

Onse

Mobilitéitsplang

fir muer

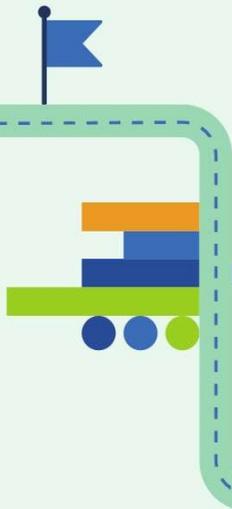
vernetzt • innovativ • nohalteg

03.03.2022

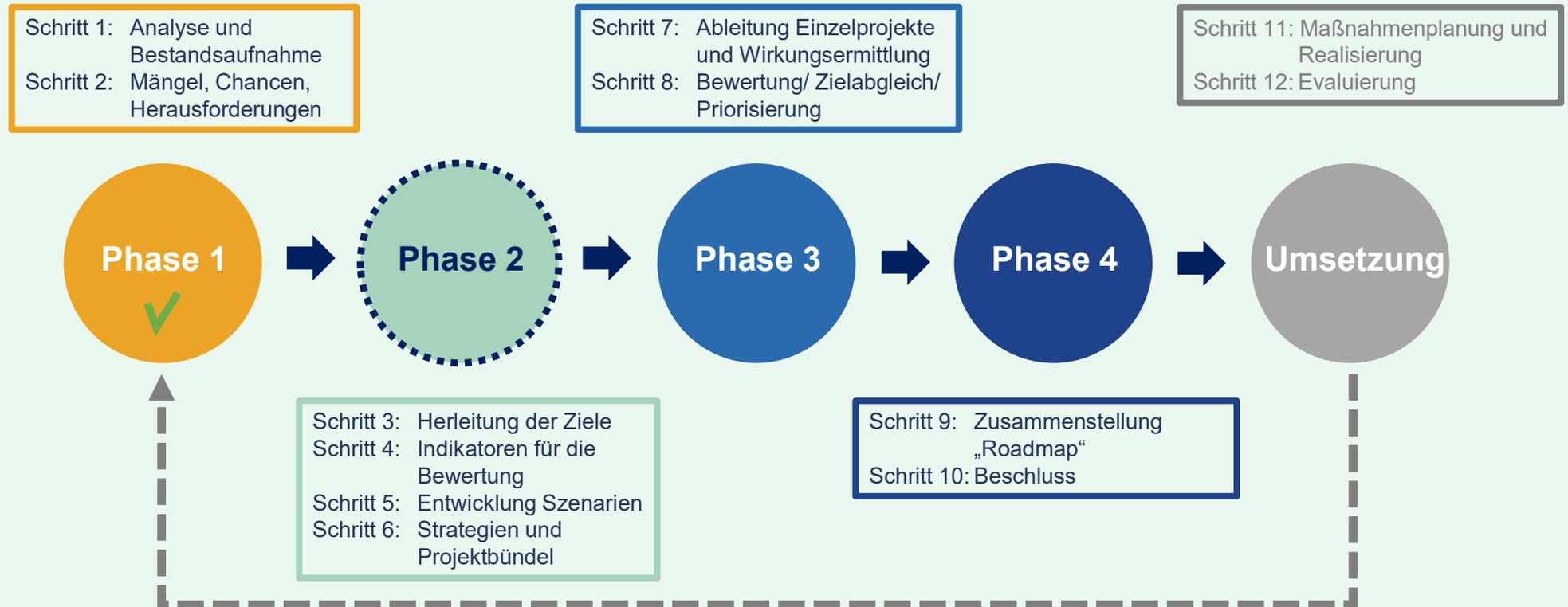


2302/2022

Stand der Bearbeitung

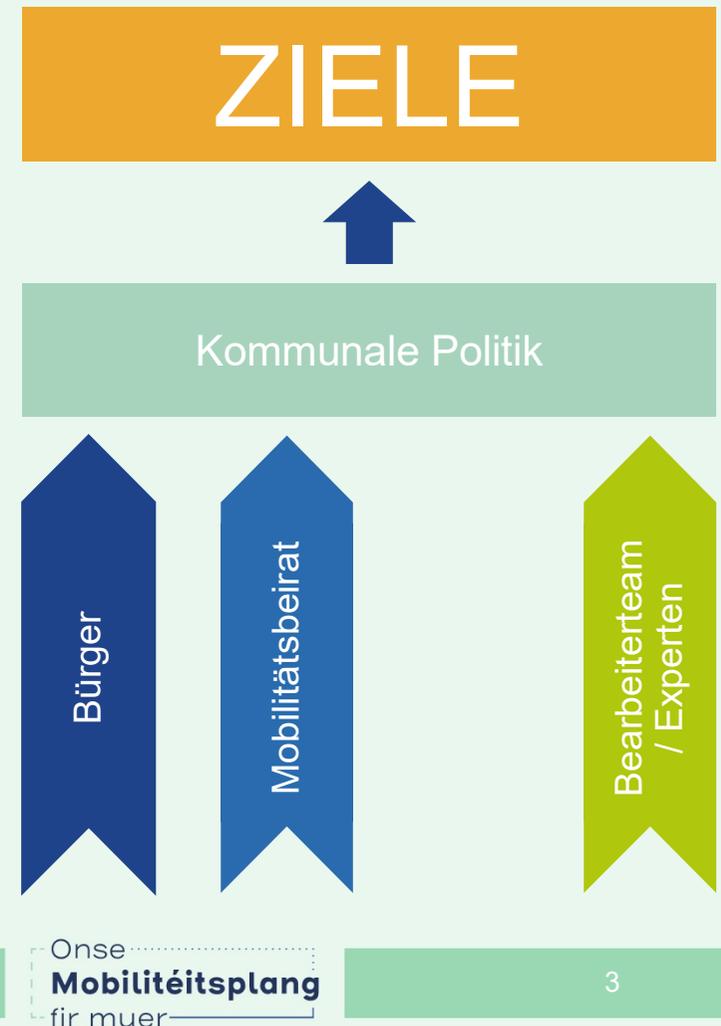


Stand der Bearbeitung



3 Säulen zur Ausarbeitung der Ziele

- Die Ausarbeitung der nachfolgenden Ziele erfolgte auf Basis der Hinweise:
 - ⇒ Aus der Umfrage vom 14.10 – 14.11.2021
 - ⇒ Aus dem Mobilitätsbeirat vom 10.02.2022 (Workshop)
 - ⇒ In Abstimmung mit dem Schöfferrat
 - ⇒ Input aus der öffentlichen Bürgerbeteiligung vom 03.03.2022
- ⇒ **Entscheidung** und Vorgabe der Ziele **durch die kommunale Politik**
- Diese Ziele bilden die Grundlage für die weiteren Bearbeitungsschritte (Entwicklung von Szenarien, Ausarbeitung Maßnahmen,...) und sind ein wichtiger Schritt für den weiteren Prozess.



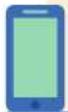


Onse
Mobilitéétsplang
fir muer

vernetzt • innovativ • nohalteg

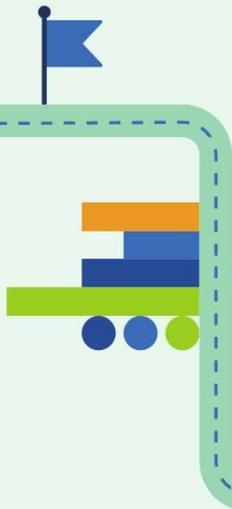


Participez
à l'enquête en ligne
du **14.10** au **14.11**
mobiliteitsplang.vdl.lu

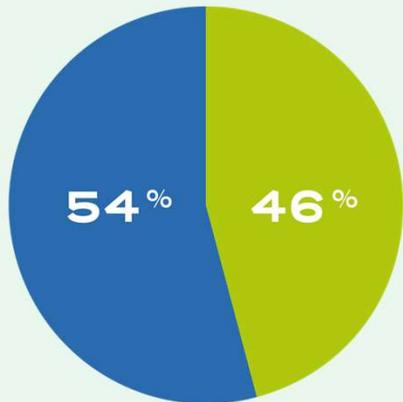




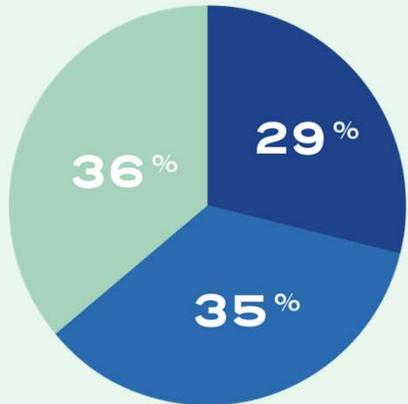
Eckdaten der Umfrage



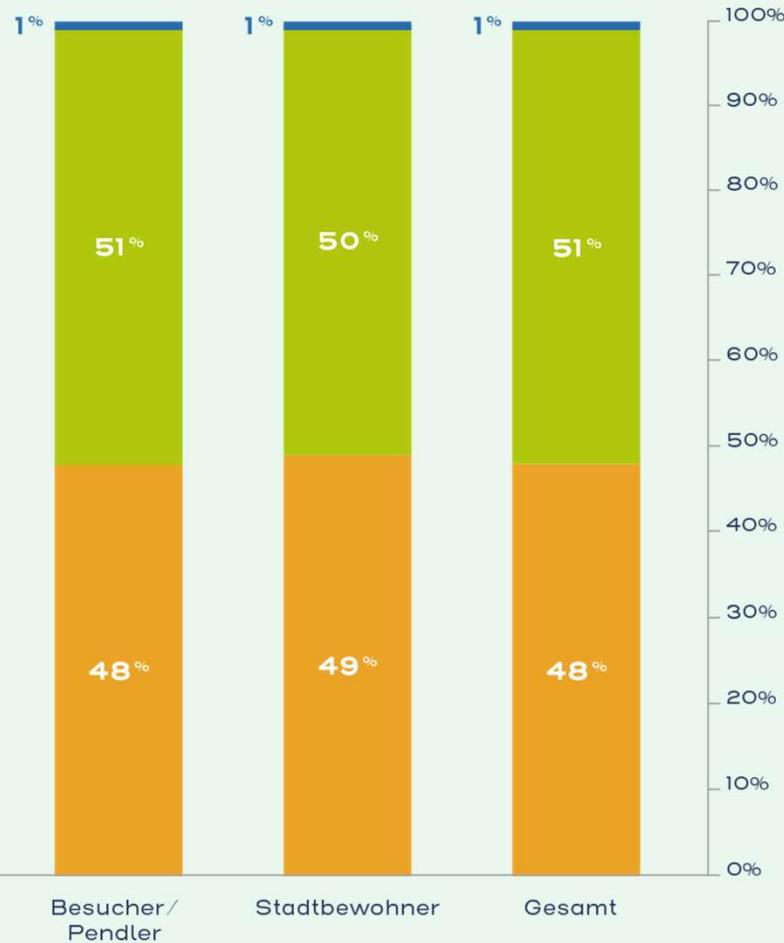
Eckdaten der Umfrage



● Besucher/Pendler ● Stadtbewohner



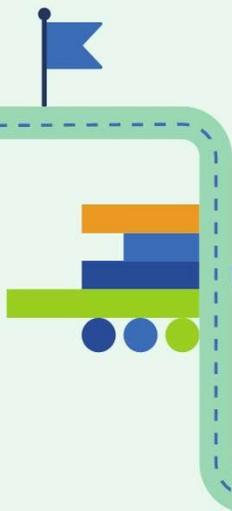
● innerhalb 10 km von Luxemburg-Stadt entfernt
 ● mehr als 10 km von Luxemburg-Stadt entfernt
 ● im Ausland



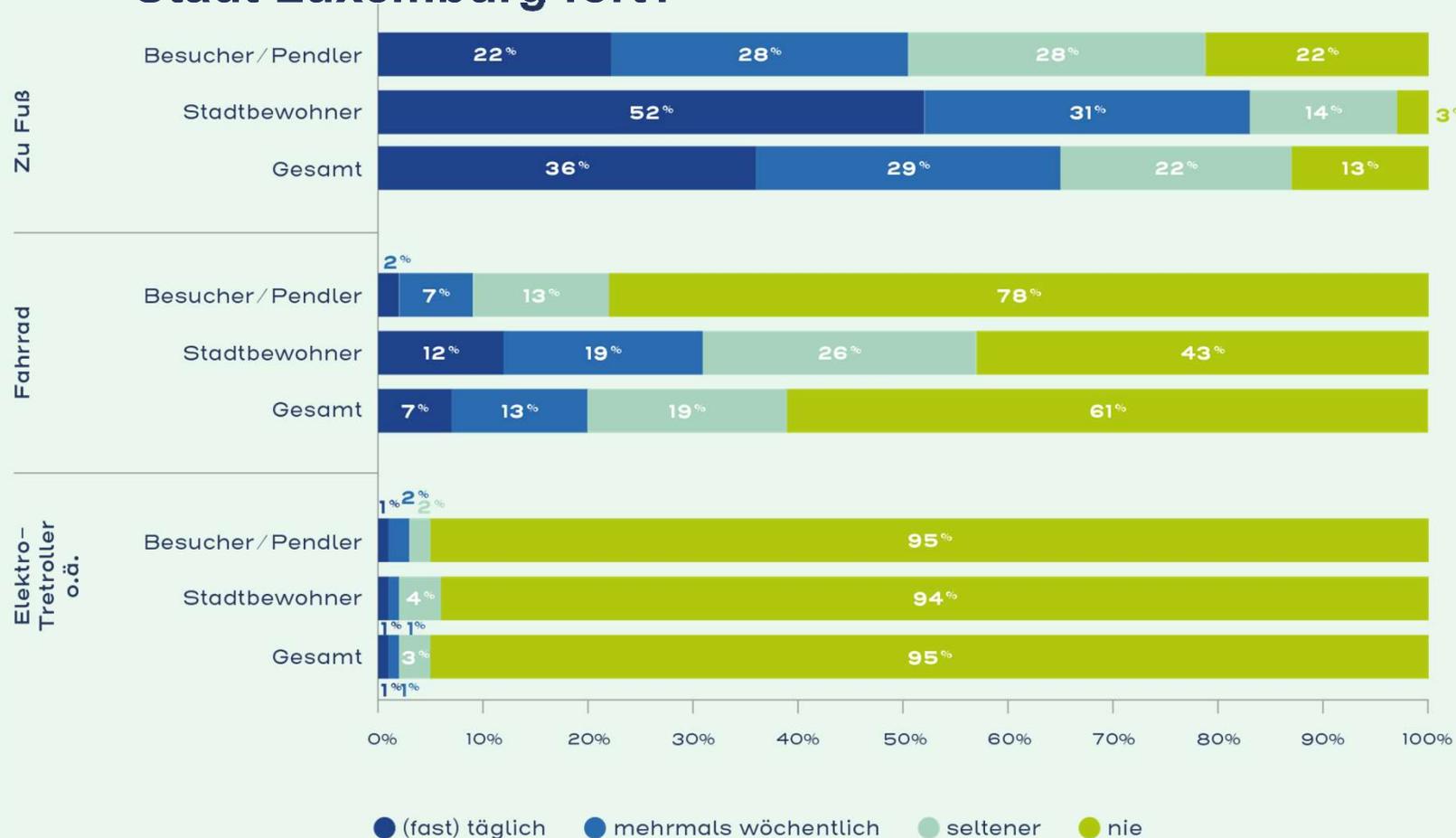
- Laufzeit 14. Oktober - 14. November 2021
- 8.482 Teilnehmer
- davon haben 6.245 die Umfrage komplett abgeschlossen.
- Es wurden 2.153 Freitextbemerkungen gezählt mit 4.250 Kommentaren.

● unbestimmt
 ● weiblich
 ● männlich

Allgemeines zum Mobilitätsverhalten

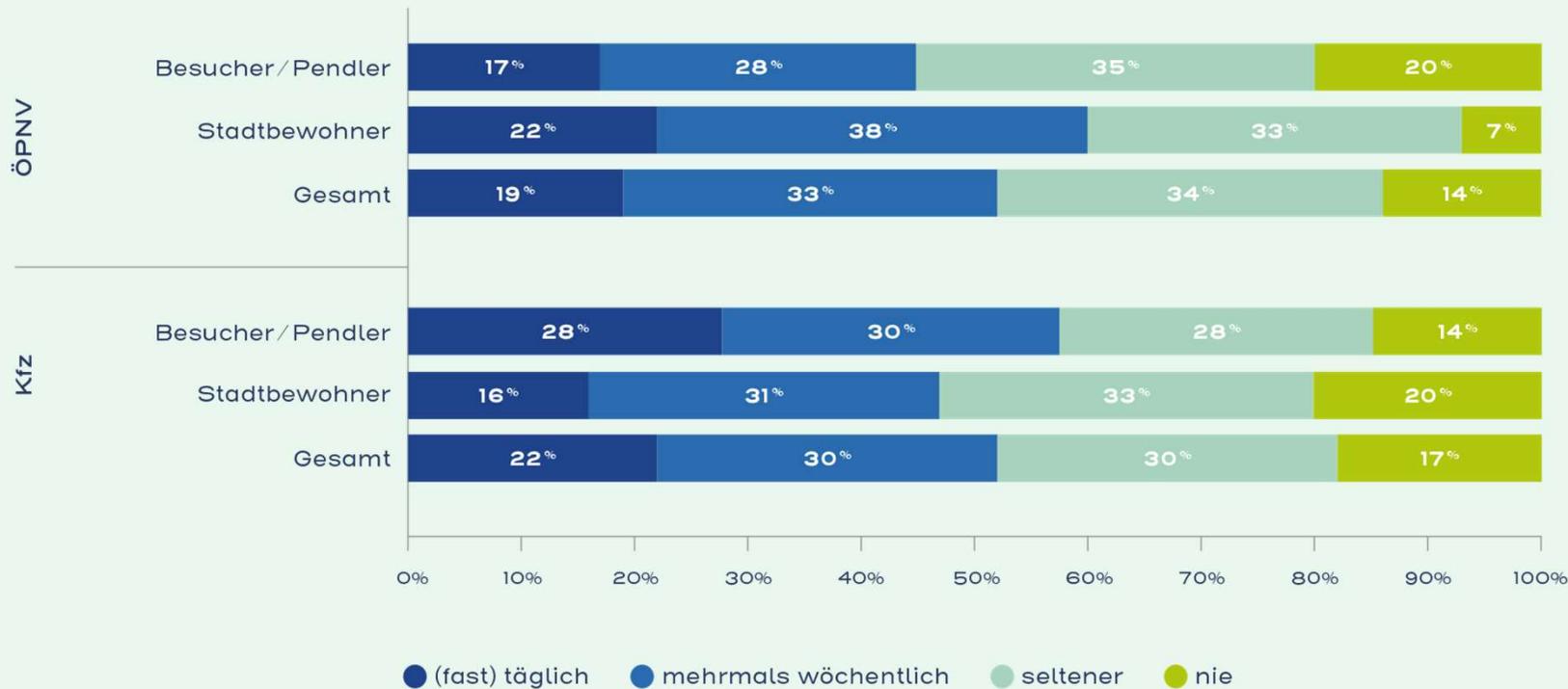


Wie und in welcher Häufigkeit bewegen Sie sich in Ihrem Alltag in der Stadt Luxemburg fort?



- Die am meisten praktizierte Fortbewegungsart der Befragten, die sich in der Stadt Luxemburg bewegen, ist „zu Fuß“.
- Das Fahrrad wird als 4. häufigstes Fortbewegungsmittel angegeben.
- Der (Elektro-)Tretroller spielt keine Rolle bei den Befragten.
- An 2. und 3. Stelle befinden sich die ÖPNV- und Kfz-Nutzer.

Wie und in welcher Häufigkeit bewegen Sie sich in Ihrem Alltag in der Stadt Luxemburg fort?

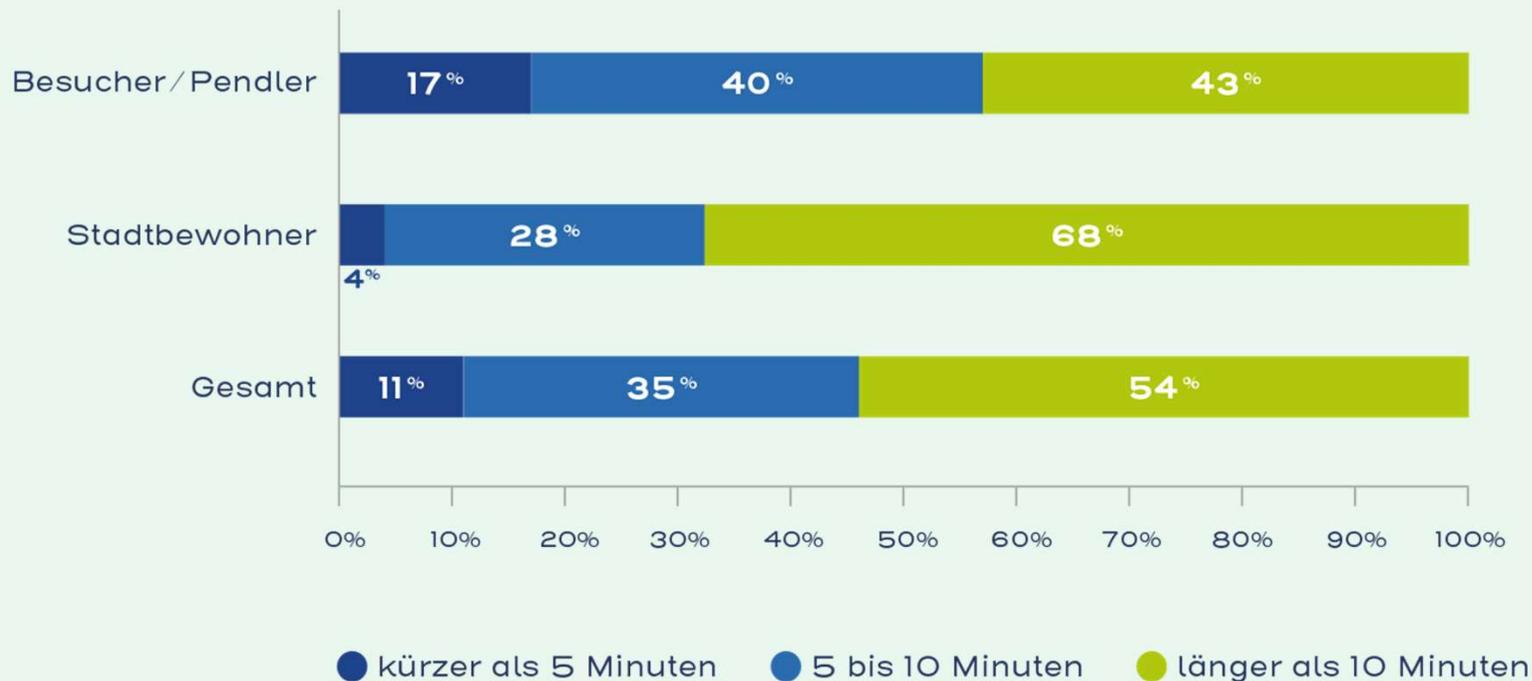


- Die am meisten praktizierte Fortbewegungsart der Befragten, die sich in der Stadt Luxemburg bewegen, ist „zu Fuß“.
- Das Fahrrad wird als 4. häufigstes Fortbewegungsmittel angegeben.
- Der (Elektro-)Tretroller spielt keine Rolle bei den Befragten.
- An 2. und 3. Stelle befinden sich die ÖPNV- und Kfz-Nutzer.

Fußverkehr

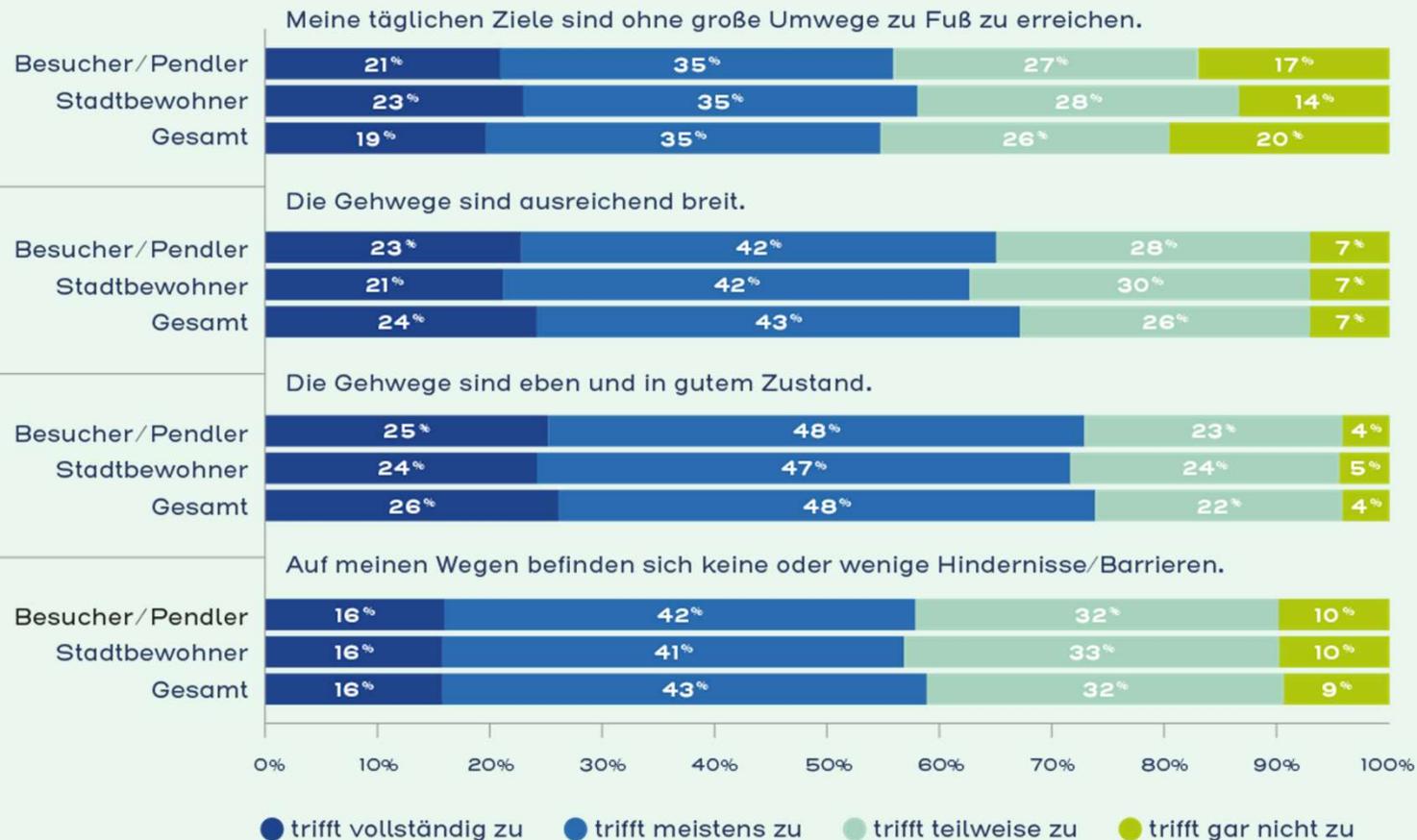


Wie lange dauern Ihre Strecken zu Fuß in der Stadt Luxemburg durchschnittlich?



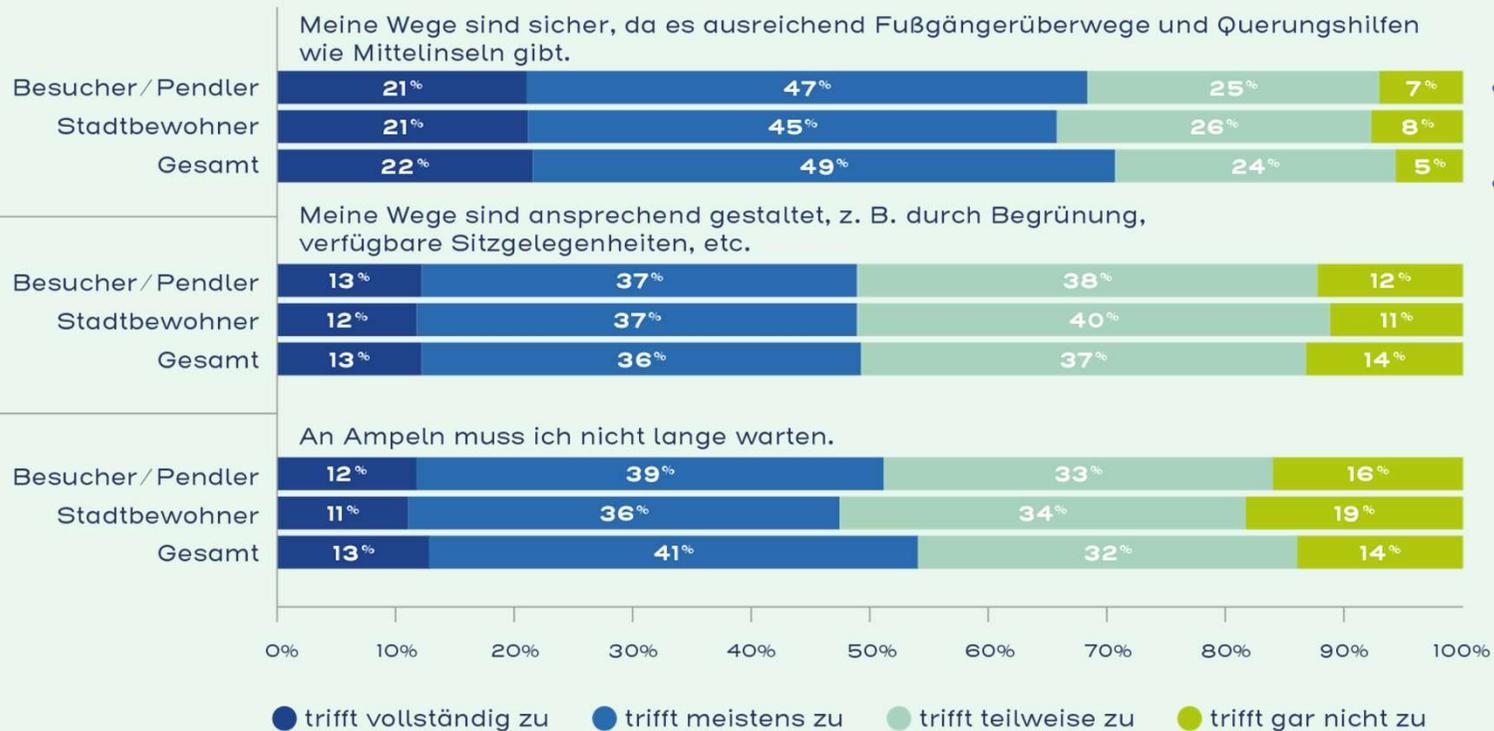
- Der Großteil der Befragten (54%) gab an, dass ihre Fußwege in der Stadt Luxemburg über 10 Minuten dauern. Bei den befragten Stadtbewohnern sind es sogar 68%.
 - ⇒ 10 Minuten entspricht einer Weglänge von ungefähr 750 - 900 m.
 - ⇒ Was z.B. der Distanz zw. dem Glacis und der Fußgängerzone gleichkommt

Bitte bewerten Sie anhand folgender Kriterien Ihr aktuelles Empfinden als Fußgänger/in in der Stadt Luxemburg.



- Weitestgehend positives Bild bei den Befragten.
- Die Gestaltung der Fußgängerwege sowie die Wartezeit an den Ampeln werden ausgeglichen bewertet.

Bitte bewerten Sie anhand folgender Kriterien Ihr aktuelles Empfinden als Fußgänger/in in der Stadt Luxemburg.



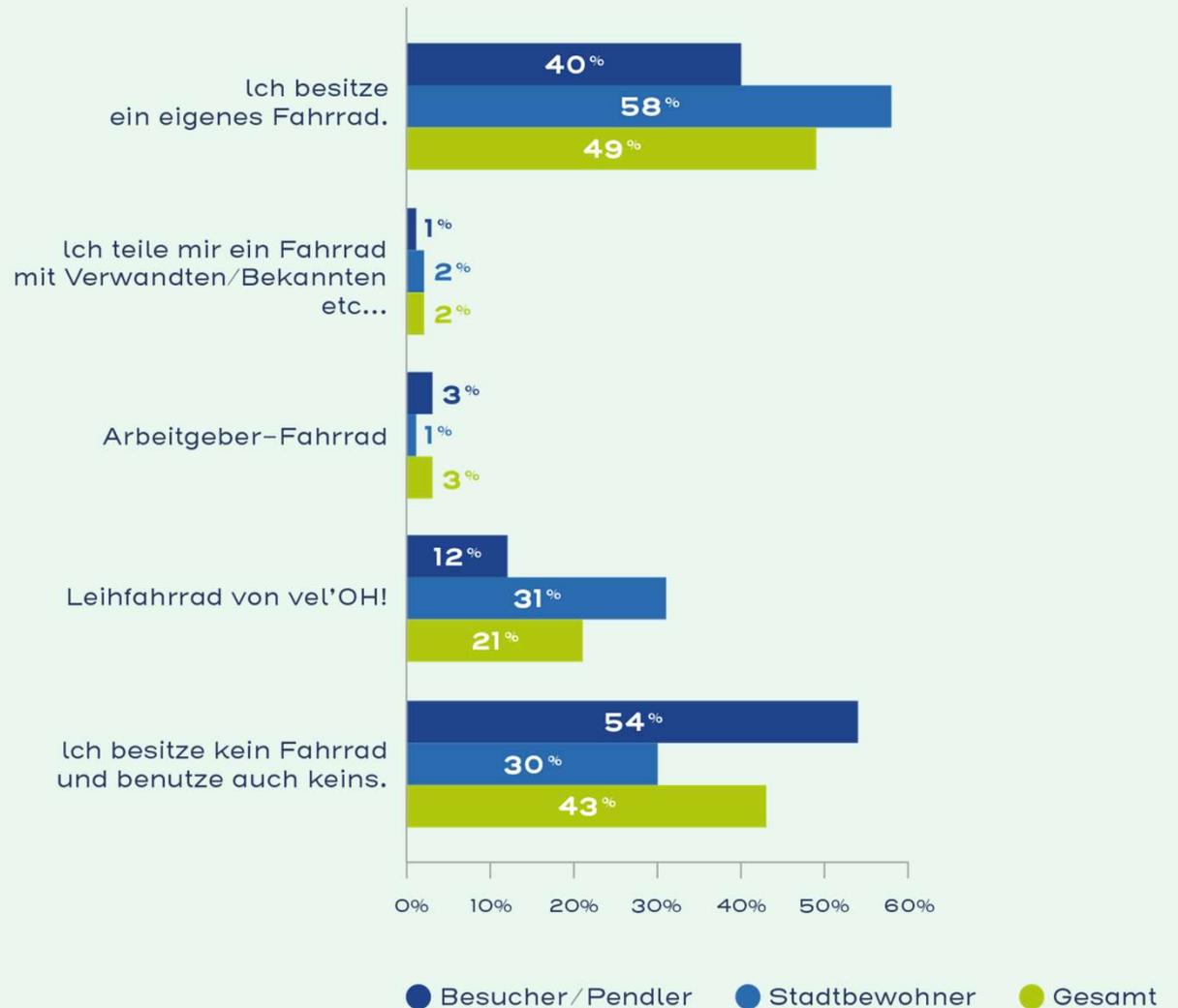
- Weitestgehend positives Bild bei den Befragten.
- Die Gestaltung der Fußgängerwege sowie die Wartezeit an den Ampeln werden ausgeglichen bewertet.

Radverkehr

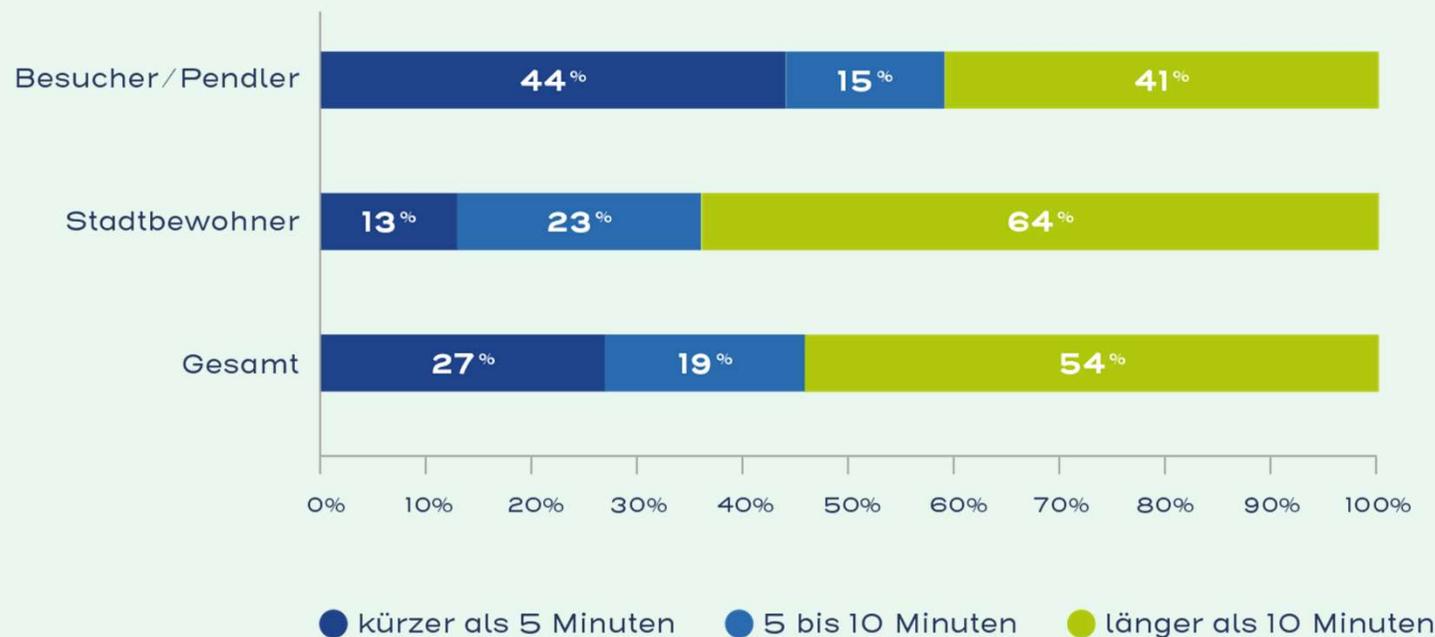


Was trifft auf Sie zu?

- Über die Hälfte der befragten Stadtbewohner (58%) besitzt ein eigenes Fahrrad. Dem gegenüber stehen 30% die kein Fahrrad besitzen und nutzen.
- Bei den befragten Besuchern/Pendlern ist das Bild entgegengesetzt, hier besitzen 40% ein Fahrrad und 54% besitzen und nutzen kein Fahrrad.
- Das vel'OH! findet einen großen Zuspruch bei den befragten Stadtbewohnern (31%).



Wie lange dauern Ihre Strecken mit dem Rad auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg durchschnittlich?

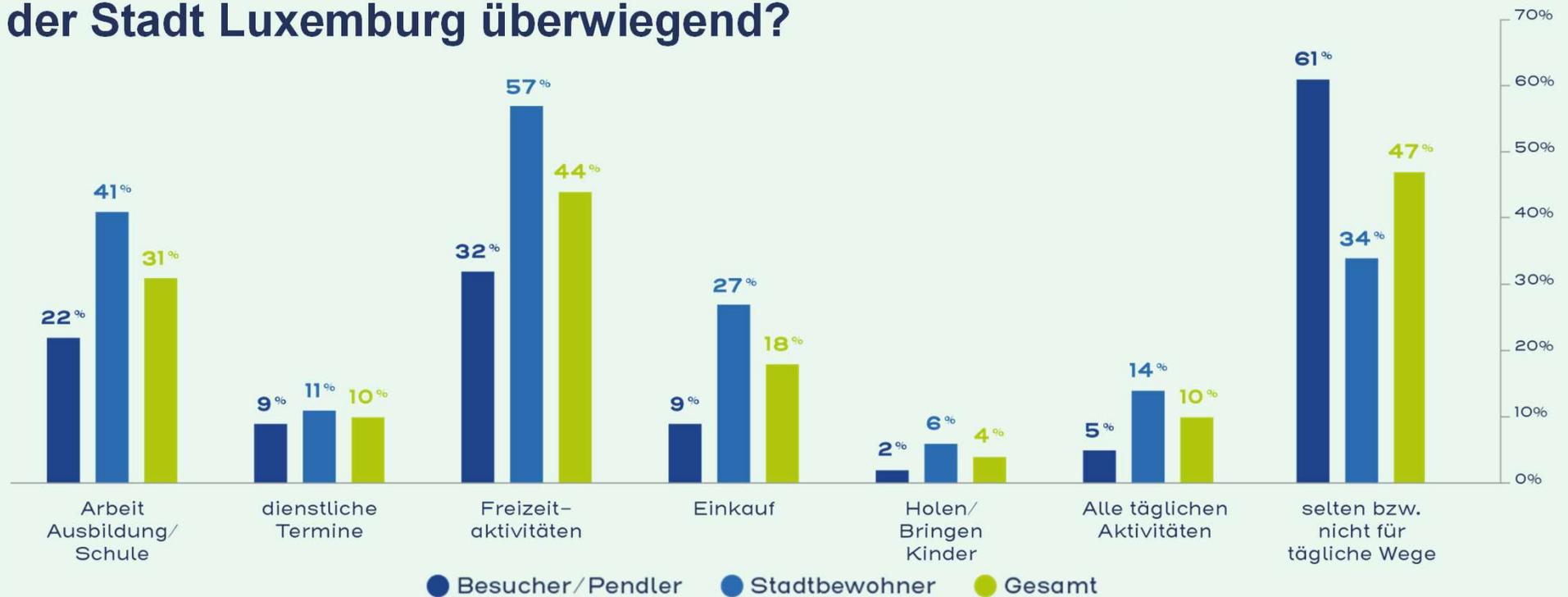


- Wie beim Fußverkehr gab der Großteil der Befragten (54%) an, dass ihre Strecken mit dem Rad in der Stadt Luxemburg über 10 Minuten dauern. Bei den befragten Stadtbewohnern sind es sogar 64%.

⇒ 10 Minuten entspricht einer Weglänge von ungefähr 2,5 – 3,0 km.

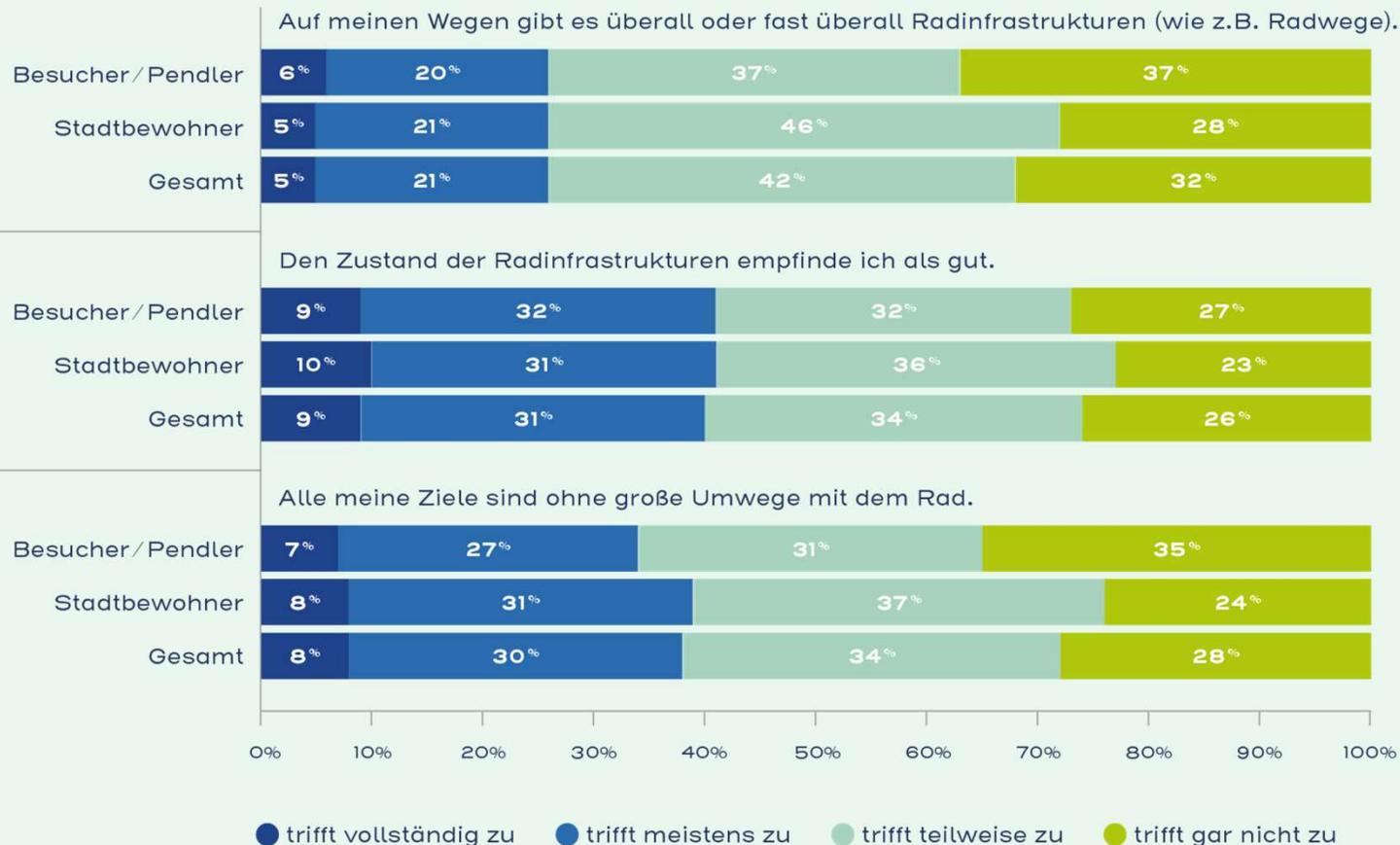
⇒ Was z.B. der Distanz zw. dem Funiculaire und der Gare Centrale gleichkommt

Wie und wofür nutzen Sie das Fahrrad für Ihre Wege auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg überwiegend?



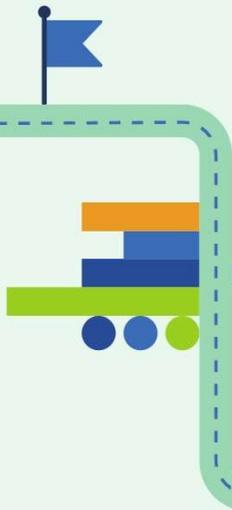
- Ein Großteil der Befragten nutzt das Fahrrad auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg für Freizeitaktivitäten (44% - befragte Stadtbewohner 57%) oder als Verkehrsmittel zur Arbeit/Ausbildung/Schule (31% - befragte Stadtbewohner 41%).
- 27% der befragten Stadtbewohner nutzen das Fahrrad zum Einkaufen.
- 14% der befragten Stadtbewohner nutzen das Fahrrad für „alle täglichen Aktivitäten“.

Bitte bewerten Sie anhand folgender Kriterien Ihr aktuelles Empfinden als Radfahrer/in in der Stadt Luxemburg.

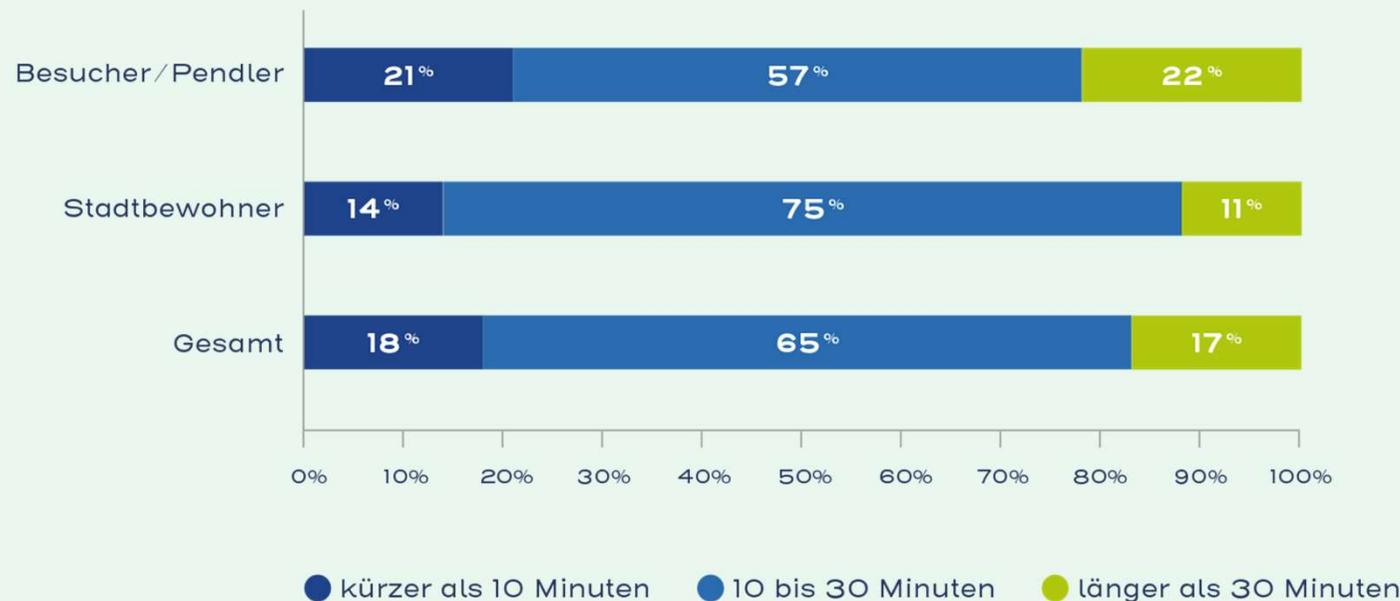


- Bei der Fahrradinfrastruktur wurde ein recht starkes Verbesserungspotential angemerkt.
- Ebenso wird das Radverkehrsnetz als zu lückenhaft bewertet und demnach besteht auch hier ein starkes Verbesserungspotential

ÖPNV



Wie lange dauern Ihre Strecken auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg durchschnittlich mit dem ÖPNV?

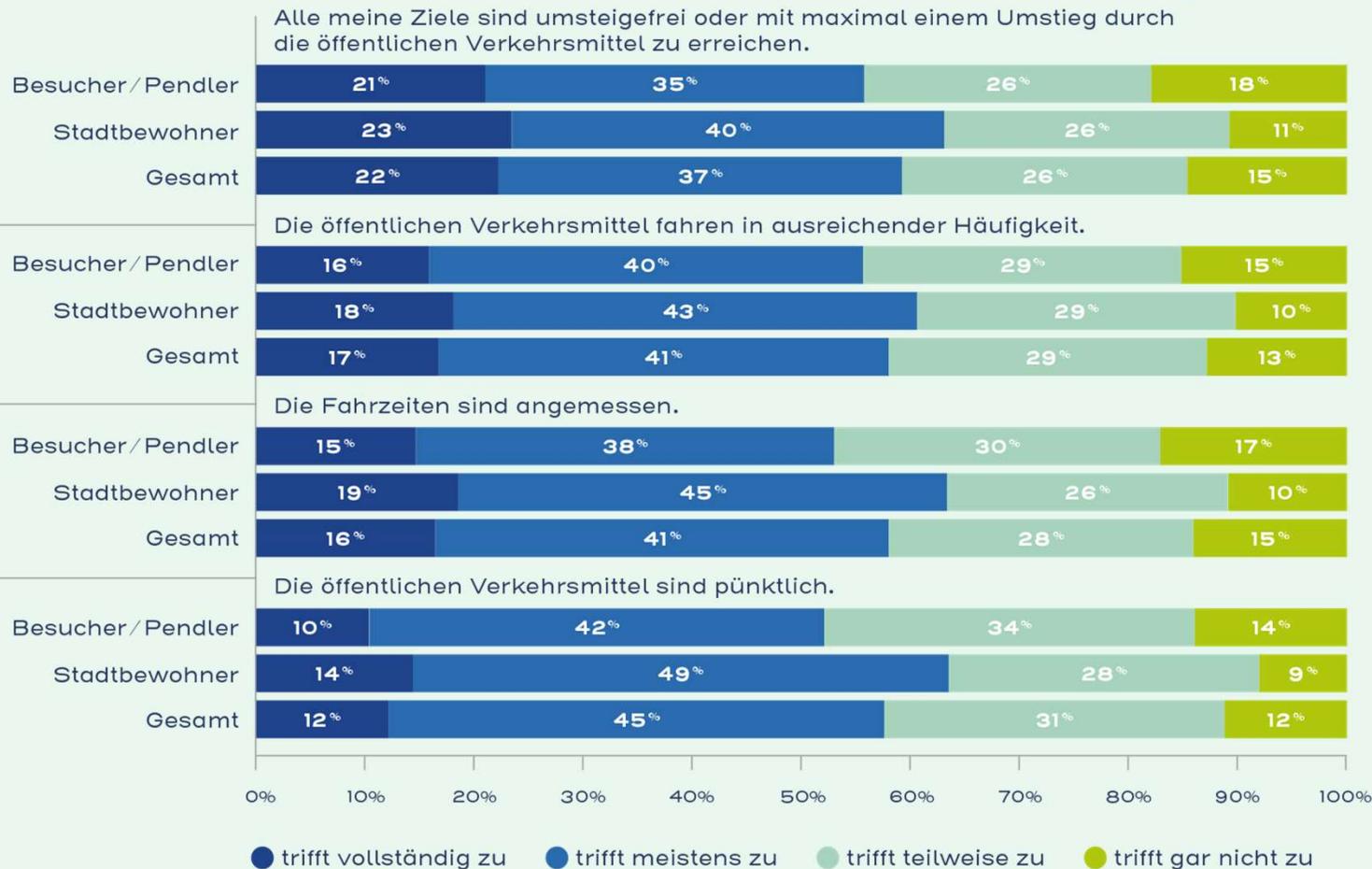


- Der Großteil der Befragten (65%) gab an, dass ihre Strecken mit dem ÖPNV in der Stadt Luxemburg zwischen 10 und 30 Minuten dauern. Bei den befragten Stadtbewohnern sind es sogar 75%.

⇒ 30 Minuten entspricht einer Weglänge von ungefähr 8,5 km.

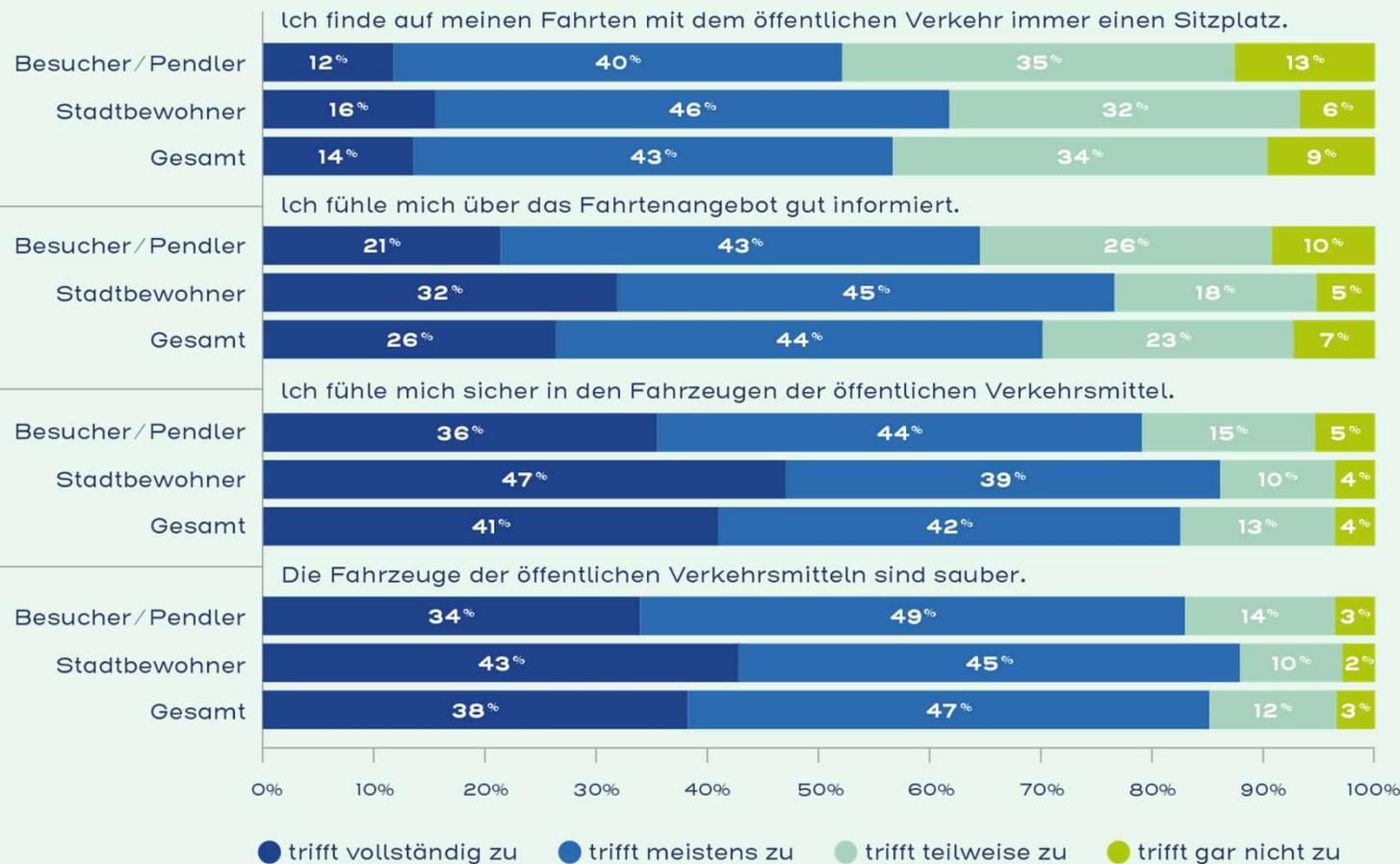
⇒ Was z.B. der Distanz zw. der Lux-Expo und der Gare Centrale gleichkommt

Bitte bewerten Sie anhand folgender Kriterien Ihr aktuelles Empfinden als Nutzer/in des ÖPNV in der Stadt Luxemburg



- Weitestgehend positives Bild bei den Befragten.
- Die befragten Nutzer bewerten sowohl den Informationsfluss als auch die Sicherheit und die Sauberkeit durchweg als gut.
- Die befragten Bewohner der Stadt Luxemburg bewerten den ÖPNV besser als die befragten Besucher/Pendler.

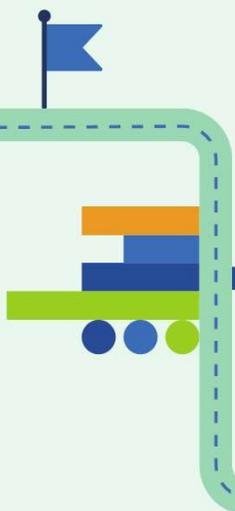
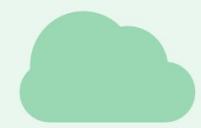
Bitte bewerten Sie anhand folgender Kriterien Ihr aktuelles Empfinden als Nutzer/in des ÖPNV in der Stadt Luxemburg



- Weitestgehend positives Bild bei den Befragten.
- Die befragten Nutzer bewerten sowohl den Informationsfluss als auch die Sicherheit und die Sauberkeit durchweg als gut.
- Die befragten Bewohner der Stadt Luxemburg bewerten den ÖPNV besser als die befragten Besucher/Pendler.

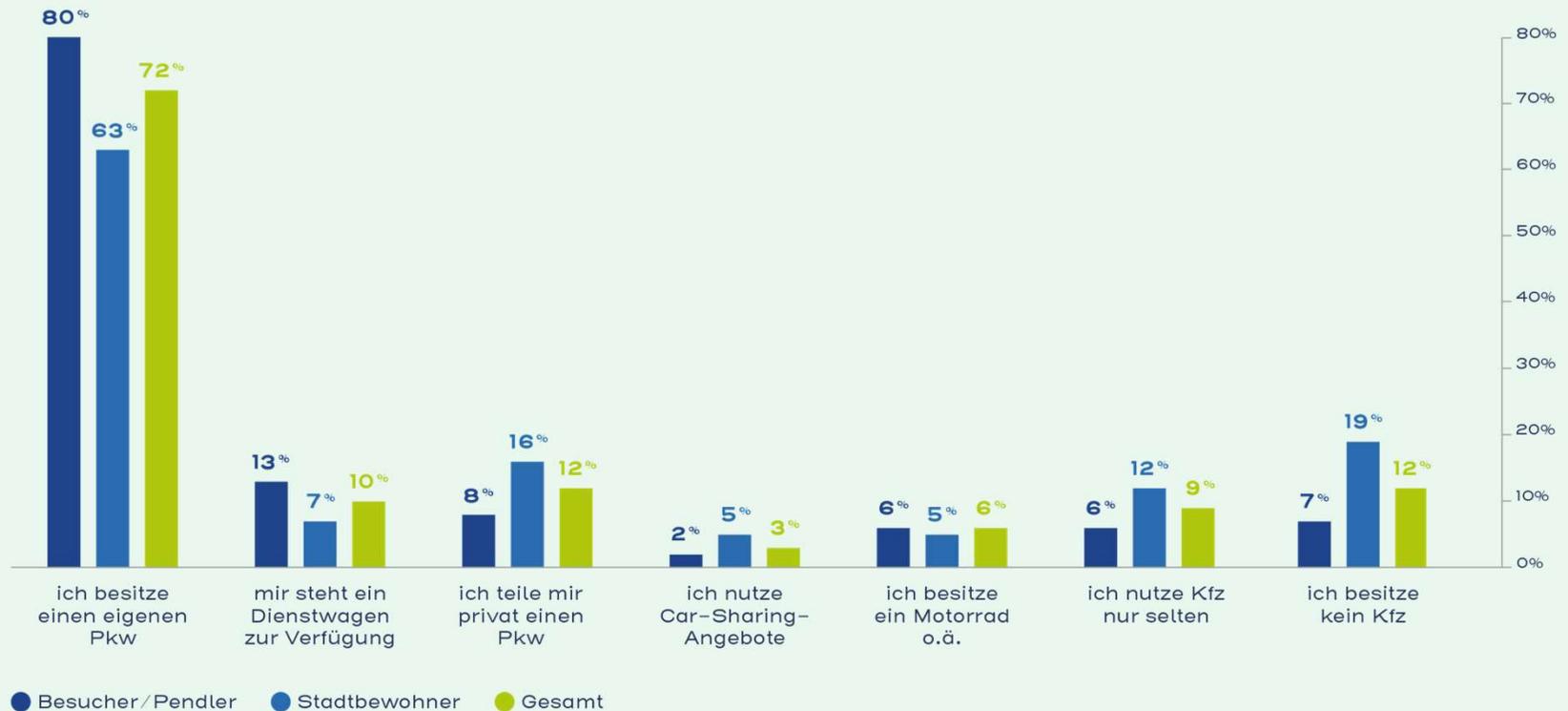


Motorisierter Individualverkehr



Was trifft auf Sie zu?

- Ein Großteil der Befragten (72%) besitzt einen eigenen Pkw. Bei den befragten Besuchern/Pendlern (80%) ist der Anteil höher als bei den befragten Stadtbewohnern (63%).
- 5% der befragten Stadtbewohner gaben an die Car-Sharing-Angebote zu nutzen.
- 12% der befragten Stadtbewohner gaben an, ein Kfz nur selten zu nutzen.
- 19% der befragten Stadtbewohner gaben an, kein Kfz zu besitzen.



Wie lange dauern Ihre Strecken mit dem Kfz (wie z.B. Pkw, Motorrad, ...) auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg durchschnittlich?

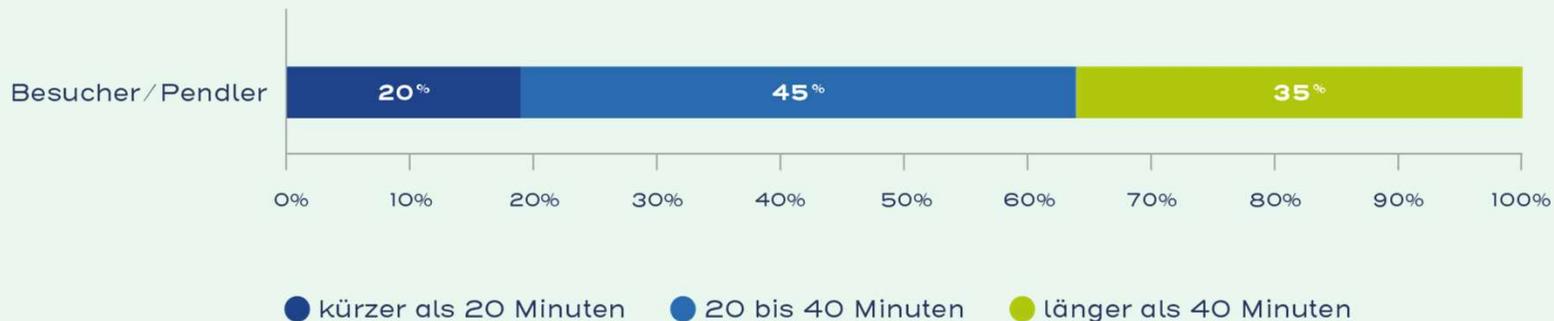


- Der Großteil der befragten Stadtbewohner (78%) gab an, dass ihre Strecken mit dem Kfz in der Stadt Luxemburg bis zu 20 Minuten dauern.

⇒ Dies entspricht einer Weglänge von bis zu 6,0 km.

⇒ Was z.B. der Distanz zw. dem Limpertsberg und der Cloche d'Or gleichkommt.

Wie lange dauern Ihre Strecken mit dem Kraftfahrzeug (wie z.B. Pkw, Motorrad, ...) bis zu Ihrem Ziel auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg durchschnittlich?

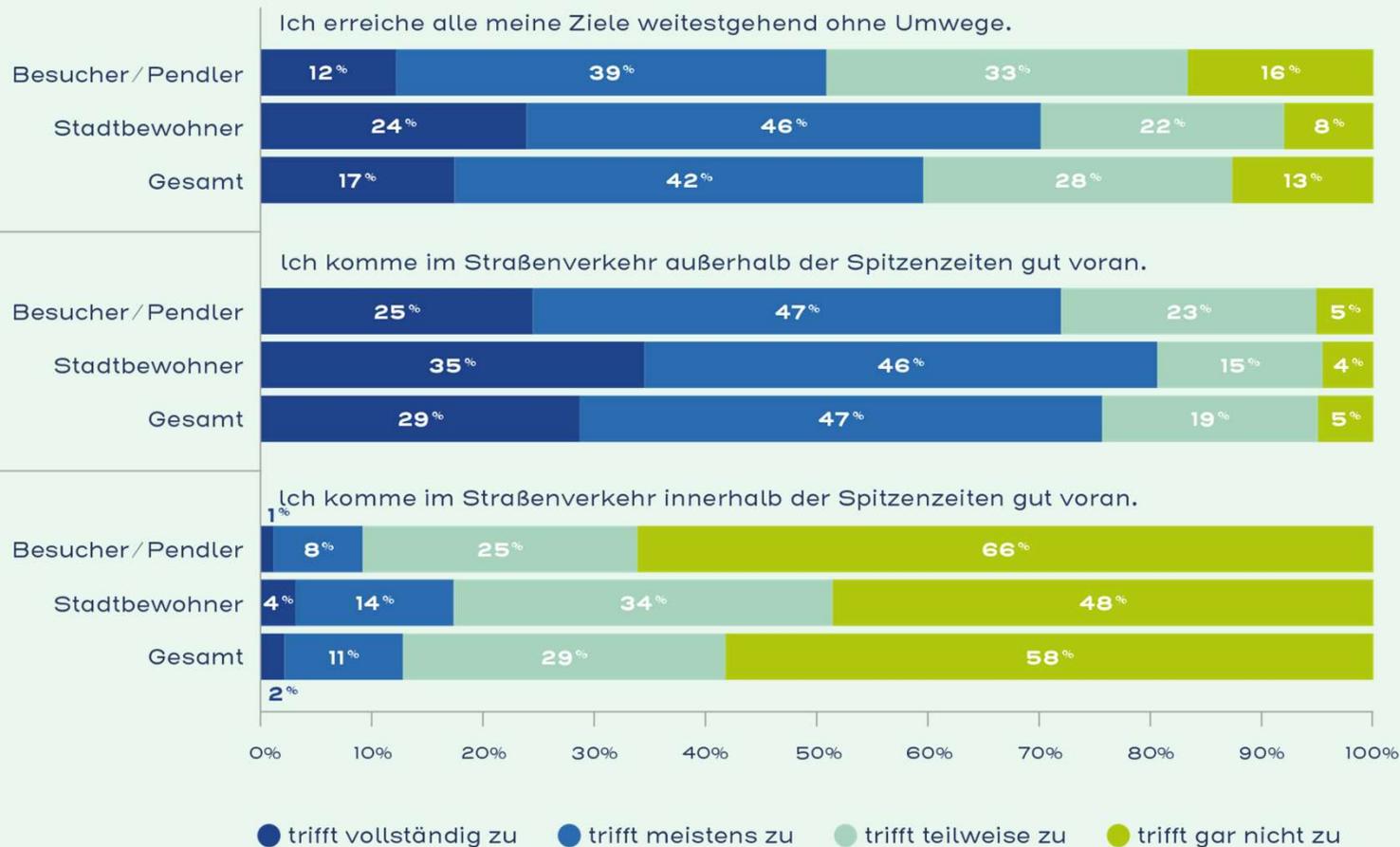


- Der Großteil der befragten Besucher/Pendler (65%) gab an, dass ihre Strecken mit dem Kfz bis zu Ihrem Ziel in der Stadt Luxemburg bis zu 40 Minuten dauern.

⇒ Dies entspricht einer Weglänge von bis zu 40,0 km.

⇒ Was z.B. der Distanz zw. Ettelbrück und der Cloche d'Or gleichkommt.

Bitte bewerten Sie anhand folgender Kriterien Ihr aktuelles Empfinden als Kfz-Nutzer/in in der Stadt Luxemburg.



- Die Erreichbarkeit der Ziele sowie das Vorankommen außerhalb der Spitzenstunden werden eher positiv bewertet.
- Dem gegenüber steht z.B. eine eher negative Bewertung für das Vorankommen innerhalb der Spitzenstunden.

Ruhender Verkehr

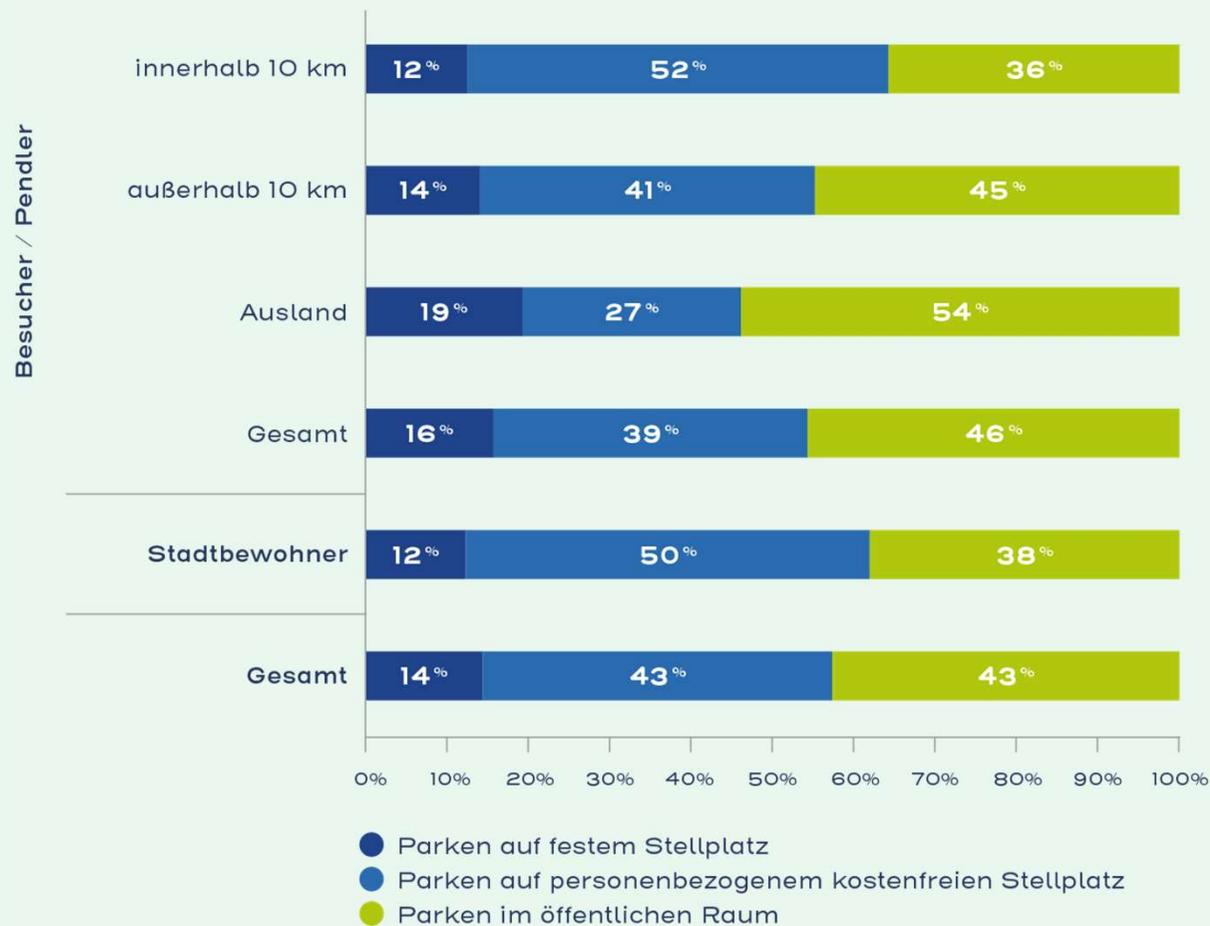


Welche Möglichkeit des Parkens nutzen Sie an Ihrem Wohnort?



- Der Großteil der befragten Stadtbewohner (65%) gab an, dass sie an ihrem Wohnort zum Abstellen ihres Pkws einen privaten Stellplatz nutzen.

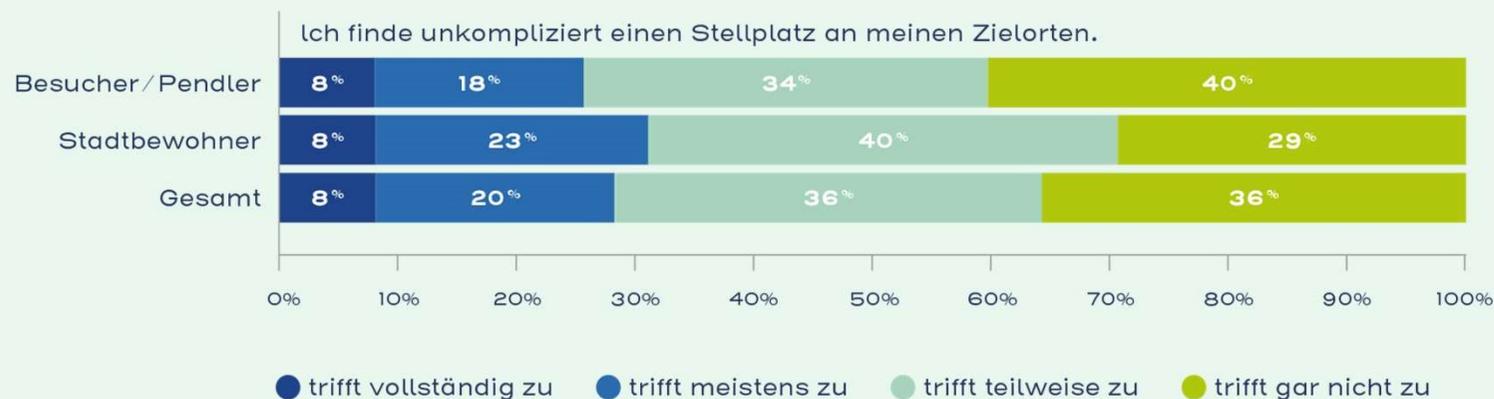
Welche Möglichkeit des Parkens nutzen Sie an Ihrem Arbeitsplatz?



- Über die Hälfte der Befragten (57%) gab an, dass sie an ihrem Arbeitsplatz zum Abstellen ihres Pkws einen festen bzw. personenbezogenen und kostenfreien Stellplatz nutzen.

⇒ *Je näher die Befragten an der Stadt Luxemburg wohnen, desto höher ist der Anteil.*

Bitte bewerten Sie anhand folgender Kriterien Ihr aktuelles Empfinden als Kfz-Nutzer/in in der Stadt Luxemburg.

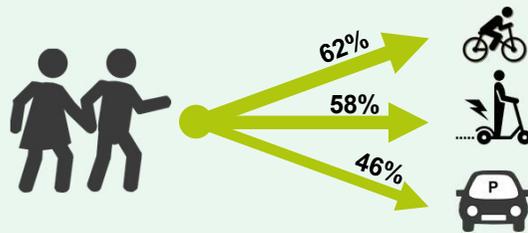


- Das Empfinden der Befragten bei der Parkplatzsuche am Zielort ist eher negativ geprägt (72% gaben an „trifft gar nicht zu“ bzw. „trifft teilweise zu“).

Konflikte der Verkehrsteilnehmer

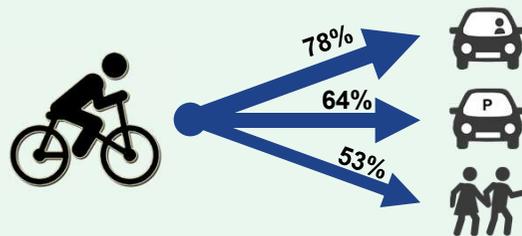


Konflikte – Fußgänger / Radverkehr / Kfz-Verkehr



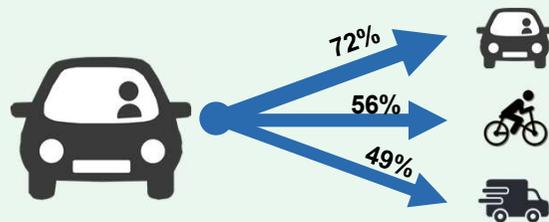
Fußgänger

- Eher geringes Empfinden von Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern (64% gaben an „trifft gar nicht zu“ bzw. „trifft teilweise zu“).
- Der größte Konflikt besteht mit Radfahrern (62%) und (Elektro-) Tretrollern (58%).
 ⇒ Bei den (Elektro-) Tretrollern ist zu vermerken, dass der Anteil der Nutzung bei den Befragten keine Rolle spielt (siehe Kapitel „Allgemeines zum Mobilitätsverhalten“)
- Gefolgt vom „ruhenden Verkehr“ mit parkenden Pkws (46%).



Radverkehr

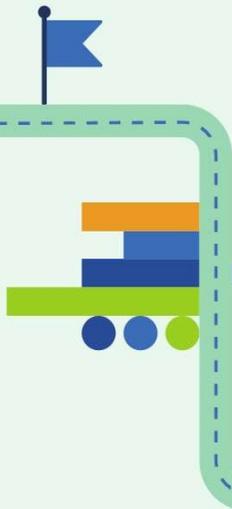
- Eher hohes Empfinden von Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern (lediglich 39% gaben an „trifft gar nicht zu“ bzw. „trifft teilweise zu“).
- Der größte Konflikt besteht mit fahrenden (78%) und parkenden Pkws (64%).
- Gefolgt von Fußgängern (53%).



Kfz-Verkehr

- Eher geringes Empfinden von Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern (69% gaben an „trifft gar nicht zu“ bzw. „trifft teilweise zu“).
- Der größte Konflikt besteht mit anderen Autofahrenden (72%).
- Gefolgt von Radfahrenden (56%).
- Der „ruhende Verkehr“ mit Lieferfahrzeugen (49%) spielt auch noch eine größere Rolle.

Einschätzung Bearbeitungsteam



Einschätzungen des Bearbeitungsteams zum Fußverkehr

- Engmaschiges Netz sichert kurze Wege und eine direkte Erreichbarkeit
- Neue / erst kürzlich realisierte Infrastrukturen entsprechen den aktuellen Anforderungen (Breite, Barrierefreiheit, ...).
- Im Bestand teilweise eine zu geringe nutzbare Breite der Gehwege unter anderem z.B. durch Pfosten, Laternen, Poller, Transformatoren, ...
- Qualität der Querungsmöglichkeiten
 - ⇒ *Engmaschiges Netz an Fußgängerüberwegen (an Hauptverkehrsstraßen ist die Entfernung <150m)*
 - ⇒ *an nahezu allen Licht-Signal-Anlagen entspricht die Wartezeit für die Fußgänger max. 50 Sekunden (in der Spitzenstunde max. 70 Sekunden)*
- In Kombination mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad/vel'OH! sind alle Ziele innerhalb der Stadt erreichbar.
- Neue Lifte und Brücken helfen Barrieren zu überwinden.
 - ⇒ *z.B. Pfaffenthal, Grund, Gare ⇔ Bonnevoie, Cents ⇔ Weimershof (in Planung)*
- Attraktive & großflächige Fußgängerzone in der Innenstadt.



Einschätzungen des Bearbeitungsteams zum Radverkehr

- Nahezu flächendeckendes Routennetz
 - ⇒ *drei Radinfrastrukturtypologien (Mischverkehr Kfz&Rad, Mischverkehr Fuß&Rad und eigenständige Radinfrastruktur („site propre“))*
 - ⇒ *Überwiegender Teil des Radroutennetzes verläuft im Mischverkehr => konflikträchtige Radverkehrsführung*
- Lückenhaftes Radinfrastrukturnetz
 - ⇒ *teilweise fehlende Infrastrukturen / Lückenschlüsse*
- Stadtweites Angebot an Fahrradabstellanlagen
 - ⇒ *Jedoch Defizite an qualitativ hochwertigen (überdachten) und sicheren Abstellmöglichkeiten*
- Gesamtes Stadtgebiet ist von den wichtigen Ausgangspunkten schnell erreichbar
 - ⇒ *geringe Distanzen sorgen für gute Erreichbarkeiten*
 - ⇒ *durch Topographie nur in Teilbereichen eingeschränkt (z.B. Lift)*
 - ⇒ *bei E-Bike geringer*
- flächendeckendes Fahrradverleihsystem vel'OH! auch über die Stadtgrenzen hinaus
 - ⇒ *seit Einführung E-Bike Vervielfachung der Nutzung*
 - ⇒ *vel'OH! als Impulsgeber*



Einschätzungen des Bearbeitungsteams zum ÖPNV

- Gute Angebotsqualität im städtischen ÖPNV (Takte, Netz usw.).
 - ⇒ *97% des bebauten Stadtgebietes im 300-Meter-Einzugsbereich einer Haltestelle*
 - ⇒ *alle relevanten AVL-Haltestellen untereinander mit maximal einem Umstieg oder direkt erreichbar*
 - ⇒ *auf den Hauptachsen mit Überlagerungen auf 7,5-min-Takt in den Spitzenstunden*
 - ⇒ *maximal 30-min-Takt im Tagesverlauf auf allen anderen verbleibenden Linien*
 - ⇒ *Nachtverkehr im 30-min-Takt mit Anschlüssen in alle Richtungen von der Station Royal / Hamilius*
- In den Spitzenzeiten punktuell nur geringe Kapazitätsreserven (z.B. Royal Hamilius).
- Radiales Netz über Zentrum und Hauptbahnhof => Wenig tangentielle Verbindungen
 - ⇒ *Verbindung der Wohnquartieren zum Teil nur über Zentrum möglich*
- Verbesserungspotential bei Verkehren aus der Region im Übergang zum Stadtverkehr



Einschätzungen des Bearbeitungsteams zum Kfz-Verkehr

- Gut strukturiertes Straßennetz.
 - ⇒ *Fast flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (Tempo 30-Zone)*
- Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, vor allem in der Innenstadt, ist in den Spitzenstunden weitestgehend erschöpft.
- Mangelnde Leistungsfähigkeit der Autobahn führt zu zusätzlichem innerstädtischem Transitverkehr.
- Erkennbare Potenziale zum Umstieg auf die sanfte Mobilität und den ÖPNV.
 - ⇒ *Kurze Wegestrecken der Befragten mit dem Pkw (vor allem Stadtbewohner)*
- Potential im Bereich Verkehrsmanagement (Verkehrslenkung / -orientierung)



Einschätzungen des Bearbeitungsteams zum ruhenden Verkehr

- Hohes Angebot an Stellplätzen im öffentlichen Raum.
 - ⇒ *ca. 36.000 Stellplätze*
 - ⇒ *Sehr hohe Auslastung in der Innenstadt, Bahnhofsviertel und „Zone d'activité“*
 - ⇒ *Punktuell hohe Auslastung in Wohnvierteln*
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
 - ⇒ *„Stationnement résidentiel payant“*
- Hohes Stellplatzangebot in den Parkhäusern
 - ⇒ *ca. 12.800 Stellplätze*
 - ⇒ *Kapazitätsreserven vorhanden, nur punktuelle Überlastung (z.B. Knuedler oder Théâtre)*
- Relativ hohe P+R-Stellplatzangebote nahe der Stadteingänge an Hauptverkehrsachsen
 - ⇒ *ca. 5.200 Stellplätze*
 - ⇒ *Sehr hohe Auslastung zwischen 9:00 und 16:00 Uhr*



Mobilitätsbeirat



Rolle des Mobilitätsbeirates im Prozess

- Insgesamt kommt dem Mobilitätsbeirat eine **maßgebliche Beratungsfunktion** zu.
- Laufende Information über den Bearbeitungsfortschritt
 - ⇒ Vorstellung/Diskussion des Prozesses (21.09.2021)
 - ⇒ Vorstellung/Diskussion der Umfrageergebnisse (14.12.2021)
 - ⇒ Vorstellung/Diskussion der Zielvorschläge (10.02.2022)
- Diskussion der Erkenntnisse und Ableitung von Hinweisen
 - ⇒ Vorstellung/Diskussion der Zielvorschläge am 10.02.2022 als Workshop
- Einbringen von Ansichten und Standpunkten.



Empfehlungen des Mobilitätsbeirates aus dem Workshop vom 10.02.2022

1 2 3 4

Öffentlicher Personenverkehr

Prioritärer Ausbau des Umweltverbundes mit Straßenbahn und Bus als Rückgrat

Was bedeutet das für die Stadt Luxemburg?

Was bedeutet das für die Stadt Luxemburg?

Optimaler Übergang vom Regional- auf den Stadtverkehr

Was bedeutet das für die Stadt Luxemburg?

1 2 3

Radverkehr

Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen

Welche Bedeutung des Radverkehrs ist für die Stadt Luxemburg realistisch? In welchem Rahmen sollte Ihrer Meinung nach der Radverkehrsanteil gesteigert werden, was ist realistisch?

Welche Konflikte sollten Ihrer Meinung nach prioritär behandelt werden?

Welche Strategie ist Ihrer Meinung nach bei kleinem Stadtraum besser: Direkte Wegführung ohne Umwege in Mischverkehr oder alternative Wegführung auf separaten Radwegen mit Umwegen?

1 2 3

Straßennetz/MIV

Sicherung der Funktionsfähigkeit/ Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Was bedeutet das für die Stadt Luxemburg?

Vermeidung/ Reduzierung von Schleich- und Durchgangsverkehren in Wohngebieten

Was bedeutet das für die Stadt Luxemburg?

Welche Maßstäbe / Zielwerte sollen innerhalb / außerhalb der Spitzenstunden angestrebt werden?

Welche Qu...

Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Welche Konflikte sollten Ihrer Meinung nach prioritär behandelt werden?

Welche Strategie ist Ihrer Meinung nach bei kleinem Stadtraum besser: Direkte Wegführung ohne Umwege in Mischverkehr oder alternative Wegführung auf separaten Radwegen mit Umwegen?

Vermeidung/ Reduzierung von Schleich- und Durchgangsverkehren in Wohngebieten

Was bedeutet das für die Stadt Luxemburg?

03/03/2022

Empfehlungen des Mobilitätsbeirates aus dem Workshop vom 10.02.2022

Radverkehr

- Motivation zum Radfahren muss gestärkt werden (Sicherheit, Attraktivität, Bedingungen an den Quell- und Zielorten, Kampagnen zur Radverkehrsförderung, ...).
- Gründe der Konflikte untersuchen und gegenseitige Rücksichtnahme fördern.
- Wegenetz muss durchgehend verbessert werden (Lücken schließen, möglichst bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr, farbliche Kennzeichnung, nicht gemeinsam mit den Fußgängern, Ziel soll schnelleres Vorankommen als im Kfz-Verkehr sein, ...).
- Klare Struktur des Radwegenetzes schaffen: schnelle Radialverbindungen von den Nachbargemeinden bis in die Innenstadt sowie tangentielle Verbindungen.
- ...



Empfehlungen des Mobilitätsbeirates aus dem Workshop vom 10.02.2022

Straßennetz/ Kfz-Verkehr

- Bedeutung einer funktionierenden Autobahn herausgearbeitet
- Umgehungsstraße im Westen der Stadt wäre hilfreich
- Hierarchie des Straßennetzes muss neu bewertet und klar kommuniziert werden
- Durchgangsverkehr in Wohngebieten muss reduziert werden, auch vor Schulen und anderen Einrichtungen
- Reduzierung der „Flächenressourcen“ für den ruhenden Verkehr (z.B. über Quartiersgaragen).
- P+R am Stadtrand ausbauen, um Umstieg auf ÖPNV und Rad zu fördern.
- ...



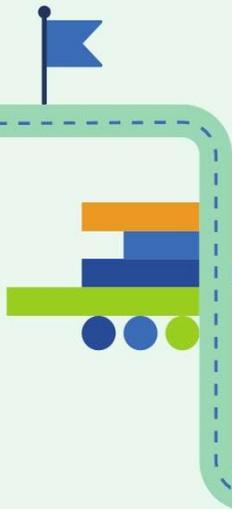
Empfehlungen des Mobilitätsbeirates aus dem Workshop vom 10.02.2022

Öffentlicher Personenverkehr

- Konsequente ÖPNV-Beschleunigung erforderlich, z.B. durch Bevorrechtigung an LSA (Licht-Signal-Anlagen) und separate Busspuren.
- Einführung von Express-Linien.
- Linien nicht nur durch das Zentrum führen => Stärkung tangentialer Verbindungen, Umstiege optimieren.
- Umstiege vom Regional- auf Stadtverkehr fördern und nicht alle Regionalbusse bis in die Innenstadt führen.
- ...



Ziele des Mobilitätskonzeptes Horizont 2035



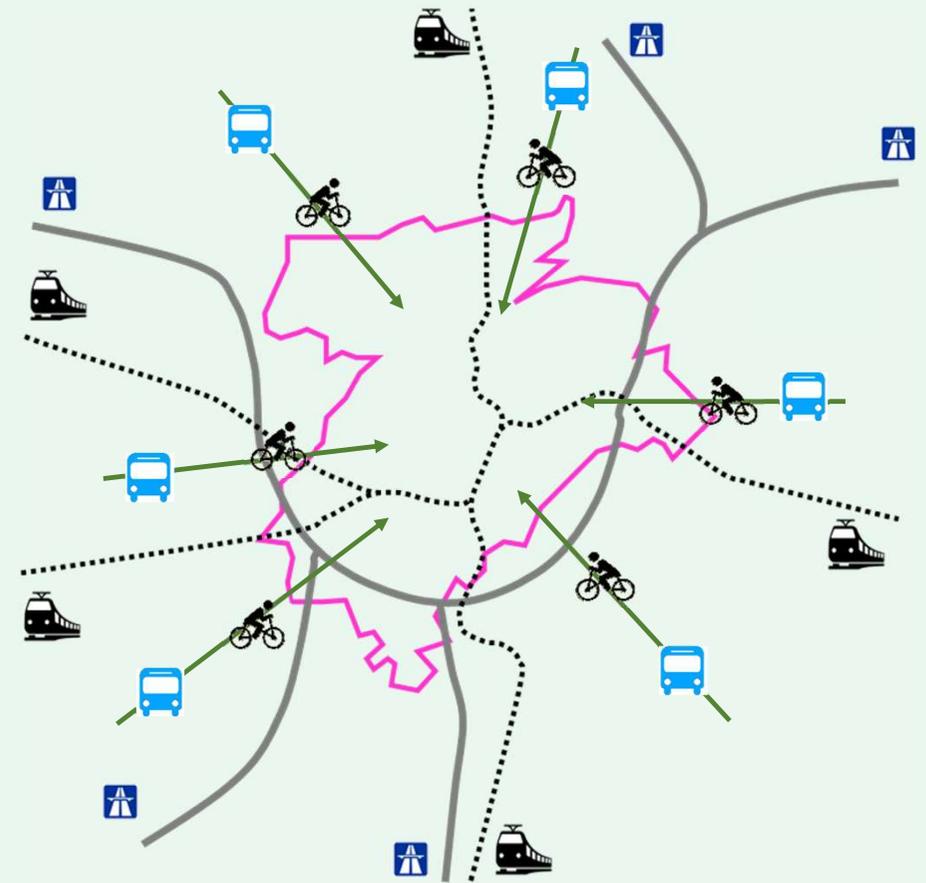
3 Säulen zur Ausarbeitung der Ziele



Ziel 1: regionale/ überregionale Erreichbarkeit

Ziele

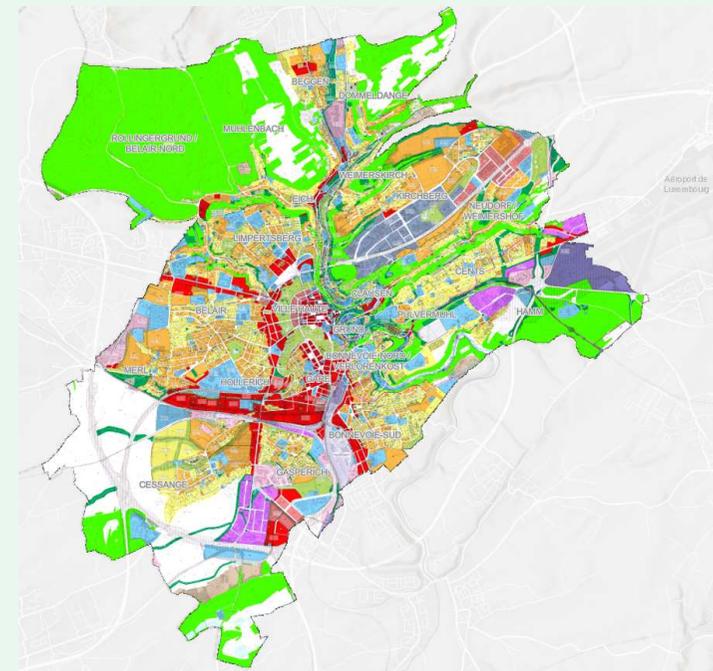
- Attraktive Verbindungen im ÖPNV
Region ↔ Stadt
- Optimaler Übergang vom Regional- zum Stadtverkehr (ÖPNV und Individualverkehr)
⇒ *Optimierung Pôle d'échange*
- Optimierung der Verteilerfunktion des Autobahnringes
⇒ *Minderung des langen innerstädtischen Transitverkehrs*
- Stärkung des stadtübergreifenden / regionalen Radverkehrs
⇒ *Verknüpfung der Radwegenetze Stadt ↔ Nachbargemeinden*



Ziel 2: Sicherung der Entwicklungsperspektiven

Ziele

- Funktionsfähigkeit Straßennetz gewährleisten
 - ⇒ *Punktuelle Weiterentwicklung des Straßennetzes wo nötig und möglich*
 - ⇒ z.B. *Bvd. de Merl oder Bvd. de Cessange*
- Ausbau des ÖPNVs und der sanften Mobilität
 - ⇒ *Weiterentwicklung und Priorisierung des städtischen ÖPNV*
 - ⇒ *Schaffung verbesserter Bedingungen für die sanfte Mobilität*
- Erreichbarkeit der Stadtteile und Strukturschwerpunkte mit allen Verkehrsmitteln sichern
- Attraktive Vernetzung der Verkehrsträger
- Qualitativ hochwertige Einbindung der neuen Entwicklungsflächen



Ziel 3: Mobilität für alle

Ziele

- Weiterentwicklung der großflächigen Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen (PMR*)
*(*Personen mit einer körperlichen, geistigen oder altersbedingten Behinderung sowie Personen die aufgrund des Mitführens von Gegenständen eingeschränkt sind)*
 - ⇒ ÖPNV (Bushaltestellen)
 - ⇒ PMR-gerechte Straßenquerungen
 - ⇒ ...
- Sicherung des Zugangs zu allen Verkehrsmitteln unabhängig vom sozialen Status / Generation / Einkommen
 - ⇒ *Gratis ÖPNV bereits eingeführt*
 - ⇒ *Optimierung der bereits vorhandenen und attraktiven Sharing-Angebote*
 - ⇒ *Zugang zu Informationen und Angeboten*



Ziel 4: Erhalt und Verbesserung Lebensqualität

Ziele

- Hohe Qualität der öffentlichen Räume
 - ⇒ *Zur Gestaltung der Verkehrsräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer*
 - ⇒ *Zur Stärkung der Aufenthalts- und Verweilqualität*
- Vermeidung / Reduzierung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten
- Förderung neuer nachhaltiger Stadtbezirke mit innovativen Mobilitätskonzepten
 - ⇒ *z.B. Porte de Hollerich*
- Entwicklung neuer Flächen mit hoher Qualität für die Mobilitätsarten ÖPNV und sanfte Mobilität
 - ⇒ *z.B. „Vivre sans voiture“*



Ziel 5: Schutz der Lebensgrundlagen / Umweltverträglichkeit

Ziele

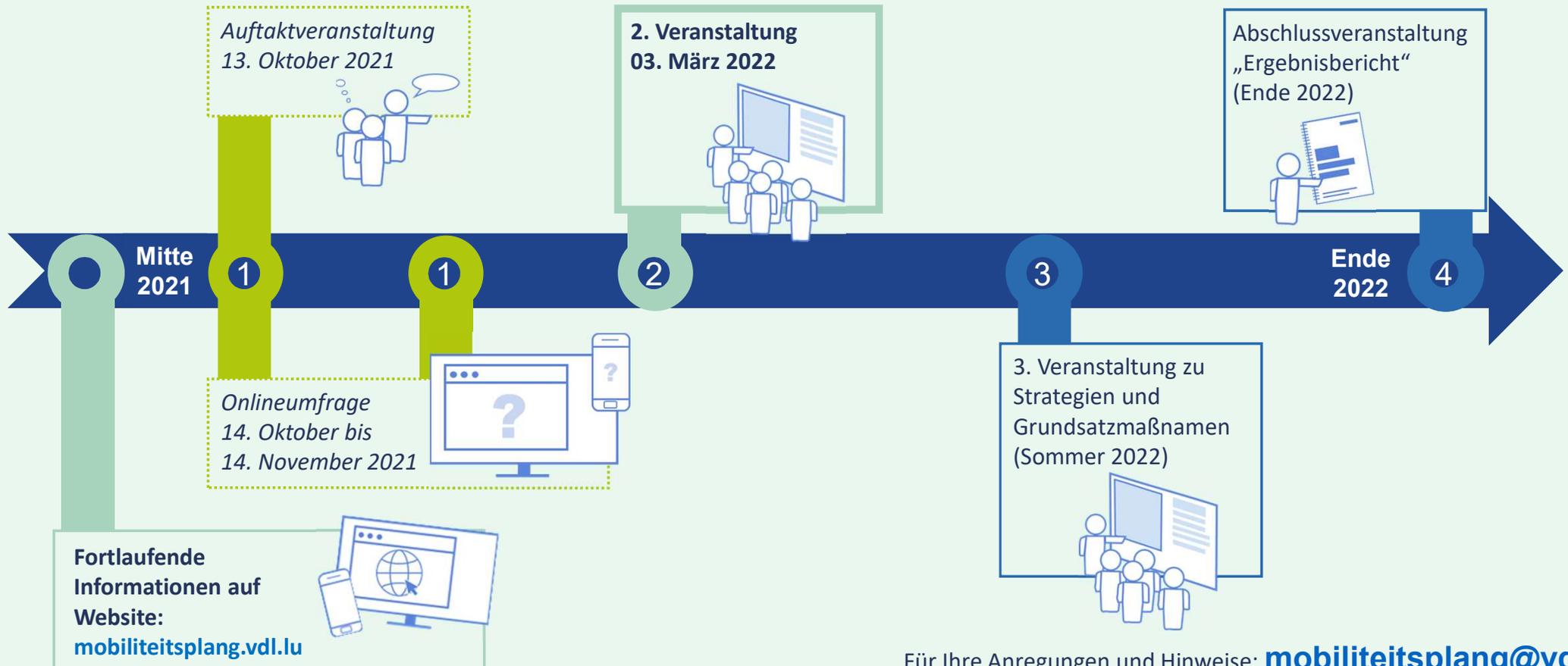
- Höchstmögliche Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Verringerung gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch verkehrliche und klimaschädliche Emissionen
 - ⇒ *Besondere Förderung emissionsarmer / emissionsfreier Mobilität*
- Optimierung des Flächen- und Ressourcenverbrauchs des Verkehrs
 - ⇒ *Optimale Nutzung der vorhandenen Ressourcen*
 - ⇒ *Förderung alternativer Mobilitätsformen*



Nächste Schritte



Ausblick



Für Ihre Anregungen und Hinweise: mobiliteitsplang@vdl.lu

Weitere Informationen unter: mobiliteitsplang.vdl.lu

MERCI



Für Ihre Anregungen und Hinweise: mobiliteitsplang@vdl.lu

Weitere Informationen unter: mobiliteitsplang.vdl.lu

2302/2022

55