsplätze Luxemburg-Stadt
Analyse 2020 und Prognose 2035



- Die Entwicklungstendenzen bis zum Jahr 2035 weisen ein weiterhin dynamisches Wachstum auf

- **Arbeitsplatzzuwachs +30%**
  - → + 50.000
    2020: 168.000
    2035: 218.000
  - → Pendler +25%
    (Grenzgänger +18%)
    - + 32.000 (+12.000)
    - 2020: 128.000 (68.000)
    - 2035: 160.000 (80.000)

- **Einwohnerzuwachs +46%**
  - → + 57.000
    2020: 123.000
    2035: 180.000

Szenarienentwicklung

Szenarienentwicklung

Basisszenario 1
- gesetzte Maßnahmen
→ finanziell gesicherte Maßnahmen

Szenarienentwicklung

Basisszenario 1
- gesetzte Maßnahmen
→ finanziell gesicherte Maßnahmen

Basisszenario 2
- gesetzte Maßnahmen
- eingefrorener Kfz-Verkehr (Stand 2020)

Szenarienentwicklung

Basisszenario 1
- gesetzte Maßnahmen
→ finanziell gesicherte Maßnahmen

Basisszenario 2
- gesetzte Maßnahmen
- eingefrorener Kfz-Verkehr (Stand 2020)

Basisszenario 3
- gesetzte Maßnahmen
- Straßennetz-Maßnahmen aus PNM

Grundlagen und Testrechnungen, Sammeln von Erkenntnissen zu einzelnen grundsätzlichen Fragestellungen

Szenarienentwicklung

Basisszenario 1
- gesetzte Maßnahmen
→ finanziell gesicherte Maßnahmen

Basisszenario 2
- gesetzte Maßnahmen
- eingefrorener Kfz-Verkehr (Stand 2020)

Basisszenario 3
- gesetzte Maßnahmen
- Straßennetz-Maßnahmen aus PNM

Grundlagen und Testrechnungen, Sammeln von Erkenntnissen zu einzelnen grundsätzlichen Fragestellungen

Planungsszenario
- gesetzte Maßnahmen aus Basisszenario 1
- Straßennetz-Maßnahmen aus Basisszenario 3
- Neuordnung ÖPNV
→ zusätzliche Nord-Süd-ÖPNV-Achse
→ Anpassung Busverkehr AVL an Tram-Ausbau
→ ...

Prüfung von Grundausrichtungen im Zusammenwirken mehrerer Strategien und Maßnahmenbündel

Szenarienentwicklung

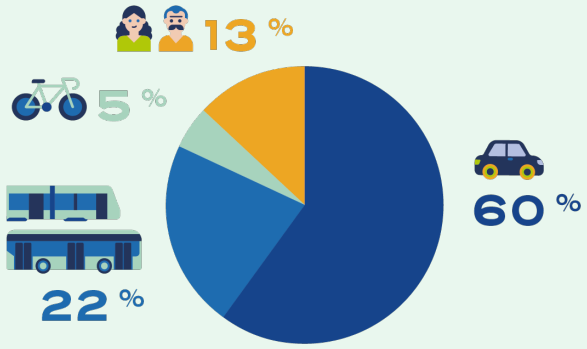
Grundlagen und Testrechnungen, Sammeln von Erkenntnissen zu einzelnen grundsätzlichen Fragestellungen

Prüfung von Grundausrichtungen im Zusammenwirken mehrerer Strategien und Maßnahmenbündel

Auswahl der Maßnahmen und Zusammenstellung des Vorzugsszenarios
→ Synergien

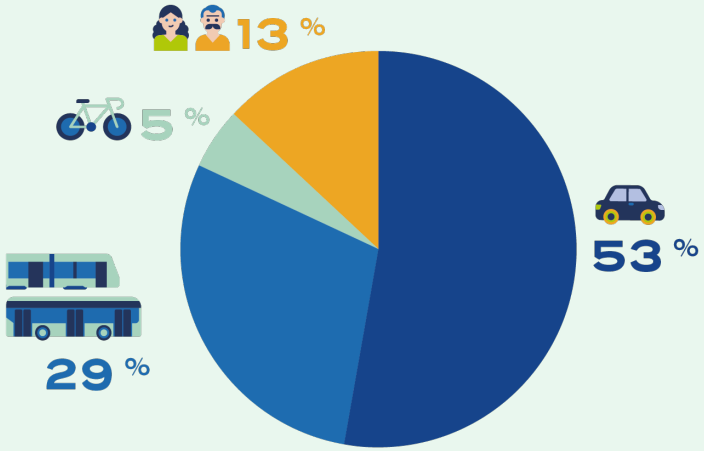
Ausgangssituation 2020

(ca. 857 000 Wege pro Tag)



Planungssenario 2035

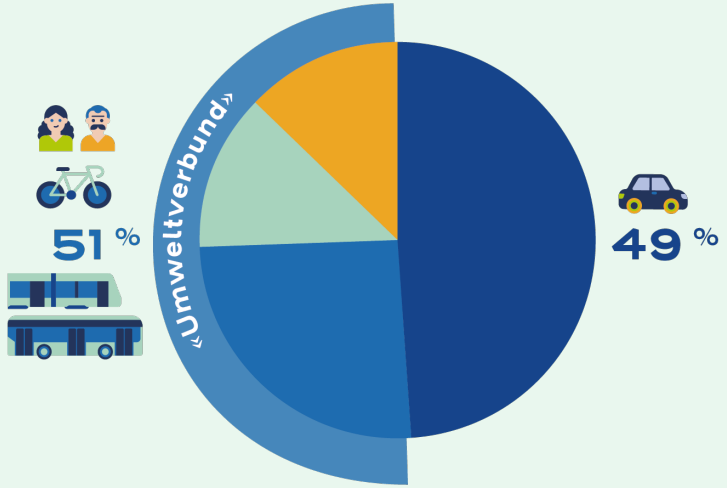
(ca. 1 144 000 Wege pro Tag)



- Neuordnung ÖPNV
- Straßenbauprojekte aus dem PNM
- Ohne Ausbau Fuß- und Radverkehr (Modal-Split-Anteil gleichbleibend → absolute Zahl steigend)
- ...

Vorzugsszenario 2035

(ca. 1 144 000 Wege pro Tag)



- Realistische Bewertung des Potenzials im Fuß- und Radverkehr
- Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement
- Parkraumbewirtschaftung als Steuerungsinstrument
- ...

Ziel 51% „Umweltverbund“

Strategien und Maßnahmen

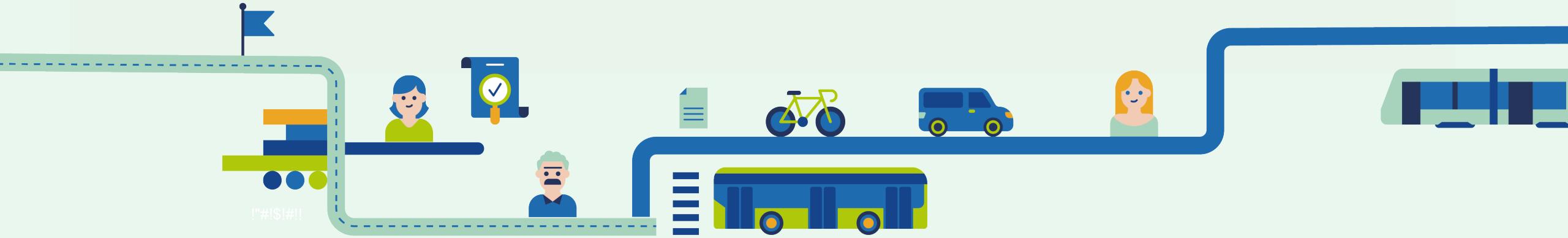
ÖPNV

Stärken

- Gutes und dichtes Linien- und Haltestellennetz mit hervorragender Flächenabdeckung
- Viele Direktverbindungen (vor allem in Richtung Innenstadt) und meist höchstens ein Umstieg notwendig innerhalb des Stadtgebiets
- Häufige Fahrten während des gesamten Tagesverkehrs
- Sauberkeit, Sicherheit und Freundlichkeit des Personals

Schwächen

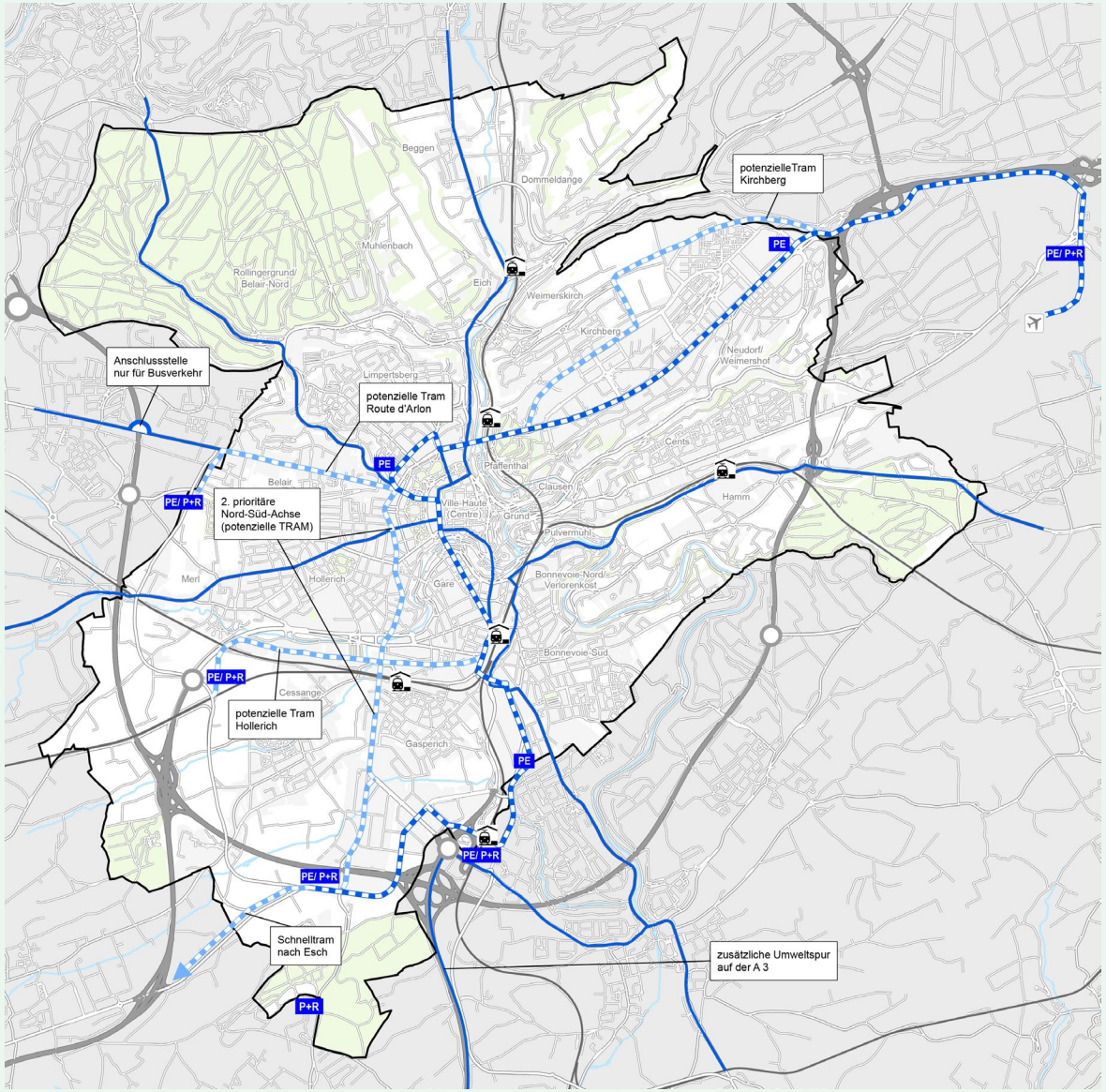
- Bislang keine Ausweichstrecken bei der Tram (Netzredundanz)
- Wenige direkte Verbindungen (Tangentialverbindungen) zwischen den Vierteln ohne Umweg übers Zentrum,
- Einzelne Lücken bei der Busspriorisierung (Busspuren und Lichtsignalanlagen)
- Platzkapazität einzelner Bus und Tram-Linien an der Auslastungsgrenze



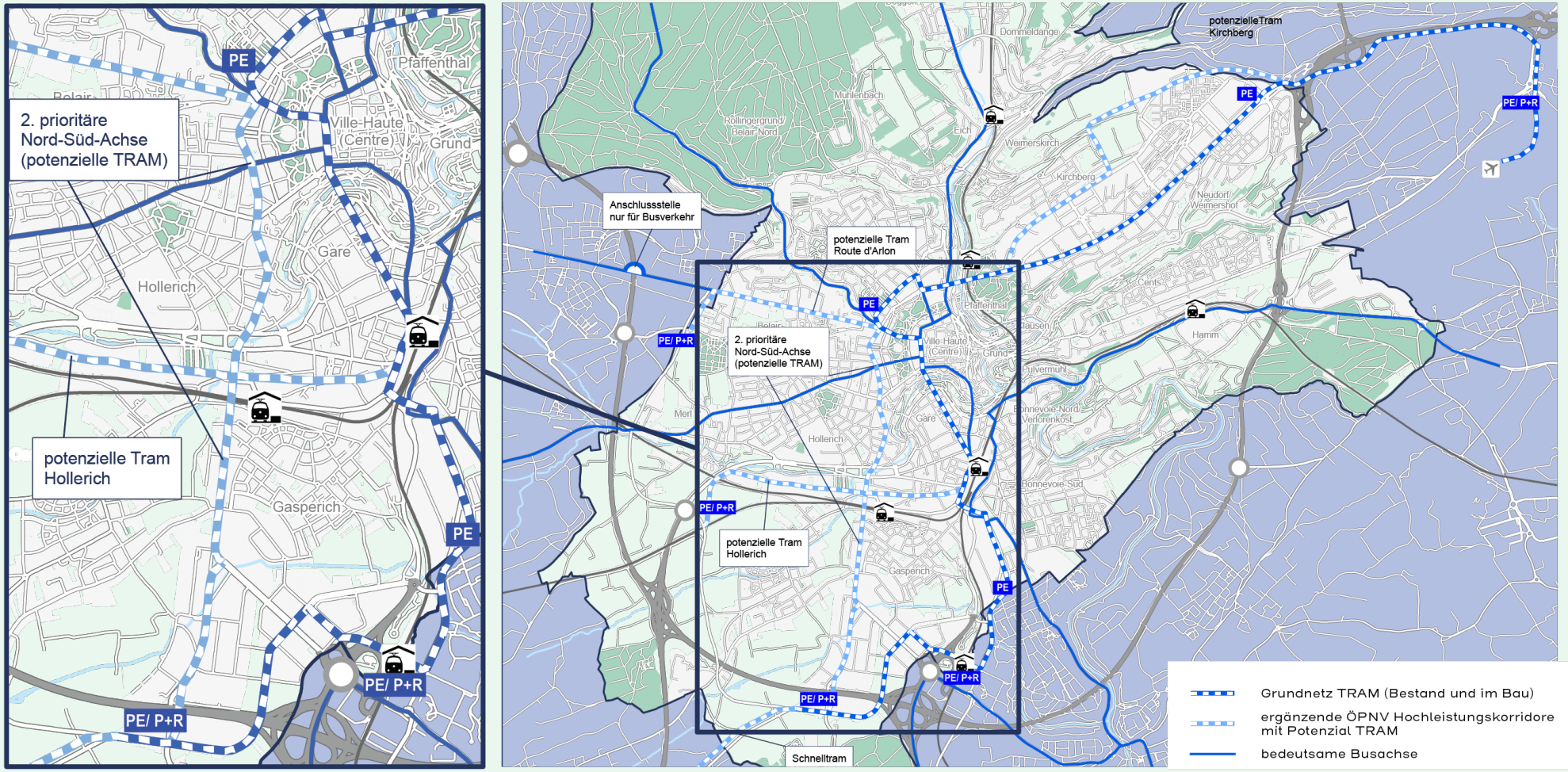
ÖPNV
zentrale Herausforderungen

- **Steigerung der Nachfrage im ÖPVN durch Entwicklung der Bevölkerung und Anzahl von Arbeitsplätzen**
  - Infrastruktur und Kapazität müssen angepasst werden
  - ÖPVN muss zusätzliche Fahrgastanteile vom KfZ-Verkehr übernehmen

- **Optimierung und Ausbau des bestehenden Angebotes zur Förderung der ÖPNV-Nutzung**
  - Beschleunigung vom ÖPNV im Stadtverkehr
  - Wettbewerbsfähiger und attraktiver ÖPNV



ÖPNV - Übergeordnete Korridore bis 2035



ÖPNV

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Ausbau der Tram zwischen Luxexpo und Flughafen	Ausbau des Tram-Netzes bis zum Flughafen Findel einschließlich der Anbindung des neuen P+R/ PE Heienhaff (im Bau).
Ausbau der Tram zwischen Bonnevoie und P+R/ PE Stade de Luxembourg	Ausbau des Tram-Netzes bis zum neuen Stadion einschließlich der Anbindung des P+R/ PE Stade de Luxembourg (ab 07.07.2024 in Betrieb).
2te Nord-Süd-ÖPNV-Achse zwischen Place de l'Etoile und Cloche d'Or	Schaffung eines leistungsfähigen direkten ÖPNV-Korridors (Tram und Bus) zwischen dem PE Etoile über den Gare/ PE Hollerich bis zum P+R/ PE Stade de Luxembourg mit direktem Übergang zur Schnelltram nach Esch.
Ausbau der Tram zwischen Place de la Gare und neuem P+R/ PE Bouillon	Ausbau des Tram-Netzes über eine neue Trasse durch die neuen Stadtgebieten (Néi Hollerich und Porte de Hollerich) zwischen Pont Buchler und dem P+R /PE Bouillon (neu).
Ausbau der Tram zwischen Place de l'Etoile und neuem P+R/ PE West	Ausbau des Tram-Netzes über die Route d'Arlon zwischen PE Etoile und neuem P+R/ PE West auf dem neuen Bvd. de Merl.
Ausbau der Tram auf dem Kirchberg	Bau einer neuen Tram-Strecke auf dem Kirchberg über Bvd. Konrad Adenauer/ Bvd. Pierre Frieden.
Ausbau Tram zwischen Cloche d'Or und Esch-sur-Alzette	Umsetzung der schnellen Tram zwischen Cloche d'Or und Esch (über Leudelange, Foetz, Esch/ Schifflange, Belval und Belvaux).
Weiterentwicklung bzw. Neubau CFL-Bahnhof Hollerich	Weiterentwicklung bzw. Neubau des CFL-Bahnhofs Hollerich mit Einbindung beider anliegenden Bahnstrecken und Entwicklung zu einem modernen Pôle d'échange.

ÖPNV

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Anpassung des CFL-Angebotes entsprechend dem PNM	Ausbau des CFL-Angebotes für verschiedene Planungszustände entsprechend dem PNM.
Bus-Hochleistungskorridore (CHNS / Corridor à Haut Niveau de Service)	Die regionalen Busse des RGTR übernehmen die Haupttransporte in die Stadt abseits der Schiene. Verschiedene Linien bekommen beschleunigte Bus-Hochleistungskorridore (CHNS). Sie werden an den Pôles d'échange (PE) an den Stadtverkehr angebunden.
Einrichtung einer Umweltspur auf der A3	Schnelle Busverbindung, Fahrgemeinschaften insbesondere für Pendler aus Süden („co-voiturage").
Nachfrageoptimiertes Tram-Linienkonzept	Schaffung eines an die jeweiligen Ausbauzustände angepassten und auf das AVL-Angebot abgestimmten Tram-Liniennetzes mit Vermeidung von Parallelbedienungen und einer Stärkung von Linienästen mit einer hohen Nachfrage sowie effizientere und umstiegsärmere Anbindung diverser PE.
Anpassung des AVL-Netzes an die Tram	Anpassung des AVL-Liniennetzes und der Taktung an den jeweiligen Ausbauzustand der Tram zur Vermeidung von Parallelverkehren und zur Stärkung stark nachgefragter Verkehrsbeziehungen.
Anpassung des RGTR-Netzes an die Tram	Anpassung des RGTR-Liniennetzes und der Umstiege an den PE an den jeweiligen Ausbauzustand der Tram zur Optimierung der Umstiege an den PE.
Zusätzliche tangentiale Angebote im AVL-Verkehr	Schaffung zusätzlicher tangentialer Angebote ohne Umweg über den Bereich Royal Hamilius und/ oder Hauptbahnhof.

ÖPNV

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Angebotsverbesserungen in Schwachlastzeiten nachts/ Wochenende	Ausbau geeigneter ÖPNV-Angebote in die Vororte in Schwachlastzeiten, z.B. on-demand-Verkehre als Ergänzung zum Nachtverkehr der AVL
Verbesserung der Anschlusssicherung	Verbesserung der Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen Betreibern des ÖPNV vor allem an den PE
ÖPNV-Priorisierung auf verschiedenen Strecken	Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zur Priorisierung des ÖPNV mit baulichen und organisatorischen Maßnahmen (LSA-Priorisierung, separate Spuren, Optimierung der Haltestellenanlagen etc.)
flächendeckende ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten	Flächendeckende Optimierung der LSA-Priorisierung an allen relevanten Knoten im Stadtgebiet
Verbesserung der Barrierefreiheit	Konsequente Umsetzung des barrierefreien Zugangs zu den Fahrzeugen des ÖPNV.
Verbessertes Qualitäts- und Störfallmanagement	Umsetzung eines flächendeckenden Qualitätsmanagement-Tools zur Überwachung der ÖPNV-Beschleunigung an den Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet inklusive Routinen zur Reaktion bei Störfällen
Einheitliche Nutzeroberfläche für Fahrgastinformation	Umsetzung einer einheitlichen digitalen Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten für alle ÖV-Verkehrsmittel im Stadtgebiet
Prüfung gemeinsamer Trassen von Bus und Tram	Prüfung der erforderlichen technischen Randbedingungen für einen Betrieb von Tram und Bus auf gemeinsamen Trassen, Definition diesbezüglicher Standards und Rahmenbedingungen
Emissionsfreier Fahrzeugpark	Durchgehender Einsatz modernster Fahrzeuge ohne CO-2-Emissionen

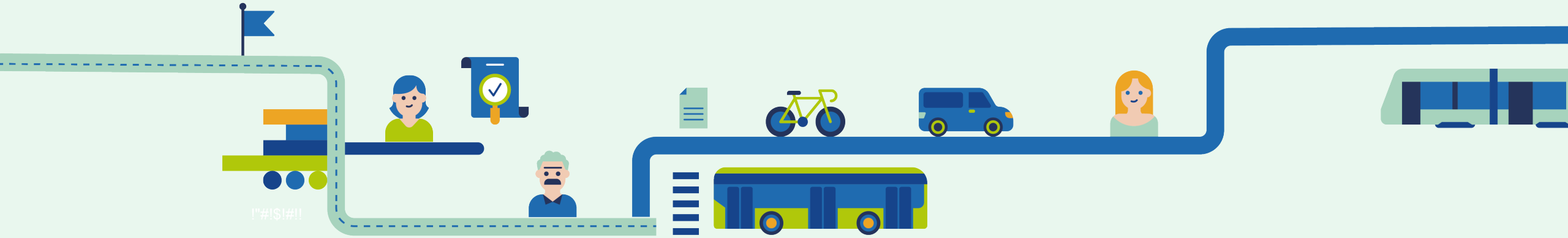
Radfahrer

Stärken

- Sukzessive Optimierung des bestehenden Netzes
- Stadtgröße bietet gute Voraussetzungen für den Radverkehr
- Viele gute Beispiele für hochwertige und nutzergerechte Abstellanlagen (bikebox, P-Knuedler, P-Fort Neipperg, …)
- Flächendeckendes Fahrradverleihsystem vel'OH!

Schwächen

- unverträglicher Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen (sowie Fußgängern) mit der Folge verringerter Qualität und verstärkter Konflikte
- Fahrradnetz weist noch zahlreiche Lücken auf
- Teilweise nicht genug öffentliche Abstellanlagen vorhanden

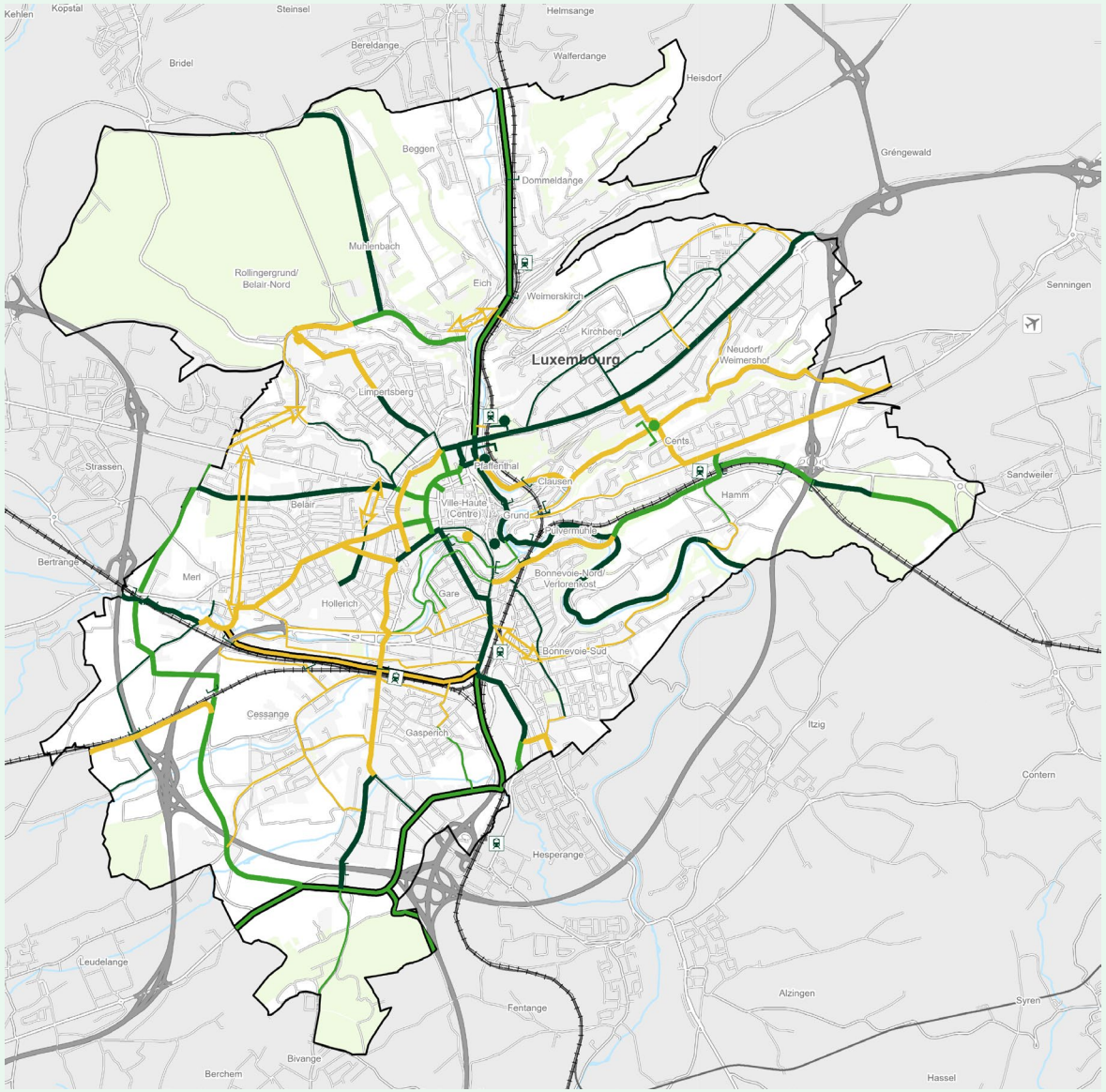


Radfahrer
zentrale Herausforderungen

- **Optimierung und Ausbau des bestehenden innerstädtischen Radnetzes**
  - Schaffung von einem lückenlosem, durchgängigem und direktem Radnetz
  - Die sanfte Mobilität muss in ihrer Rolle als komplementärer Verkehrsträger gestärkt werden

- **Erhöhung der Kapazitäten von Fahrradabstellanlagen**

- **Verbesserung der Bedingungen und des Komforts für Radfahrer**
  - Bessere Berücksichtigung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
  - Verbesserung Winterdienst im Radverkehrshauptnetz



Radfahrer

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Aufbau der Radschnellwege („Vëlosexpressweeër“)	Hochwertige, direkte Radschnellverbindungen zur Verbindung von Stadt und Umland (Konfliktminimierung durch niveaufreie Lösungen wie Tunnel/ Überführungen) mit verbesserter Verbindung von Wohn- und Arbeitsorten in den Korridoren Nord (Mersch), Süd (Dudelange) und Südwest (Esch/ Alzette)
Aufbau ergänzender regionaler Hauptrouten zur verbesserten Anbindung der Nachbargemeinden	Ergänzende Stadt-Umland-Routen: lückenlos, durchgängig und direkte Routenführung über die Korridore Süd (Hesper), Südwest (Leudelange), Nordost (Findel), Ost (Sandweiler/Contern), Südost (Howald))
Hochwertiges, lückenloses und gut erkennbares innerstädtisches Radverkehrshauptnetz	Weiterentwicklung/ Ergänzung des innerstädtischen Radverkehrshauptnetzes mit Anbindung an die regionalen Radwege (lückenlos, durchgängig und direkte Routenführung, Anpassung und Verwendung von einheitlichen Standards)
Punktuelle Verbesserungen des Hauptnetzes	Punktuelle Verbesserungen zur Erhöhung des Komforts und der Sicherheit im bestehenden Hauptnetz (klare Situationen in Kreuzungsbereichen schaffen, Entschärfung erkannter Konfliktpunkte)
Kennzeichnung Hauptrouten	Kennzeichnung der Hauptrouten zur Verbesserung der Wiedererkennung und Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer
Aufbau/ Ausbau und Verbesserung von Nebenachsen	Schaffung eines feinmaschigen Netzes zwischen den Hauptachsen und bestimmten Zielen, Ergänzungsachsen und Zubringerwege zu den Hauptachsen, um ein vollständiges Radverkehrsnetz zu schaffen

Radfahrer

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Erhöhung Fahrradabstell-kapazitäten an Bahnhöfen/ zentralen Schnittstellen	Ausbau der Abstellkapazitäten an Bahnhöfen/ zentralen Schnittstellen mit deutlich erhöhter Kapazität entsprechend der zukünftigen Anforderungen (sicher und komfortabel)
Fahrradabstellanlagen an POIs	Schaffung ausreichender Abstellanlagen gemäß der Nachfrageentwicklung rund um die Innenstadt, bei Sportstätten und bei kulturellen Einrichtungen, bei öffentlichen Einrichtungen, an Schulen/ Bildungseinrichtungen etc.
Verbesserung Bedingungen Fahrradabstellung bei Wohnneubauten	Schaffung ausreichender Fahrradstellplätze durch neue Vorschriften im Bautenreglement
Verbesserung der Bedingungen und des Komforts für den Radverkehr	Konflikte zwischen Radfahrern und parkenden Autos reduzieren, Wegweisung verbessern, Radwegenetz klar lesbar machen, ausreichende Beleuchtung sicherstellen, etc.

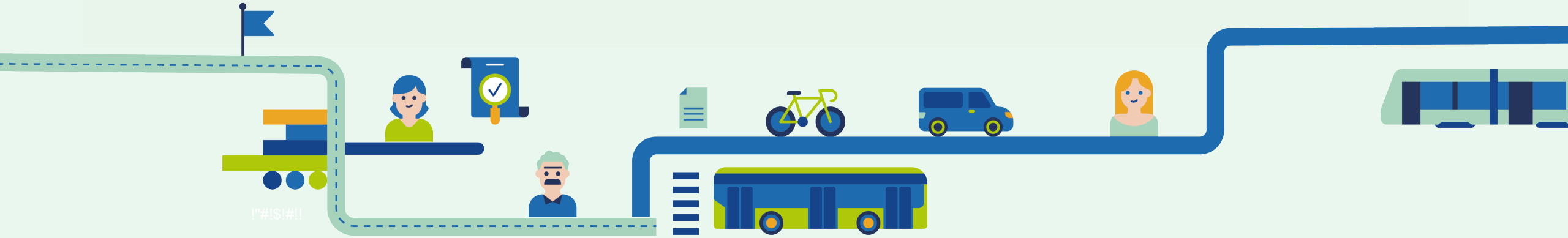
Ruhender Verkehr

Stärken

- Gutes Stellplatzangebot im Straßenraum, in den Parkhäusern (hier gibt es teilweise Kapazitätsreserven) und P&R
- Flächendeckende Bewirtschaftung mit Gebühren
- dynamisches Parkleitsystem für Oberstadt, Bahnhofsviertel und Kirchberg

Schwächen

- teilweise Stellplatzüberlastung im öffentlichen Raum
- Flächenbedarf der Stellplätze im öffentlichen Raum oft im Konflikt zu anderen Verkehrsteilnehmern und Nutzungen
- Parkraumbewirtschaftung entspricht nur bedingt den aktuellen Anforderungen

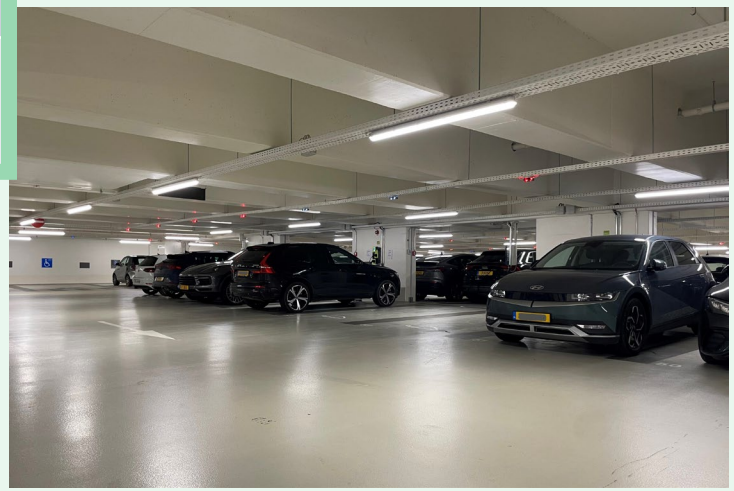


Ruhender Verkehr
zentrale Herausforderungen

- **Anpassung Parkraummanagement**
  - Stadtweite Anpassung der Parkraumbewirtschaftung zum Zweck einer stärkeren Steuerungswirkung (u.a. Tarif und Parkdauer, …)
  - Überarbeiten der Bedingungen für Bewohnerparken mit Vignette (u.a. Neuordnung Gültigkeitsbereiche, Kosten, …)

Ruhender Verkehr

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Maßnahmen für den ruhenden Verkehr in Neubaugebieten	Staffelung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen von Neubaugebieten in Abhängigkeit der Lage im Stadtgebiet oder/ und des Anschlusses an den öffentlichen Verkehr. In Neubaugebieten grundsätzlich Konzept der Sammelparkplätze/ Quartiersgaragen verfolgen, keine gebäudespezifischen Stellplätze .
Maßnahmen für den ruhenden Verkehr in bestehenden Vierteln	Ziel ist es bei Möglichkeit den ruhender Verkehr zu verlagern (Tiefgaragen und Sammelparkplätze) und somit Platz zu schaffen für den Umweltverbund.
Überarbeitung der Regelungen zum Bewohnerparken	Überarbeiten der Bedingungen für Bewohnerparken mit Vignette (u.a. Neuordnung Gültigkeitsbereiche, Kosten, ...)
Stärkung der Steuerungsfunktion des Parkraummanagements	U.a. durch eine stadtweite Anpassung der Parkraumbewirtschaftung z.B. gemäß allgemeiner Preisentwicklung sowie der Bewirtschaftungszeiten. Ziel ist eine stärkere Steuerungswirkung.



Straßennetz

Stärken

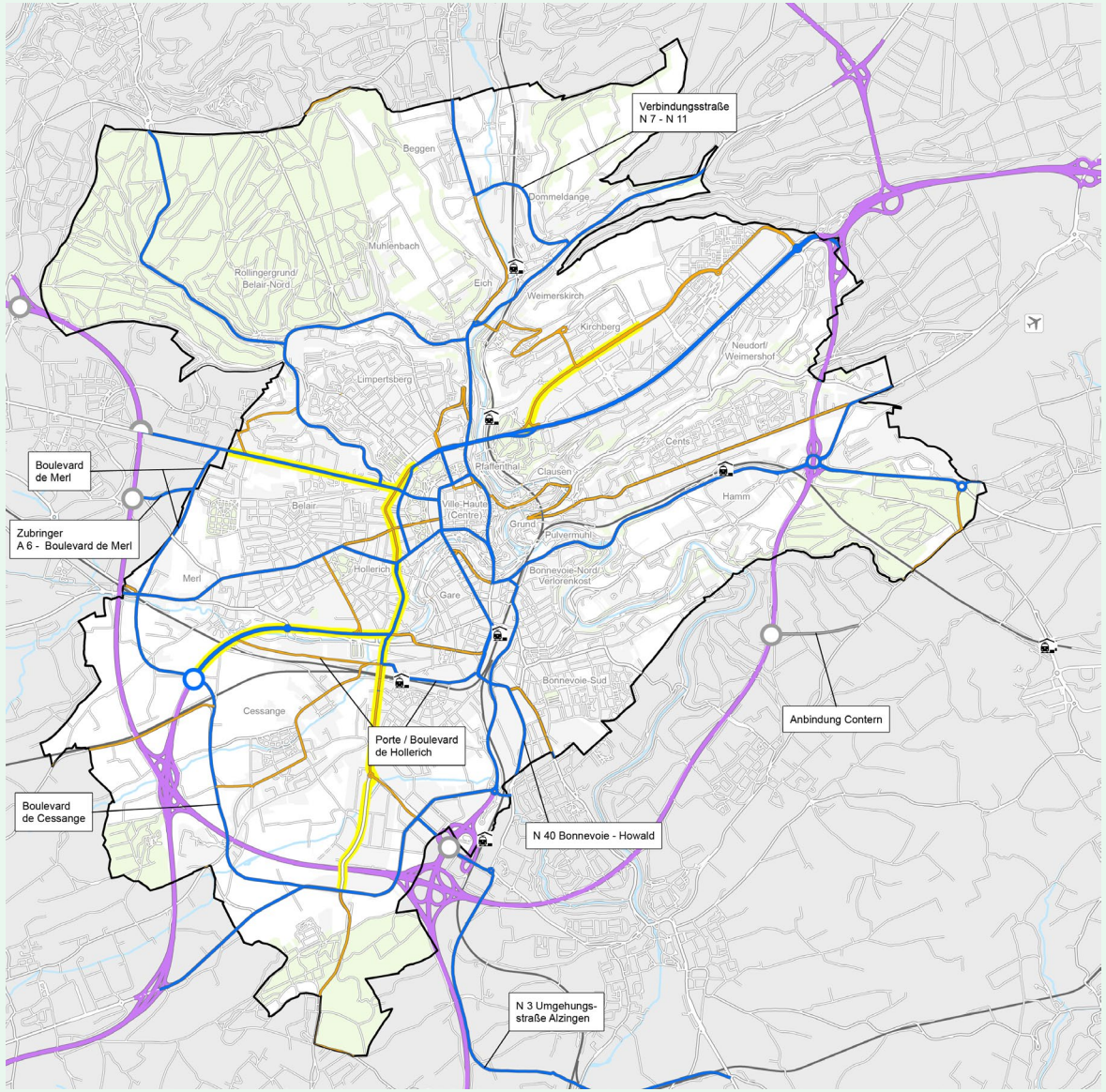
- Gut strukturiertes und begreifbares Straßennetz im Stadtgebiet
- Weitgehend leistungsfähige Straßen vom Stadtrand in Richtung Innenstadt
- Guter baulicher Zustand des Straßennetzes und hohe Qualität neugestalteter Straßenräume
- großflächige, umfangreiche Verkehrsberuhigung

Schwächen

- Die Autobahn am Stadtring ist zu unattraktiv, sodass langlaufender Quell- und Zielverkehr durch die Innenstadt führt
- Leistungsfähigkeit im Innenstadtbereich weitestgehend erschöpft
- zum Teil Abweichungen zwischen der Klassifizierung der Straßen und ihrer tatsächlichen Funktion

Straßennetz
zentrale Herausforderungen

- **Sicherung einer hohen Leistungsfähigkeit der Autobahn (Aufgabe des Staates)**
  - Entlastung/ Freihalten der Stadt von Durchgangsverkehr und langlaufendem Quell- und Zielverkehr sowie Verkehr aus dem weiteren Umland
- **Ausgelastetes Straßennetz in der Innenstadt ohne Ausbaumöglichkeit durch Topografie und bestehende Bebauung**
  - Verlagerung von Teilen des Kfz-Verkehrs auf ÖPNV und sanfte Mobilität, damit Straßennetz trotz Mobilitätszuwachs funktionsfähig bleibt
- **Stärkung peripherischer Verbindungen um den Stadtkern zu entlasten**
- **Einbindung neuer Stadtentwicklungsgebiete in das Straßennetz (inkl. ÖPNV und sanfte Mobilität)**



Straßennetz

Maßnahme	Kurzbeschreibung
N3 Umgehung Alzingen	Bau N3 zur Umgehung Alzingens mit Anschluss an Rue des Scillas
Teilumbau Anschlussstelle (AS) Hesperange	Teilumbau der AS Hesperange zur besseren Verknüpfung mit dem innerstädtischen Straßennetz
Autobahn-Zubringer Contern	Bau eines Autobahnzubringers von Contern zur A1 mit neuer AS nördlich von Itzig, Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete Contern und Sandweiler, Entlastung Kreisverkehr Irrgarten (AS N2 an A1)
Bau der neuen AS Strassen mit Zubringer zum Boulevard de Merl	Bau der neuen AS Strassen als Ersatz für die Anschlussstellen Strassen (alt) und Helfenterbréck
Teilrückbau AS Strassen (alt)	Teilrückbau der alten Anschlussstelle Strassen, zukünftig nur noch nutzbar für Busse
Rückbau AS Helfenterbréck	Rückbau der bisherigen Anschlussstelle Helfenterbréck

Straßennetz

Maßnahme	Kurzbeschreibung
N40 Bonnevoie/ Howald	Bau der neuen N40 Bonnevoie/ Howald (Rue de Scillas/ Im Bau bzw. teilweise abgeschlossen)
Porte de Hollerich/ Boulevard de Hollerich	Umgestaltung des Straßennetzes in Hollerich gemäß den Anforderungen der Stadtentwicklung in diesem Bereich mit der Integration einer ÖPNV-Trasse sowie der sanften Mobilität
Boulevard de Merl	Bau des Boulevard de Merl als Grundlage für die Anbindung von Entwicklungsgebieten gemäß PAG und der Integration einer ÖPNV-Trasse sowie der sanften Mobilität
Boulevard de Cessange	Bau des Boulevard de Cessange als Grundlage für die Anbindung von Entwicklungsgebieten gemäß PAG und der Integration einer ÖPNV-Trasse sowie der sanften Mobilität
Verbindungsstraße N7 - N11	Bau einer Verbindungsstraße von der N7 zur N11 in Dommeldange mit Tunnel, Entlastung von Teilbereichen der Rue de Beggen/ Rue d'Eich in Dommeldange
Umgestaltung Verknüpfung N7 - N11 Eich (Place Dargent)	punktuelle Umgestaltung der Verknüpfung N7 - N11 in Eich
Umgestaltung Eingangssituation A4	Umgestaltung der Autoroute d'Esch nördlich Croix de Cessange bis zur route d'Esch (inkl. Verknüpfung Bvd. de Cessange/ Bvd. de Merl) zu einem innerstädtischen Boulevard mit Anbindung P+R/ PE Bouillon (neu)

Straßennetz

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Anpassung der Straßenräume der Innenstadt an Erfordernisse des Umweltverbundes (ÖPNV/ sanfte Mobilität)	Umgestaltung unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen der ÖPNV-Priorisierung und der sanften Mobilität
Neuordnung von Klassifizierung und Zuständigkeit im Straßennetz	Neuordnung von Klassifizierung und Zuständigkeit im Straßennetz entsprechend der heutigen Bedeutung bzw. der zukünftigen Netzkonfiguration
Geschwindigkeitskonzept Straßennetz	Neujustierung der zulässigen Geschwindigkeiten im gesamten Stadtgebiet
Entlastung Wohngebiete vom Kfz-Verkehr	Entlastung Wohngebiete von gebietsfremden Kfz-Verkehr durch gestalterische und organisatorische Ansätze (Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsreduktion, etc.)

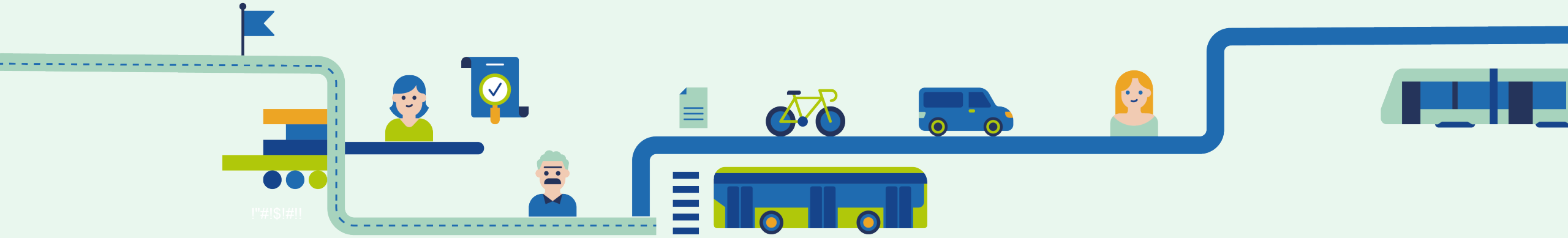
Fußgänger

Stärken

- Generell hohe Qualität des öffentlichen Raumes
- Barrierefreiheit wird sukzessive im öffentlichen Raum durchgesetzt (Aufzüge, Brücken, Bordsteinabsenkungen, Blindenleitsystem, …)
- Zahlreiche Querungshilfen (LSA, Mittelinseln) über hoch belastete Straßen

Schwächen

- Breite der Fußwege an älteren Wegen entspricht teils nicht heutigen Anforderungen
- Berücksichtigung der Fußgänger an Lichtsignalanlagen ist teilweise zu verbessern (z.B. durch kürzere Wartezeiten)



Fußgänger
zentrale Herausforderungen

- **Optimierung und Ausbau des bestehenden innerstädtischen Fußgängernetzes**
  - Die sanfte Mobilität muss in ihrer Rolle als komplementärer Verkehrsträger gestärkt werden
- **Sukzessiver Abbau von Engstellen und Barrieren**
  - Barrierefreiheit weiter ausbauen
- **Vorbeugende Beseitigung sicherheitsgefährdender Situationen**
- **Ausarbeitung eines stadtübergreifenden Konzeptes mit (kleinteiligen) Einzelmaßnahmen**

Fußgänger

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Nutzbare Breite der Gehwege sicherstellen	Bestehende Hindernisse abbauen und verlagern (z.B. Terrassen, Trafos, Werbung), alternativ zusätzliche Breite vorsehen
Abbau von Barrieren	• Techn. Einrichtungen zur Überwindung topografischer/ baulicher Barrieren (z.B. Brücke Cents mit Lift aus Neudorf), • Durchlässigkeit von Quartieren durch engmaschiges Wegenetz/ geringe Blockgrößen sicherstellen, • Schließung von Lücken im Fußwegenetz, • Konsequenter Ausbau der Barrierefreiheit, • Sicherstellung ausreichender Fußgängerüberwege (<150m Abstand) an Hauptachsen
Freigabe/Wartezeit bei LSA	Keine unnötig langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) für Fußgänger
Trennung der Ströme	Konflikte zwischen Fußgängern und anderen Nutzern (insbesondere Radverkehr/ E-Scooter) vermeiden, Mischverkehr nur bei schwachem Verkehrsaufkommen (in verkehrsberuhigten Bereichen)
Barrierefreiheit	Barrierefreiheit weiterhin konsequent in neuen Projekten umsetzen sowie im Bestand verbessern, regelmäßige Kontrolle des Zustands
Steigerung der Aufenthaltsqualitäten	• Sukzessive weitere Aufwertung • Gestaltung des öffentlichen Raums • Begrünung/ Möblierung/ Beleuchtung

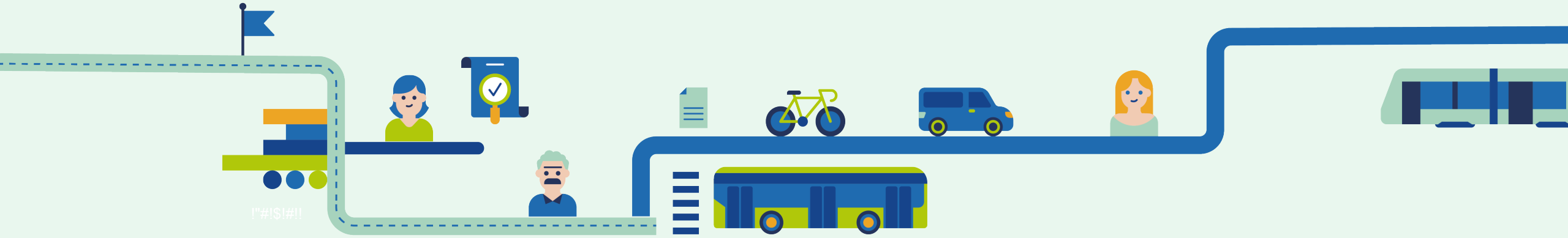
Intermodalität und Innovation, sonstige Aspekte

Stärken

- Verfügbarkeit etablierter Car-Sharing-Angebote
- E-Bike-Sharing-System mit starker öffentlicher Präsenz
- einfacher Zugang zu den einzelnen Mobilitätsangeboten
- nahezu flächendeckendes Angebot an öffentlichen Ladestationen für Autos

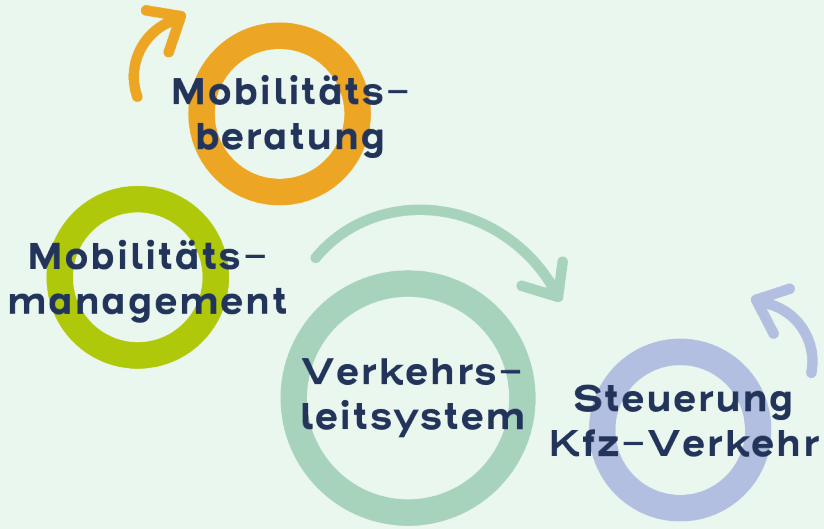
Schwächen

- unvollständige Abdeckung des Stadtgebiets mit Car-Sharing-Angeboten
- keine gebündelten Mobilitätsangebote in Form von „Mobilitätsstationen“
- Nutzung verschiedener Apps bei multi- und intermodalen Wegeketten erforderlich



Intermodalität und Innovation, sonstige Aspekte zentrale Herausforderungen

- **Verbesserung des Angebotes und der Nutzung von Car-Sharing**
- **Förderung multimodaler Verhaltensweisen (Mobilitätsstationen)**
- **Optimierung und Weiterentwicklung der Schnittstellen zum ÖPNV sowie der P+R**
- **Aufbau eines stadtregionalen Verkehrssystemmanagement**
  - Verkehrsleit- und Informationssystem
- **Mobilitätsmanagements für spezielle Zielgruppen**
  - Pendler/ Unternehmen/ Verwaltungen/ „Neubürger“
- **Maßnahmen zur Sicherung erforderlicher Wirtschaftsverkehre**

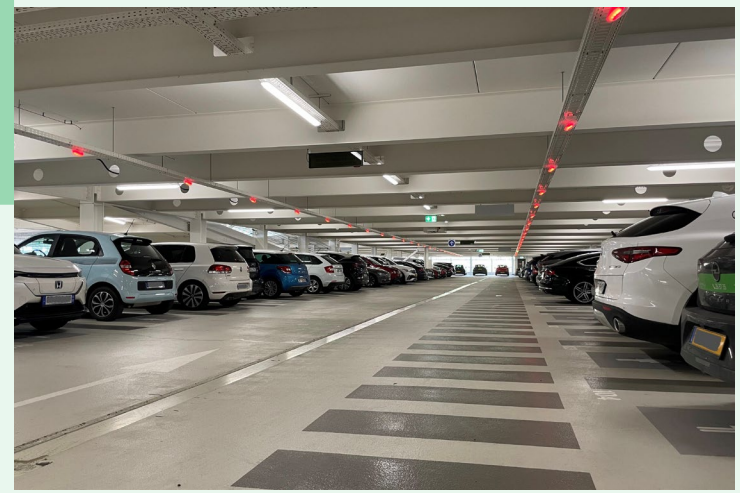


Intermodalität und Innovation

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Erweiterung Car-Sharing-Angebot	Erweiterung des Car-Sharing-Angebotes in noch nicht erschlossene Bereiche
Förderung Car-Sharing	Förderung des Car-Sharing (z.B. durch Kooperationsmodelle mit Investoren, Prüfung weiterer Förderansätze)
Konzept Mobilitätsstationen	Entwicklung eines Konzeptes für Mobilitätsstationen unterschiedlicher Bedeutung und Größe mit Zusammenführung verschiedener Mobilitätsangebote und bei Bedarf ergänzender Dienstleistungen
Konzept E-Ladestationen	Erarbeitung eines Konzeptes für den Bedarf, räumliche Verteilung und Art der E-Ladestationen

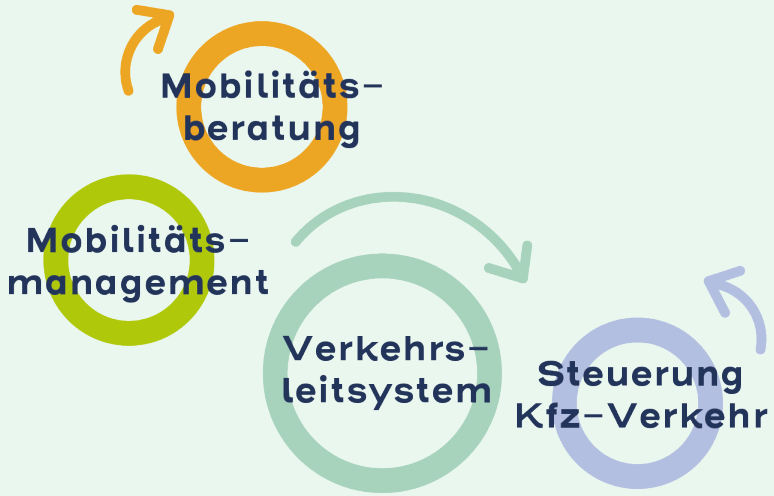
Schnittstellen

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Umsetzung neuer P+R-Standorte	• P+R/ PE West mit ca. 3.000 Stellplätzen • P+R/ PE Héienhaff mit ca. 4.000 Stellplätzen • P+R/ PE Bouillon mit ca. 2.000 Stellplätzen (Standortwechsel) • P+R/ PE Stade de Luxembourg mit ca. 2.000 Stellplätzen (bereits umgesetzt)
Strategie zielgruppengerechte Nutzung von P+R-Stellplätzen	Überlegungen/ Konzept zur Nutzung der P+R-Stellplätze durch Pendler und Besucher (Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV)
Entwicklung der Schnittstellen des ÖPNV	• Weiterentwicklung des Bahnhofs Howald • Weiterentwicklung bzw. Neubau des Bahnhof Hollerich • P+R/ PE Héienhaff mit ca. 4.000 Stellplätzen • P+R/ PE Stade de Luxembourg mit ca. 2.000 Stellplätzen (bereits umgesetzt) • P+R/ PE Bouillon mit ca. 2.000 Stellplätzen (Standortwechsel) • P+R/ PE West mit ca. 3.000 Stellplätzen • PE Lycée Bouneweg (bereits umgesetzt) • PE Stäreplatz (Étoile) (bereits umgesetzt/ Weiterentwicklung)



Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Datengrundlagen Verkehrsleitsystem	Aufbau/ Weiterentwicklung/ Systematisierung der systematischen Erfassung von Kenndaten des Verkehrs gemäß den noch herzuleitenden Anforderungen
Aufbau stadtregionales Verkehrsleit- und Informationssystem	Aufbau eines verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsleit- und Informationssystems mit visuellen Informationen an alle Verkehrsteilnehmer, Zusammenführung kommunaler und regionaler Ansätze
Neuanwohnermanagement/ Pendlerberatung	Beratungsleistungen und Leitfaden für die Zielgruppen Neubürger und Pendler zum Thema Mobilität in der Stadt Luxemburg
Leitfaden betriebliches Mobilitätsmanagement	Erarbeitung eines Leitfadens zum betrieblichen Mobilitätsmanagement als Informationsmaterial für Unternehmen



Wirtschaftsverkehr

Maßnahme	Kurzbeschreibung
Standortprüfung Industrie und Gewerbe	Verkehrliche Bewertung aller maßgeblichen Großstandorte für Industrie, Gewerbe und Logistik (Bestand und gemäß PAG) und Ableitung verkehrsplanerischer Anforderungen zur Standortentwicklung
Definition Lkw-Vorbehaltsnetz	Festlegung eines uneingeschränkt befahrbaren Vorbehaltsnetzes für den Lkw-Verkehr
Logistikkonzept Innenstadt (Gare und Ville haute)	Entwicklung eines Konzeptes mit innovativen Ansätze der City-Logistik für die Stadtteile Ville Haute und Gare

Nächste Schritte

Nächste Schritte

- **Progressives Umsetzen verschiedener Maßnahmen**
  - Konzept „Verkehrsberuhigung in den Vierteln“
  - Konzept „Mobilité douce“
    - Integriertes Fuß- und Radverkehrskonzept
    - Aktuell im Ausschreibungsprozess und der Auftrag soll in den nächsten Tagen erfolgen
    - Tiefgreifende Planung auf Basis der Analysen und Strategien aus dem Mobilitätsplan
  - Reform Parkraumbewirtschaftung
    - Analyse aller Aspekte des bestehenden Parkraummanagements (Basis Mobilitätsplan)
    - Ausarbeiten von Maßnahmen in allen Bereichen (Tarifstruktur, Parkdauer, Bewohnerparken, …)
  - Kinderstadtplan
  - Konzept „Ausbau Ladeinfrastruktur Elektromobilität“
  - Konzept „Aufbau städtisches Verkehrsleitsystem“

Fragen / Antworten

Für Ihre Anregungen und Hinweise: mobiliteitsplang@vdl.lu

Weitere Informationen unter: mobiliteitsplang.vdl.lu