

Datum 17/07/2018

KAPITEL 04 : MOBILITÄT

Übersicht



4	Mobilität	72,5/96
4.1	Mobilität in der Verwaltung	4,4/8
4.1.1	Unterstützung bewusster Mobilität in der Verwaltung	3/4
4.1.2	Kommunale Fahrzeuge	1,4/4
4.2	Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement	25,8/28
4.2.1	Parkraummanagement	8/8
4.2.2	Hauptachsen	4,8/6
4.2.3	Temporeduktion und attraktive Gestaltung öffentlicher Räume	9/10
4.2.4	Städtische Versorgungssysteme	4/4
4.3	Nicht motorisierte Mobilität	20,1/26
4.3.1	Fußwegnetz, Beschilderung	9/10
4.3.2	Radwegnetz, Beschilderung	7,5/10
4.3.3	Abstellanlagen	3,6/6
4.4	Öffentlicher Verkehr	14,8/20
4.4.1	Qualität des ÖPNV-Angebots	8/10
4.4.2	Vortritt ÖPNV	2,6/4
4.4.3	Kombinierte Mobilität	4,2/6
4.5	Mobilitätsmarketing	7,4/14
4.5.1	Mobilitätsmarketing in der Gemeinde	6,8/8
4.5.2	Beispielhafte Mobilitätsstandards	0,6/6

2015	2016	2017			
------	------	------	--	--	--

4.1 – Mobilität in der Verwaltung

Referent : Lucien MALANO / ☎ : +352 27 54 5710 / ✉ : lucien.malano@villeesch.lu

Referent: Nadine TORNAMBE / ☎ : +352 27 54 3320 / ✉ : nadine.tornambe-duchamp@villeesch.lu

Referent : Jean WAGNER / ☎ : + 352 27 54 56 70 / ✉ : Jean.Wagner@villeesch.lu

Referent: Jeannot BEHM / ☎ : + 352 26 783 787 18 / ✉ : Jeannot.Behm@sudstrom.lu

Maßnahme 4.1.1 Unterstützung bewusster Mobilität in der Verwaltung

(B) Die Verpflichtungen der Stadt Esch-sur-Alzette, betreffend der nachhaltigen Mobilität, spiegeln sich vor allem in der Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe „délibération du 08 mars 2013“) und dem Kauf von Dienstfahrrädern für das Personal wieder. [Die Einführung eines M-Passes zu einem reduzierten Preis wurde zugestimmt \(siehe „Mail_M-Pass.pdf“\).](#)

(U) Die meisten Parkplätze in der Stadt Esch-sur-Alzette sind gebührenpflichtig. Die Gemeindeangestellten erhalten keine vergünstigten Konditionen.

Der Großteil der Gemeindeangestellten hat die Möglichkeit ein Fahrrad (Dienstfahrrad und / oder Vël'Ok Haltestelle in der Nähe) zu verwenden und eine Dusche am Arbeitsplatz zu nutzen (siehe „Vélos de Service.xlsx“). Die Nutzung der Vël'Ok Stationen ist kostenfrei für Mitarbeiter im Besitz der M-Kaart oder der gemeindeeigenen „Badgekarte“ (siehe „Dossier de Presse Vël'Ok.pdf“).

Die Gemeindeangestellten haben die Möglichkeit, ein Car-Sharing-System zu nutzen, welches aus Elektrofahrzeugen besteht. (siehe „Convention e-Car Sharing.pdf“).

Das City-Bus Netzwerk steht den Gemeindeangestellten zu ermäßigten Preisen zur Verfügung (siehe „délibération du 08 mars 2013“; [Mail_M-Pass.pdf](#)).

Die Stadt fördert Veranstaltungen wie "Mam Vélo op d'Schaaff" und die "Mobilitéitswoch" (siehe „Mam Velo op d'Schaaff.pdf“).

(W) Die Stadt besitzt derzeit noch keine Statistiken über den Reisemodus seiner Angestellten. Eine Umfrage unter den Mitarbeitern wird demnächst durchgeführt werden.

(B) : Les engagements de la commune d'Esch-sur-Alzette en matière de mobilité responsable se retrouvent principalement au travers de la promotion des transports en communs (voir délibération du 08 mars 2013) et l'achat de vélos de service pour le personnel. [La mise en place d'une carte M-Pass à prix réduit a été approuvée \(voir Mail_M-Pass.pdf\).](#)

(U) : La majorité des places de parkings dans la commune d'Esch-sur-Alzette sont des parkings payants. Les employés communaux ne bénéficient d'aucun avantage facilitant leur stationnement.

La majorité des employés communaux a la possibilité d'utiliser un vélo (vélo de service et/ou station Vël'Ok à proximité) et de prendre une douche sur le lieu de travail (voir Vélos de Service.xlsx). L'utilisation des stations Vël'Ok est gratuite pour les employés via l'utilisation de leur badge ou d'une M-Kaart (voir Dossier de Presse Vël'Ok.pdf).

Les employés communaux ont la possibilité d'utiliser un système de Car-Sharing composé de véhicules électriques. (voir Convention e-Car Sharing.pdf).

Le réseau City-Bus est accessible à prix réduit pour les employés communaux (voir délibération du 08 mars 2013 ; [Mail_M-Pass.pdf](#)).

La commune promeut les manifestations du type « Mam Vélo op d'Schaaff » « Mobilitéitswoch » (voir Mam Velo op d'Schaff.pdf).

(W) La commune ne dispose actuellement pas de statistiques concernant le mode de déplacement de ses employés. Un sondage auprès du personnel communal sera réalisé prochainement.

Maßnahme 4.1.2 Kommunale Fahrzeuge

(B) Eine Analyse der Fahrzeugflotte der Stadt Esch-sur-Alzette wurde durchgeführt (siehe « Tankages 2010-2014.xlsx »). Die Fahrer von Bussen und LKWs der Stadt haben eine Aus- und Weiterbildung gemäß RGD vom 06/08/2009 und 24/04/2012 absolviert. Ein Teil der Schulung widmet sich der umweltfreundlichen Fahrweise (siehe „Programme Formation initiale accélérée.pdf“ und „Programme Formation continue.pdf“).

(U) Die Stadt hat eine Studie zu den Möglichkeiten eines Ersatzes ihrer Fahrzeugflotte durchgeführt (siehe « CO₂ Reduktion Studie.pdf »). Einige Elektrofahrzeuge wurden zur aktuellen Flotte hinzugefügt (siehe « Tankages 2010-2014.xlsx »).

(W) **Eine Bewertung der Verbräuche ist durch einen Emissionsrechner durchgeführt.**

(B) : Une analyse de la flotte de véhicules de la commune d'Esch-sur-Alzette a été réalisée (voir « Tankages 2010-2014.xlsx »). Les chauffeurs des bus et des camions de la commune ont suivi une formation initiale et continue conformément au règlement grand-ducal du 06/08/2009 et du 24/04/2012. Cette formation comprend une partie dédiée à la conduite écologique (voir Programme Formation initiale accélérée.pdf et Programme Formation continue.pdf).

(U) La commune a réalisé une étude concernant les possibilités de remplacement de sa flotte de véhicules (voir « CO₂ Reduktion Studie.pdf »). Quelques véhicules électriques ont été ajoutés à la flotte actuelle (voir « Tankages 2010-2014.xlsx »).

(W) **Une évaluation des consommations est faite via un calculateur.**

4.2 – Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement

Referent : Lucien MALANO / ☎ : +352 27 54 5710 / ✉ : lucien.malano@villeesch.lu

Referent: Nadine TORNAMBE / ☎ : +352 27 54 3320 / ✉ : nadine.tornambe-duchamp@villeesch.lu

Referent : Jean WAGNER / ☎ : + 352 27 54 56 70 / ✉ : Jean.Wagner@villeesch.lu

Referent: Jeannot BEHM / ☎ : + 352 26 783 787 18 / ✉ : Jeannot.Behm@sudstrom.lu

Maßnahme 4.2.1 Parkraummanagement

(B) Die Stadt Esch-sur-Alzette hat ein Parkraummanagementsystem, welches die Informationen bzgl. der Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze zusammenfasst (siehe « Parkraummanagement.pdf » und « Bilan de gestion du stationnement automobile dans l'espace public – Annexe 4 » et « 15 10 07 Parkraummanagement.pdf »). Die Anzahl der Parkplätze entlang öffentlicher Straßen ist bekannt, aber nicht ganz aktuell. **Eine Studie läuft** (siehe « VK_Esch_Endbericht_Kap02.pdf » page 70/80 und « Parkraummanagement.png »).

(U) Die gesamten öffentlichen Parkplätze, welche oberirdisch und in Wohngebieten gelegen sind, sind kostenpflichtig (Preis: 1,30 € / Stunde bis 1,70 € / Stunde) und die Parkdauer ist auf maximal 2 Stunden begrenzt, um ausreichende Plätze für die Bewohner sicherzustellen. Diese können einen Parkausweis erhalten und dann kostenlos (abgesehen von der Jahresgebühr) und auf unbefristete Zeit in ihrer Nachbarschaft parken.

Die Preise der Parkhäuser (abgesehen von den privaten Parkplätzen Plaza 1 und 2, bei welchen die Stadt keinen Einfluss auf die Preise hat) waren identisch mit den Preisen der Oberflächenparkplätze. Seit dem ersten November 2015 wurde der Preis in einigen Parkhäusern gesenkt um somit das Stationieren in den Straßen weniger attraktiv zu gestalten (« 20151026_Tarifs stationnement centre-ville.docx »). Die Parkzeit ist außerdem in den Parkhäusern nicht beschränkt, um die Autofahrer zu ermutigen, dort zu parken.

Aktuelle Projekte betreffend die Erweiterung der Parkflächen fördern unterirdische Anlagen (Viertel St Joseph), um keine zusätzlichen Bodenflächen zu verbrauchen.

Im Jahr 2013 hat sich die Stadt Esch-sur-Alzette mit einem Parkleitsystem für städtische Parkhäuser ausgestattet. Dynamische Schilder sind entlang der Hauptstraßen angeordnet, um Fahrer zum nächsten freien Stellplatz zu führen (siehe « Parkleitsystem - Esch-sur-Alzette.jpg »).

Aktuell sind die Parkplätze "Plaza 2", "Place de la Résistance", "Centre Hospitalier Emile Mayrisch" und "Place de l'Hôtel de Ville" mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgestattet. Um die Elektromobilität zu fördern ist die Ladung von Fahrzeugen zurzeit kostenlos (siehe « Mail Torsten Schockmel - 11-12-2014.jpg »).

(W) Als Ergebnis von Umfragen hat die Stadt die folgenden Änderungen vorgenommen:

- Einrichtung von Langzeitparkplätzen in einigen Teilen der Stadt für die Bewohner, welche außerhalb ihres Wohnviertels parken möchten und für Nicht-Ansässige (Durchschnittspreis: 6 Stunden für 3 € und 10 Stunden für 5 €) (siehe « Bilan de gestion du stationnement automobile dans l'espace public » Seite 8 und « Parkraummanagement.pdf »).
- Die Studie über die Ausweitung Anwohnerparkbereiche auf andere Viertel, welche noch unreguliert waren, wie Bruch und Zaepert (siehe « Bilan de gestion du stationnement automobile dans l'espace public » Seite 7).
- Nur das Viertel Raemerich ist derzeit noch nicht reglementiert.

(B) : La ville d'Esch-sur-Alzette possède un système de gestion qui regroupe les informations relatives à l'exploitation de l'ensemble des parkings publics (voir « Parkraummanagement.pdf » et « Bilan de gestion du stationnement automobile dans l'espace public – Annexe 4 » et « 15 10 07 Parkraummanagement.pdf »). Le nombre de places de stationnement situées le long de la voirie publique est connu mais non actualisé. Une étude est en cours (siehe « VK_Esch_Endbericht_Kap02.pdf » page 70/80 et « Parkraummanagement.png »).

(U) : L'ensemble des parkings publics en surface situés en zone résidentielle est payant (prix : 1,30€/h à 1,70€/h) et la durée d'occupation par une même voiture est limitée à 2h00 maximum afin de garantir un nombre de places suffisant pour les résidents. Ceux-ci peuvent se procurer une vignette et stationner alors gratuitement (hors coût de la vignette), et aussi longtemps qu'ils le souhaitent, dans leurs quartier.

Les prix des parkings couverts (hors parkings privés Plaza 1 et Plaza 2 dont la commune ne peut influencer les tarifs) étaient identiques aux prix des parkings en surface précédents. Depuis le 1^{er} novembre 2015, le prix de certains parkings souterrains ont diminué afin d'inciter davantage les gens à ne plus se garer dans la rue (voir « 20151026_tarifs stationnement centre-ville.docx »). La durée de stationnement n'est cependant pas limitée pour encourager les automobilistes à y stationner.

Les projets récents concernant l'extension de parkings favorisent les installations souterraines (V St Joseph) afin de ne pas consommer de surfaces au sol supplémentaires.

La commune d'Esch-sur-Alzette s'est dotée d'un système de guidage pour les parkings couverts de la ville en 2013. Des panneaux dynamiques sont disposés le long des axes principaux pour guider les automobilistes vers les places de stationnement libres des parkings les plus proches (voir « Parkleitsystem - Esch-sur-Alzette.jpg »).

À ce jour les parkings « Plaza 2 », « Place de la Résistance », « Centre Hospitalier Emile Mayrisch » et « Place de l'Hôtel de Ville » sont équipés de bornes de chargement pour véhicules électriques. La charge de ces derniers est actuellement gratuite afin d'encourager ce mode de propulsion (voir « Mail Torsten Schockmel - 11-12-2014.jpg »).

(W) : Grâce à l'utilisation de sondages, la commune a réalisé les modifications suivantes :

- Mise en place de stationnements « longue durée » dans certaines parties de la commune pour les résidents souhaitant se stationner hors de leur quartier et pour les non-résidents (prix moyen : 6h pour 3 € et 10h pour 5€) (voir « Bilan de gestion du stationnement automobile dans l'espace public » page 8 et « Parkraummanagement.pdf »).

L'étude de l'extension du système de parking résidentiel à d'autres quartiers qui sont encore gratuit comme Bruch et Zaepert (voir « Bilan de gestion du stationnement automobile dans l'espace public » page 7).

- Seul le quartier Raemerich n'est pour l'instant pas encore réglementé.

Maßnahme 4.2.2 Hauptachsen

(B) Durch die Verengung innerstädtischer Straßen und die Umleitung des Verkehrs über einen Hauptverkehrsring wurde der innerstädtische Verkehr reduziert. (siehe « PAG - 9-1-10 Empfindlichkeiten.pdf », « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf Seite 26/198 », « PAG - 9-1-2 Hauptstraßennetz.pdf » und « Hauptachsen.png »). Die Verkehrsdichte ist das Hauptproblem der Hauptachsen, welche die Stadt Esch-sur-Alzette bedienen (siehe « PAG - 9-6-1 Mängelplan.pdf » und « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf Seite 51/198 »). Dieses Phänomen ist vor allem an den Eingängen der Stadt konzentriert (siehe « PAG - 9-1-9 Knotenpunktbelastungen.pdf » und « PAG - 9-1-5 Verkehrsbelastungen.pdf »). Die Realisierung der "Liaison Micheville" ist die Lösung, welche gewählt wurde, um dieses Problem zu beheben. Diese Verbindung wird den größten Teil des Grenzverkehrs direkt auf die Autobahn umleiten. Er wird daher weder die Stadt Esch-sur-Alzette, noch die angrenzenden französischen Städte durchqueren (siehe « 20090507 Fiches projetsLELA+.pdf » Seite 18/24, « PAG - Synthesesenario.pdf » et « PAG - 9-1-3 Hauptstraßennetz Planung.pdf »).

(U) Die südlichen Gebiete neben den Hauptverkehrsstraßen (Viertel nahe dem Stadtzentrum und dem Bahnhof) sind dicht besiedelt und urbanisiert. Sie umfassen Unternehmen und Verwaltungen. Mit Ausnahme des westlichen Abschnitts des Boulevard Charles de Gaulle, besitzen alle Hauptstraßen Bürgersteige. Die Straßen sind integral beleuchtet. Es werden große Anstrengungen unternommen, um die Bäume entlang der Straßen zu erhalten, um den Eindruck zu unterstützen, sich in städtischen Gebieten zu bewegen (siehe « Gestaltung der Öffentlichen Räume.png »).

Die Koexistenz der verschiedenen Nutzer von Hauptverkehrsstraßen wird folgendermaßen durch die Verbesserung der Straßen berücksichtigt:

- Alle Fußgängerstreifen, die Hauptverkehrsstraßen überqueren, sind durch Schilder vertikal sichtbar und verfügen über eine Druckknopfampel mit akustischem Signal, um den motorisierten Verkehr zu stoppen (siehe « Ampel.jpg »).
- An Fußgängerüberwegen sind entweder die Straßen eingengt, oder die Parkstreifen enden so weit vor dem Zebrastreifen, dass Fußgänger gut sichtbar sind. Fußgängerüberwege sind auf den Hauptachsen, wo Autofahrer dazu neigen schnell zu fahren, auf rotem Hintergrund markiert (siehe « Fußgängerübergang.jpg », « Kreuzung.jpg » und « Hauptachsen.png »).
- Fahrradwege, welche nicht getrennt von der Hauptachse angelegt werden konnten, wurden wenn möglich mit den Fußgängerwegen zusammengelegt, um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten (siehe « Radwegnetz.jpg »).
- Im Kreisverkehr Raemerich wurde eine Fußgängerunterführung gebaut, um es den Fußgängern zu ermöglichen, sich in aller Sicherheit zu bewegen.
- Die Schulen befinden sich nicht entlang der Hauptstraßen (mit Ausnahme der Schule Nonnewisen, wo spezielle Warnschilder auf der „Pénétrante de Lankelz“ aufgerichtet

wurden, um auf Querungsbereiche von Schulkindern hinzuweisen). (Siehe "PAG - 8-1-Schulen-m5000_N20110407v_Esch-Nord.pdf").

Der Bau des französischen Teil der "Liaison Micheville" wurde im 2017 fertig gestellt.

Vorschläge für Änderungen betreffend der Mobilität können an die städtischen Beamten durch das System "Report-it" auf der Internetseite der Stadt (siehe "Report-it.jpg") gerichtet werden.

(W): Die Hauptstraßen mit einem größerem Gefährdungspotential sind bekannt (siehe « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf » Seite 29/198, « Statistique Police Esch-sur-Alzette.pdf »).

(B) : Grâce à l'aménagement de zones urbaines comportant des rues à gabarits réduits, les axes principaux desservant la Ville d'Esch-sur-Alzette contournent les zones urbaines denses (voir « PAG - 9-1-10 Empfindlichkeiten.pdf », « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf page 26/198 », « PAG - 9-1-2 Hauptstraßennetz.pdf » et « Hauptachsen.png »). La densité du trafic est le problème majeur des axes principaux (voir « PAG - 9-6-1 Mängelplan.pdf » et « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf page 51/198 »). Ce phénomène est principalement localisé aux entrées de la ville (voir « PAG - 9-1-9 Knotenpunktbelastungen.pdf » et « PAG - 9-1-5 Verkehrsbelastungen.pdf »). La réalisation de la « Liaison Micheville » est la solution qui a été retenue palier à ce problème. Elle redirigera la majeure partie du trafic frontalier directement vers l'autoroute. Les véhicules ne traverseront donc plus la ville d'Esch-sur-Alzette et les agglomérations françaises attenantes (voir « 20090507 Fiches projetsLELA+.pdf » page 18/24, « PAG - Syntheszenario.pdf » et « PAG - 9-1-3 Hauptstraßennetz Planung.pdf »).

(U) : Les secteurs sud attenants aux axes routiers principaux (quartiers proches du centre-ville et de la gare ferroviaire) sont densément urbanisés et habités. On y retrouve des commerces et les administrations. À l'exception du tronçon ouest, le Boulevard Charles de Gaulle, l'ensemble des axes principaux possède des trottoirs. Les rues sont intégralement éclairées. Des efforts sont entrepris pour maintenir des arbres dans l'alignement des axes routiers afin de soutenir l'impression de se déplacer et de circuler en milieu urbain (voir « Gestaltung der Öffentlichen Räume.png »).

La possibilité de coexistences des divers usagers des axes routiers principaux est prise en compte par l'aménagement des rues dans le sens où :

- L'intégralité des passages pour piétons traversant l'axe routier est signalée verticalement et dispose d'un bouton poussoir avec signal sonore pour arrêter la circulation motorisée (voir « Ampel.jpg »).
- Les passages pour piétons sont majoritairement déportés et aménagés sur les axes routiers de façon à ce qu'ils soient visibles des automobilistes. Ils sont également marqués sur fond rouge dans les axes routiers où les automobilistes ont tendance à rouler vite (voir « Fußgängerübergang.jpg », « Kreuzung.jpg » et « Hauptachsen.png »).
- Les pistes cyclables qui n'ont pas pu être éloignées de l'axe principal empruntent dans la mesure du possible l'axe piétonnier pour augmenter la sécurité des cyclistes (voir « Radwegnetz.jpg »).
- Un passage pour piétons sous-terrain a été aménagé au Rond-Point Raemerich pour permettre aux piétons de le traverser en toute sécurité.
- Les écoles ne sont pas situées le long des axes routiers principaux (à l'exception de l'école Nonnewisen où des panneaux spéciaux installés sur la Pénétrante de Lankelz signalent la

La construction de la partie française de la liaison Micheville a été terminée en 2017.

Des remarques formulées par la population en matière de mobilité peuvent être adressées aux responsables communaux grâce au système « Report-it » disponible sur le site internet de la Ville (voir « Report-it.jpg »).

(W) : Les axes principaux potentiellement les plus dangereux sont connus (voir « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf » page 29/198, « Statistique Police Esch-sur-Alzette.pdf »).

Maßnahme 4.2.3 Temporeduktion und attraktive Gestaltung öffentlicher Räume

(B): Die Wohnbereiche in der Stadt Esch-sur-Alzette sind meist von den Hauptstraßen der Stadt umgeben, auf welchen der Verkehr dicht ist. Um die Durchquerung der bewohnten Gebiete zu verhindern, wurde das gesamte Wohngebiet in Tempo-30-Zonen umgewandelt (siehe « Gestaltung der Öffentlichen Räume.png »).

(U): Die wichtigsten neu gestalteten Plätze der Stadt sind:

1. Place de l'Hôtel de Ville (im Jahr 2008 renoviert mit Priorität für die Fußgänger **und mit einem vergänglichen Garten im 2017**)
2. Place de la Résistance (im Jahr 2013 renoviert mit Priorität für die Fußgänger)
3. Place des Franciscains (im Jahr 2011 renoviert mit Priorität für die Fußgänger)
4. Place Jean-Jaurès (im Jahr XXXX renoviert mit Priorität für die Fußgänger)
5. Place Boltgen (im Jahr 1993 renoviert mit Priorität für die Fußgänger)
6. Place de l'Académie (Sanierung von Altlasten im Jahr 2012)
7. Place Gaalgebierg in der Nähe vom Boulodrome

Folgende öffentliche Plätze an denen auf motorisierten Verkehr verzichtet wird, und Parkmöglichkeiten eingeschränkt werden befinden sich in Planung: die „place Stalingrad“ und die „place Victor Hugo“. Die Rue de l'Alzette (Einkaufsstraße) ist eine Fußgängerzone.

Die Stadt sorgt dafür, dass die Straßen ausreichend beleuchtet sind, um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten. Außerdem sind sie mit Sitzbänken, Spielplätzen, Bäumen und Sträuchern oder sogar öffentlichen Toiletten und Hundetoiletten ausgestattet. (siehe « Gestaltung der Öffentlichen Räume.png » und « Zone30 und Öffentliche Beleuchtung.png »).

In 2017, wurde im « Parc Laval » einen Wasserspielplatz gebaut. Ein Bouleplatz wurde ebenfalls in der « Rue du Canal » angelegt.

In 2018, werden rue du Brill und der rue de la libération umgebaut (Siehe Presserevue 07022018.pdf).

Vorschläge für Änderungen betreffend der Mobilität können an die städtischen Beamten durch das System "Report-it" auf der Internetseite der Stadt (siehe "Report-it.jpg") gerichtet werden.

(W): Die Straßen und Plätze der Wohngebiete sind augenscheinlich und nach dem Bericht der Polizei nicht gefährlich (siehe « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf » page 29/198). « Lettre Police (statistique accidents..)pdf ».

(B) : Les zones habitables dans la ville d'Esch-sur-Alzette sont majoritairement entourées par les axes principaux de la commune dont le trafic est dense. C'est afin d'empêcher la traversée des zones

habitables par l'ensemble de ces automobilistes que l'intégralité des zones habitables a été convertie en zone 30 (voir « Gestaltung der Öffentlichen Räume.png »).

(U) : Les principales places de la ville réaménagées sont :

1. Place de l'Hôtel de Ville (rénovée en priorisant le piéton en 2008 et jardin éphémère en 2017)
2. Place de la Résistance (rénovée en 2012 en priorisant le piéton en 2013)
3. Place des Franciscains (rénovée en priorisant le piéton en 2011)
4. Place Jean-Jaurès (rénovée en priorisant le piéton en XXXX)
5. Place Boltgen (rénovée en priorisant le piéton en 1993)
6. Place de l'Académie (revalorisation d'une ancienne friche industrielle en 2012)
7. Place Gaalgebierg in der Nähe vom Boulodrome

D'autres projets de revalorisation de places urbaines par l'abandon de la circulation et du stationnement de véhicules sont au stade d'étude : place Stalingrad et place Victor Hugo. La rue de l'Alzette (rue commerçante) dispose du statut de zone piétonne.

La ville veille également à ce que les rues soient, suffisamment éclairées pour garantir la sécurité des piétons, équipés de bancs, d'aires de jeux, d'arbres et d'arbustes ou encore de toilettes publiques et toilettes pour chiens (voir « Gestaltung der Öffentlichen Räume.png » et « Zone30 und Öffentliche Beleuchtung.png »).

En 2017, une aire de jeux avec de l'eau a été construite au Parc Laval (Wasserguart, Wasserspillplatz). Un terrain de pétanque a également été aménagé rue du Canal.

La rue du Brill et la rue de la libération seront réaménagées en 2018 (voir Presserevue 07022018.pdf).

Des remarques formulées par la population en matière de mobilité peuvent être adressées aux responsables communaux grâce au système « Report-it » disponible sur le site internet de la ville (voir « Report-it.jpg »).

(W) : Les rues et places des zones habitables ne semblent à priori pas dangereuses (voir « 9.PAG-Esch-Bestandsaufnahme-Mobilität.pdf » page 29/198). Pour s'en assurer la commune a demandé une confirmation de la police qui assure une présence régulière en ces lieux (voir « Lettre Police (statistique accidents..).pdf »).

Maßnahme 4.2.4 Städtische Versorgungssysteme

(B): Das Mobilitätskonzept der Stadt dreht sich um drei städtische Zentren (Dreiecksmobilitätskonzept, siehe « PAG - 2014 11 12 Polekonzept.pdf »). Diese drei Bereiche sind:

1. Das Gebiet um die rue de l'Alzette (Einkaufsstraße, Fußgängerzone).
2. Das Gebiet um das Belval Viertel und die Universität (Zentrum der wirtschaftlichen Entwicklung).
3. Das Gebiet um das Viertel Lallange (Einkaufszentrum Cactus und Sporteinrichtungen).

(U): Der Fokus der Gemeinde richtet sich hauptsächlich auf die Herstellung einer schnellen Verbindung zwischen diesen drei Zentren (Buslinien, Radwege und Fußgängernetz). Die Stadt stärkt

auch die Möglichkeit für die Bürger schnell aus den Wohnbereichen zu einem dieser drei Zentren zu gelangen. Folgenden Arbeiten sind daher kürzlich umgesetzt worden:

1. Erstellung des Bahnhof Belval (Université), welche direkt mit dem Bahnhof von Esch-sur-Alzette verbunden ist (Mobilitätszentrum).
2. Erhöhte Anzahl von Radwegen zwischen den drei Zentren.
3. Erhöhte Anzahl der Buslinien und deren Durchlauffrequenzen zwischen den drei Zentren (voir « Citybus_Esch.png » et « Flexibus_Esch.png »).
4. Erstellen einer Fußgängerbrücke, welche es den Bewohnern vom Gaalgebierg ermöglicht, schnell in die rue de l'Alzette zu gelangen. Andererseits bekommen so die Bewohner der Innenstadt einen schnellen Zugang zu den wichtigsten Freizeit- und Erholungszonen der Stadt (Stadtpark, Gaalgebierg) ermöglicht (voir « 09-11-24_Pressedossier_Teil ABC.pdf »).
5. Die Einrichtung eines Rufbus-Dienstes, damit die Bewohner der Viertel Park und Neiduerf (beide Viertel sind entfernt von den Zentren) bequem die Zentren erreichen können (siehe « Flyer_Flexibus.pdf »).

Die verfügbaren Ladezonen werden innerhalb der Stadtverwaltung verwaltet (siehe « Zone de livraisons_mars 2015.pdf » und « Food-trucks.pdf »).

Alle oben genannten Maßnahmen verbessern die kommerzielle Attraktivität und das Potenzial der lokalen Einkäufe. Auch die jüngste Anpassung der Preise für bestimmte Parkplätze (ermäßigter Gebühr) ermutigt die Menschen lokal zu konsumieren. (Siehe « 20130712_Bilan de gestion du stationnement automobile_presse.pdf » Seite 18-19/43).

Schließlich beteiligt sich die Gemeinde an der Finanzierung der Internetseite "esch-shopping.lu", welche die Händler der Stadt Esch unterstützt (siehe « Eschopping.jpg » und « Délibération Esch shopping.pdf »).

(W): Es liegen noch keine periodischen Umfragen über die Zufriedenheit der Bewohner vor.

(B) : Le concept de mobilité de la commune s'articule autour de trois pôles urbains (concept de mobilité triangulaire, voir « PAG - 2014 11 12 Polekonzept.pdf »). Ces trois pôles sont :

1. La région autour de la rue de l'Alzette (rue commerçante, zone piétonne).
2. La région autour du quartier de Belval et de l'Université (pôle de développement économique).
3. La région autour du quartier Lallange (centre commercial Cactus et infrastructures sportives).

(U) : Les efforts de la commune portent principalement sur la réalisation d'une connexion rapide entre ces trois pôles (lignes de bus, pistes cyclables et réseau piétonnier). La commune renforce également la possibilité pour les habitants de rejoindre rapidement l'un de ces trois pôles à partir des zones habitables. Les travaux suivants ont donc été réalisés dernièrement :

1. Création de la gare de Belval (Université) en liaison directe avec la gare ferroviaire d'Esch-sur-Alzette (pôle de transfert de mobilité).
2. Augmentation du nombre de pistes cyclables entre les trois pôles.
3. Augmentation du nombre de ligne de bus et de leur fréquence de passage entre les trois pôles (voir « Citybus_Esch.png » et « Flexibus_Esch.png »).
4. Réalisation de la passerelle permettant aux habitants du Gaalgebierg de rejoindre facilement la rue de l'Alzette. Il est ainsi, également possible pour les personnes du centre-ville

d'accéder rapidement à la principale zone de loisirs de la ville (Parc de la Ville, Gaalgebierg) (voir « 09-11-24_Pressedossier_Teil ABC.pdf »).

5. Mise en place d'un service de bus à la demande pour permettre aux habitants des quartiers Park et Neiduerf (quartiers éloignés des pôles) de rejoindre facilement les pôles (voir « Flyer_Flexibus.pdf »).

Les places de stationnement disponibles pour les livraisons sont également gérées au sein de l'administration communale (voir « Zone de livraisons_mars 2015.pdf » et « Food-trucks.pdf »).

L'ensemble des mesures énumérées ci-dessus renforce l'attractivité commerciale et les potentialités d'achats locaux. De même, l'adaptation récente des tarifs de certains parkings couverts (tarifs réduits) encourage les habitants à « consommer » localement (voir « 20130712_Bilan de gestion du stationnement automobile_presse.pdf » page 18-19/43).

Enfin, la commune participe au financement du site Internet « esch-shopping.lu » qui soutient les commerçants de la ville d'Esch (voir « Eschopping.jpg » et « Délibération Esch shopping.pdf »).

(W) : Il n'y a actuellement pas de sondage périodique concernant la satisfaction des habitants.

4.3 – Nicht motorisierte Mobilität

Referent : Lucien MALANO / ☎ : +352 27 54 5710 / ✉ : lucien.malano@villeesch.lu

Referent: Nadine TORNAMBE / ☎ : +352 27 54 3320 / ✉ : nadine.tornambe-duchamp@villeesch.lu

Referent : Jean WAGNER / ☎ : + 352 27 54 56 70 / ✉ : Jean.Wagner@villeesch.lu

Referent: Jeannot BEHM / ☎ : + 352 26 783 787 18 / ✉ : Jeannot.Behm@sudstrom.lu

Maßnahme 4.3.1 Fußwegenetz, Beschilderung

(B): Eine Analyse des gesamten Fußwegnetzes ist in der Vorbereitungsstudie für die Erarbeitung des neuen PAG enthalten. Potenziell gefährliche Orte werden erwähnt (siehe « PAG - 9-4-1 Fußwegenetz.pdf » und « PAG - 9-4-2 Fußwege abseits.pdf »).

(U): Alle Hauptinteressenpunkte der Stadt sind über das Fußgängernetzwerk erreichbar (siehe « Fussgänger Leitsystem.pdf »). Fußgängerwege, welche verkehrsreiche Hauptachsen durchqueren sind mit einem Druckknopf ausgestattet, um den motorisierten Verkehr bei Bedarf zu stoppen (siehe Maßnahme "Hauptachsen"). Hinweisschilder wurden vor Schulen errichtet (siehe « Signalétique école.pdf » und « Signalétique école.jpg »).

Im Jahr 2014 wurde ein Fußgängerleitsystem mit Angaben von Wegzeiten zwischen den verschiedenen Anziehungspunkten, entwickelt.

Alle Fußwege in der Stadt sind beleuchtet. Kürzlich beschloss die Stadt, die Türen des St. Joseph Friedhofs offen zu halten, um zu vermeiden, dass die Fußgänger ihn umgehen müssen. Die Stadt hat in den letzten Jahren alles in Kraft gesetzt, um den Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu verbessern (siehe « Behindertengerechte Parkplaetze.png »).

(W) Vorschläge für Änderungen betreffend der Mobilität können an die städtischen Beamten durch das System "Report-it" auf der Internetseite der Stadt (siehe "Report-it.jpg") gerichtet werden.

(B) : Une analyse de l'ensemble du réseau piétonnier est disponible dans l'étude préparatoire pour l'établissement d'un nouveau PAG. Les endroits potentiellement dangereux sont mentionnés (siehe « PAG - 9-4-1 Fußwegenetz.pdf » und « PAG - 9-4-2 Fußwege abseits.pdf »).

(U) : L'ensemble des centres d'intérêts de la ville est accessible via le réseau piéton (siehe « Fussgänger Leitsystem.pdf »). Les passages piétons traversant des axes à forte circulation sont munis de bouton poussoir pour arrêter la circulation motorisée en cas de besoins (voir mesure « Hauptachsen »). Des plaques signalétiques ont été mise en place devant les écoles (voir « Signalétique école.pdf » et « Signalétique école.jpg »).

Un système de guidage pour piétons a été mis en place en 2014 avec indication des temps de trajets entre les différents endroits présentant un intérêt particulier.

La grande majorité des chemins pour piétons de la ville sont éclairées. Récemment, la ville a décidé de maintenir les portes du cimetière Saint-Joseph ouvertes pour éviter aux piétons de devoir le

contourner. Enfin, la ville multiplie depuis quelques années les travaux pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite (voir « Behindertengerechte Parkplaetze.png »).

(W) : Des remarques formulées par la population en matière de mobilité peuvent être adressées aux responsables communaux grâce au système « Report-it » disponible sur le site internet de la Ville (voir « Report-it.jpg »).

Maßnahme 4.3.2 Radwegnetz

(B): Eine Analyse der gesamten Radwegnetzes ist in der Vorbereitungsstudie für die Errichtung eines neuen PAG enthalten. Potenziell gefährliche Orte sind bekannt. Das Dokument beschreibt im Detail welche Qualität die einzelnen Strassen aus Sicht des Radverkehrs aufweisen (siehe « PAG - 9-3-1 Rad Bestand.pdf » und « Fahrradnetz.png »).

(U): Die Radwege befinden sich vor allem entlang der Haupt- und Nebenachsen. Wo immer möglich, verfügen Fahrradwege über einen separaten Pfad, welcher manchmal einen Teil des Bürgersteigs (spezifische Markierung) nutzt, um die Radfahrer vom motorisierten Verkehr zu schützen (siehe « PAG - 9-3-1 Rad Bestand.pdf »).

Meistens definiert ein roter Hintergrund die Kreuzungen zwischen Radweg und Fahrbahn, um Radfahrer beim Überqueren der Straßen zu schützen.

Alle Hauptinteressenpunkte der Stadt sind über das Radwegnetz, welches auch an das nationale Radwegnetz angeschlossen ist, zugänglich (siehe « Réseau national - 2013.pdf »). **Das nationale Netzwerk wurde 2017 mit Straßenschildern ausgestattet.**

(W): Umfragen werden durchgeführt und veröffentlicht. Sie sind ebenfalls verfügbar und werden in die Verbesserungsprozesse einbezogen (siehe « Dossier de Presse Vël'Ok.pdf » Seite 7/12).

(B) : Une analyse de l'ensemble du réseau cyclable est disponible dans l'étude préparatoire pour l'établissement d'un nouveau PAG. Les endroits potentiellement dangereux sont connus. En effet le document mentionne le type de voirie cyclable utilisé en fonction des différents axes (voir « PAG - 9-3-1 Rad Bestand.pdf » et « Fahrradnetz.png »).

(U) : Les pistes cyclables sont situées principalement le long des axes principaux et secondaires. Dans la mesure du possible, les pistes cyclables bénéficient d'une voie séparée qui emprunte même parfois une partie du trottoir (marquage spécifique) pour protéger les cyclistes de la circulation motorisée (voir « PAG - 9-3-1 Rad Bestand.pdf »).

La plupart du temps, un fond rouge délimite les croisements entre les vélos et les véhicules afin de protéger les cyclistes lors de la traversée des axes routiers.

L'ensemble des centres d'intérêts de la ville est accessible via le réseau cyclable qui est également raccordé au réseau cyclable national (voir « Réseau national - 2013.pdf »). **Le réseau national a été équipé de panneaux de signalisation en 2017.**

(W) : Des sondages sont menés et sont rendus publics. Ils sont également disponibles et intégrés dans le présent processus (voir « Dossier de Presse Vël'Ok.pdf » page 7/12).

Maßnahme 4.3.3 Abstellanlagen

(B): Die Analyse über die aktuelle Lage der Fahrradparkplätze wurde durchgeführt. Die Korrektur der Mängel ist geplant (siehe « PAG - 9-3-2 Rad Planung.pdf » und « Fahrradnetz.png »). Die Zahl der Fahrräder pro Station "Vël'Ok" ist in Echtzeit abrufbar (siehe www.velok.lu).

(U): Der Großteil der Parkplätze ist nicht überdacht aber beleuchtet (siehe « Fahrradnetz.png »). Die Vël'Ok-Parkplätze sind elektronisch gesichert.

(W): Umfragen werden durchgeführt und veröffentlicht und werden in die Verbesserungsprozesse einbezogen (siehe « Dossier de Presse Vël'Ok.pdf » Seite 7/12).

(B) : L'analyse de la situation concernant les parkings pour vélo a été réalisée. La correction des défauts constatés est planifiée (voir « PAG - 9-3-2 Rad Planung.pdf » et « Fahrradnetz.png »). Le nombre de vélos disponibles par station « Vël'Ok » est consultable en temps réel (voir www.velok.lu).

(U) : La majorité des parkings ne sont pas couverts mais est éclairés (voir « Fahrradnetz.png »). Les parkings Vël'Ok sont sécurisés électroniquement.

(W) : Des sondages sont menés et sont rendus publics. Ils sont également intégrés dans le processus (voir « Dossier de Presse Vël'Ok.pdf » page 7/12).

4.4 – Öffentlicher Verkehr

Referent : Lucien MALANO / ☎ : +352 27 54 5710 / ✉ : lucien.malano@villeesch.lu

Referent: Nadine TORNAMBE / ☎ : +352 27 54 3320 / ✉ : nadine.tornambe-duchamp@villeesch.lu

Referent : Jean WAGNER / ☎ : + 352 27 54 56 70 / ✉ : Jean.Wagner@villeesch.lu

Referent: Jeannot BEHM / ☎ : + 352 26 783 787 18 / ✉ : Jeannot.Behm@sudstrom.lu

Maßnahme 4.4.1 Qualität des ÖPNV-Angebots

(B): Die Analyse der bestehenden Situation ist in dem beigefügten Plan dargestellt. Es gibt zahlreiche Buslinien und die Durchlauffrequenz liegt zwischen 15 Minuten und 30 Minuten (siehe « Busnetz.png »).

(U): Der TICE nimmt, je nach Bedarfs sowie auf Hinweise der Bevölkerung, regelmäßige Fahrplanänderungen vor (siehe flyer « Verpass däi Bus net.pdf»). Umfragen wurden bislang nicht durchgeführt.

Die Stadt hat ihre eigenen Buslinien sowie einen Rufbus-Dienst (siehe « Citybus_Esch.png » , « Flyer Flexibus.pdf » und « Gaalgebuss »). Während der Schulzeit stellt die Stadt Busse zur Verfügung, um Schüler zu verschiedenen Orten zu transportieren (Sportunterricht, Schwimmen, Ausflüge ...)

Der regionale TICE-Verband unternimmt Maßnahmen im Interesse des Umweltschutzes. Er verfügt über eine Flotte von Erdgas-Fahrzeugen (zertifiziertes Biogas) und nutzt seine eigene Autowaschanlage (siehe TICE und die Umwelt.pdf).

Die Busse des TICE-Netzwerks sind mit Bildschirmen ausgestattet, um den Benutzern den Namen der nächsten Haltestelle bekannt zu geben. Verschiedene Bushaltestellen sind mit Listen der Linienfahrpläne ausgestattet. Eine Echtzeitanzeige ist für die Bushaltestelle des Rathauses und die der beiden Bahnhöfe verfügbar. Die Busflotte der TICE hat ein durchschnittliches Alter von ca. 4,5 Jahre. Alle Busse erfüllen momentan schon die Norm EU6, der mittlere Verbrauch des Busse ist in den letzte 10 Jahren um 22% (von 52 bis 41L/100km) für Diesel und 15% (von 40 bis 34kg/100km) für Gas gesunken. Einige Busse (10%) sind mit Kegelmeßgeräten („Lichtschranke“) ausgestattet. Die Auswertung der Daten führt jährlich zur Anpassung und der Taktfrequenzen der Linien.

Die meisten Busse und Haltestellen sind für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich (Bus ohne Treppen, angepasste Haltestellen).

(B) : L'analyse de la situation existante est reprise dans le plan annexé. Les lignes de bus sont nombreuses, les fréquences de passage vont de 15 minutes à 30 minutes (voir « Busnetz.png »).

(U) : Le TICE réalise des changements réguliers selon les besoins et à la demande des clients (voir flyer « Verpass däi Bus net.pdf»).

La commune possède ses propres lignes de bus et a mis en place un service de bus à la demande (voir « Citybus_Esch.png » , « Flyer Flexibus.pdf » et « Gaalgebuss »). Durant les heures d'école la

commune met à dispositions des bus pour le transport des écoliers vers divers sites (éducation physique, natation, excursions,...)

Le syndicat régional TICE réalise des mesures dans l'intérêt de la protection de l'environnement. Il dispose d'une flotte de véhicules fonctionnant au gaz naturel (certifié Biogaz) et utilise sa propre station de lavage plus respectueuse de l'environnement (voir TICE und die Umwelt.pdf). La flotte de bus est récente (âge moyen de 4,5 ans) et répond aux critères EU6. La consommation moyenne des bus à diminué de 22% pour les véhicules diesel (de 52 à 41L/100km) et de 15% pour les véhicules au gaz (de 40 à 34 kg/100km) en 10 ans. Une partie de la flotte (10%) est équipée de dispositif de comptage optique afin de mesurer le taux de remplissage des bus. L'évaluation de la flotte et des lignes de bus se fait annuellement.

Les bus du réseau TICE sont équipés d'écrans permettant d'annoncer aux usagers le nom du prochain arrêt desservi. Certains arrêts de bus sont équipés de listes comportant les lignes de bus s'y arrêtant ainsi que les différents horaires de passage. L'affichage en temps réel des horaires de passage des bus est disponible pour les arrêts de bus de l'Hôtel de Ville, et des deux gares ferroviaires.

La majorité des bus ainsi que les arrêts sont accessibles aux personnes à mobilité réduite (bus sans escaliers, arrêts adaptés).

Maßnahme 4.4.2 Vortritt ÖPNV

(B): Die Analyse der aktuellen Lage zeigt, dass es zu Verzögerungen bei den Bussen während der Stoßverkehrszeiten kommen kann. Somit sind zwischen 6.30-9.00 und 16.30-19.00 Verzögerungen von bis zu 30 Minuten möglich.

(U): Die Stadt verfügt über Straßen mit Permissiv Signal, welches den Bussen Vorrang gibt, sowie Straßen mit versenkbaren Pollern, welche nur den Bussen eine Durchfahrt ermöglichen. Aufgrund der Enge des Großteils der Straßen gibt es wenig Fahrspuren, welche speziell nur für Busse freigegeben sind (siehe « Busnetz.png »).

(W): Es stehen keine regelmäßigen Umfragen zur kontinuierlichen Verbesserung der Buslinien zur Verfügung.

(B) : L'analyse de la situation existante montre qu'il peut y avoir des retards au sein des bus lors des heures de pointe. Ainsi, entre 6.30-9.00 et 16.30-19.00 des retards allant jusqu' à 30 minutes sont possibles.

(U) : La commune possède des rues dont les feux accordent la priorité aux bus, ainsi que des rues avec bornes escamotables permettant uniquement le passage aux bus. De par l'étroitesse d'une grande partie des rues, il y a peu de voies réservées spécifiquement aux bus (voir « Busnetz.png »).

(W) : Il n'existe pas de sondage périodique destiné à améliorer de façon continue les lignes de bus disponibles.

Maßnahme 4.4.3 Kombinierte Mobilität

(B): Das Angebot für Bus (siehe Maßnahme 4.4.1), Fahrradverleih (siehe Maßnahme 4.3.3) und P + R ist in der Stadt Esch-sur-Alzette gut ausgebaut (P + R Schifflange, Belval und Raemerich finden Sie unter "P + R-Esch-sur-Alzette -2015.pdf").

(U): Das Parken außerhalb der Stadt ist dank dreier P+R möglich. Obwohl diese Zahlungspflichtig sind (Ausser P+R Belval mit Mkaart. Die Stadt fördert so die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel) sind diese Parkplätze die günstigsten auf dem ganzen Stadtgebiet.

Das M-Kaart-Abonnement ermöglicht es, den Bus zu nehmen und ein Fahrrad zu mieten.

Es gibt keine Angebote für Car-Sharing oder Unterstützung im Zusammenhang von Fahrgemeinschaften.

Es bestehen Ruf-Dienste im öffentlichen Verkehr (siehe Flexibus, Maßnahme 4.2.4 und 4.2.1).

Der kostenlose Fahrradverleih ist im gesamten Gebiet der Stadt sowie Regional möglich (siehe Vël'Ok Maßnahme 4.3.3).

(B) : L'offre concernant les bus (voir mesure 4.4.1), la location de vélos (voir mesure 4.3.3) et les P+R est forte dans la commune d'Esch-sur-Alzette (P+R Schifflange, Belval et Raemerich, voir « P+R Esch-sur-Alzette -2015.pdf »).

(U) : Le stationnement en dehors de la ville est possible grâce à trois P+R. Bien que payants (Sauf P+R belval. La ville souhaite ainsi favoriser davantage le transpor en commun), ces emplacements sont les moins cher de la ville.

L'abonnement M-Kaart permet de prendre le bus et de louer un vélo.

Il n'y a pas d'offres concernant le Car-Sharing ou de soutien concernant le co-voiturage.

Les services de transports à la demande existent (voir Flexibus, mesure 4.2.4 et 4.2.1).

La location gratuite de vélos est possible sur tout le territoire de la Ville et dans la région sud (voir Vël'Ok mesure 4.3.3).

4.5 – Mobilitätsmarketing

Referent : Lucien MALANO / ☎ : +352 27 54 5710 / ✉ : Lucien.malano@villeesch.lu

Referent : Jean WAGNER / ☎ : + 352 27 54 56 70 / ✉ : Jean.Wagner@villeesch.lu

Referent: Jeannot BEHM / ☎ : + 352 26 783 787 18 / ✉ : Jeannot.Behm@sudstrom.lu

Maßnahme 4.5.1 Mobilitätsmarketing in der Gemeinde

(B): Die Gemeinde veröffentlicht auf verschiedene Weise, Informationen in Bezug auf die Mobilität (das Nutzen der Internetseite der Gemeinde, Flyer, Zeitungsartikel ...).

(U): Die Internetseite der Stadt (www.esch.lu) enthält Informationen zu allen Verkehrsmitteln, welche in der Stadt zur Verfügung stehen, und verfügt über eine direkte Verbindung an die Mobilitätszentrale (siehe « Mobilitätsmarketing.docx »).

Linienfahrpläne und Routen sind in der Nähe von Bushaltestellen, Bahnhöfen und am Fremdenverkehrsamt von Esch-sur-Alzette erhältlich.

Ein Link, auf der kommunalen Seite, gibt den Einwohnern Hinweise bezüglich dem Kauf sauberer Fahrzeuge.

Die Stadt beteiligt sich jedes Jahr an der Mobilitätswoche und der « Tour du Duerf » und der Aktion "Mam Velo ob d'Schaff" (siehe « Flyer - Mobilitätswoch.pdf »). Im 2016, hat die Gemeinde eine Aufklärungsaktion über Staus organisiert (siehe [RollUP_Citibus.pdf](#)).

(W): Im 2017, wurde eine Erhebung bezüglich des Mobilität in den Gewerbeparken der Südregion durchgeführt (Siehe [Esch-sur-Alzette - a Sommet et Lankelz.pdf](#), [Esch-sur-Alzette - rue de Belval.pdf](#), [Esch-sur-Alzette - Schifflange - Um Monkeler.pdf](#)).

(B) : La commune publie, de différentes manières, des informations relatives à la mobilité (utilisation du site internet de la commune, flyer, article de journaux...).

(U) : Le site Internet de la Ville (www.esch.lu) permet de s'informer au sujet de tous les moyens de transports disponibles au sein de la Ville et présente un lien direct vers la centrale de mobilité (voir « Mobilitätsmarketing.docx »).

Des cartes indiquant les horaires des transports et les itinéraires empruntés sont disponibles près des arrêts de bus, des gares ainsi qu'à l'Office du Tourisme d'Esch-sur-Alzette.

Un lien sur le site communal donne aux habitants des indications quant à l'achat de véhicules propres.

La commune participe chaque année à la semaine de la mobilité ainsi qu'au « Tour du Duerf » et à l'action « Mam Velo ob d'Schaff » (voir « Flyer - Mobilitätswoch.pdf »). En 2016, la commune a organisé une action de sensibilisation concernant les embouteillages (voir [RollUP_Citibus.pdf](#)).

(W) : En 2017, une enquête concernant la mobilité dans les zones d'activités de la région Sud a été effectuée (voir Esch-sur-Alzette - a Sommet et Lankelz.pdf, Esch-sur-Alzette - rue de Belval.pdf, Esch-sur-Alzette - Schifflange - Um Monkeler.pdf).

Maßnahme 4.5.2 Beispielhafte Mobilitätsstandards

(B) Mobilitätsindikatoren sind erfasst in dem Indikatorensysteme (Indicateurs - Esch.xlsx)

(W) Es gibt keine Aussage über die Entwicklung des Modal-Splits und die 3 verpflichteten Mobilitätsindikatoren in der Stadt.

(B) : Des indicateurs relatifs à la mobilité sont actualisés (voir Indicateurs - Esch.xlsx)

(W) : Il n'y a pas de relevé relatif à l'évolution du modal-split et des 3 indicateurs obligatoires dans la ville.

Verbesserungsvorschläge

Klimateam
 Machbar
 Schwierig

Maßnahme 4.1.1 Unterstützung bewusster Mobilität in der Verwaltung

B	Vorschrift bzgl. vorrangiger Nutzung ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß	10%/10%		3,0/4
B	Beschluss zur Unterstützung bewusster Mobilität in der Verwaltung.	10%/10%		
U	Parkraummanagement ungünstig für die motorisierte Mobilität.	5%/5%		
U	Attraktive Fahrradabstellplätze an optimaler Lage zum Eingang, Dienstfahräder.	5%/5%		
U	Duschköglichkeiten, Möglichkeit zum Aufhängen / Trocknen von Fahrradausrüstung.	5%/5%		
U	Förderung von Fahrgemeinschaften.	0%/5%	???	
U	Car-Sharing-Angebot.	5%/5%		
U	Anreizinstrumente (z.B. "Mam Velo op d'Schaff").	5%/5%	???	
U	Vorrangige Nutzung ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (M-Pass...).	20%/20%		
U	Förderung von Telearbeit und Video-Konferenzen.	0%/0%		
U	Dienstfahräder stehen zur Verfügung und sie werden genutzt.	10%/10%		
W	Periodische Erhebung Modal-Split und z. B. Nutzungen von Parkplätzen, Business Car-Sharing, Dienstfahräder.	0%/10%	???	
W	Steigender Anteil nicht motorisierter Arbeitswege.	0%/10%	???	

Maßnahme 4.1.2 Kommunale Fahrzeuge

B	Situationsanalyse (z.B. Fahrzeugbestand, Einsatzmöglichkeiten, Einsatzzeiten, Treibstoffverbrauch).	5%/5%		1,4/4
B	Schulungskonzept Eco-Drive.	5%/5%		
U	Prüfung und Einführung von effizienten Mobilitätsmodellen und gemeindeübergreifender Zusammenarbeit (z.B. interkommunale Fahrzeugnutzung bei Baggern, Straßenreinigungsfahrzeugen).	5%/10%	???	
U	Beschaffung von Elektro-, Hybrid- und Gasfahrzeugen oder Fahrzeugen aus "Bestenliste" (Oekotopten).	5%/10%	???	
U	Alle Vielfahrenden sind in Eco-Drive ausgebildet, es finden regelmäßige Auffrischkurse statt (Verwaltung kommt auf für Kurskosten und Absenzeit).	5%/10%	???	
U	Kommunikation (z.B. Beschriftung der Fahrzeuge mit innovativen Antriebstechnologien).	0%/10%	???	
W	Bewertung gemäss Emissionsrechner (Klimapakt)	10%/50%	2017	

Maßnahme 4.2.1 Parkraummanagement

B	Parkplatzinventar (private und öffentliche Parkplätze).	10%/10%		8,0/8
B	Reglement für Parkraummanagement.	10%/10%		
U	Flächendeckende Bewirtschaftung.	10%/10%		
U	Zentrums- / Zielgebiete sind unterschiedlich bewirtschaftet	10%/10%		
U	Im Zentrum Parkplatzverlagerung (z.B. unterirdisch), statt Ausweitung.	10%/10%		
U	Gebühren zum Teil zugunsten ÖPNV, kombinierte Mobilität.	0%/0%		
U	Parkleitsystem.	10%/10%		
U	Einbezug Bewirtschaftung Privatparkplätze für die Haushalte.	10%/10%		
U	Koordination Gebührenhöhe (z.B. zwischen Parkhaus und Straßenparkplätzen).	10%/10%		
U	Installation von Auflademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge (Chargy kompatibel).	10%/10%		
W	Periodische Erhebungen durchführen, publik machen und in Prozesse integrieren.	10%/10%		

Maßnahme 4.2.2 Hauptachsen

B	Situationsanalyse, verkehrstechnisch und gestalterisch.	10%/10%		4,8/6
B	Strategie zur Sicherstellung einer siedlungsorientierten und nicht verkehrsorientierten Gestaltung der Hauptachsen.	10%/10%		
U	Städtebauliche Aufwertung der Hauptverkehrsachsen <ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung von gerade Straßen (Verengung) - Verschönerung der Straße - Verkehrsschilder (radar métis, panneau informatif) - Zentral Insel - Fahrbahnschwelle/BerlinerKissen 	15%/20%	???	
U	Umsetzungsgrad: Angabe Länge oder % der umgestalteten Straßen	5%/10%		
U	Fußgänger- und Radfahrerorientierte Umgestaltung : <ul style="list-style-type: none"> - Beleuchtete Straßen - Handel in der Nähe - Zebrastreifen (Bodenschwelle) - Schilder für gefährlichen Orten (Schulen) - Manuell gesteuerte Verkehrsampeln - usw 	20%/20%		
U	Interventionen bei übergeordneter Stelle für Verbesserungen (Sitzungen, Anträge, Briefe, eigene Projekte etc.)	15%/20%	???	
W	Periodische Erhebungen (z.B. Geschwindigkeitsmessungen, Unfallstatistik, Gefahrenreduktion) durchführen.	5%/5%		
W	Periodische Erhebungen publik machen und in Prozesse integrieren.	0%/5%	???	

Maßnahme 4.2.3 Temporeduktion und attraktive Gestaltung öffentlicher Räume

B	Situationsanalyse (z.B. Geschwindigkeiten, Unfälle, räumliche Gestaltung, Grünräume, Aufenthaltsräume).	10%/10%		9,0/10
B	Flächendeckendes Gesamtkonzept zur Gestaltung und Temporeduktion des öffentlichen Raumes.	10%/10%		
U	Attraktive Gestaltung von Fuß-, Radwegen sowie Plätzen.	10%/10%		
U	Fußgängerzonen, Begegnungszonen (z.B. „shared space“)	5%/5%		
U	Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität	5%/10%	???	
U	Begrünung von Straßen (Alleen etc.), Aufstellung von Sitzmöglichkeiten, Bänken	10%/10%		
U	Ausweisung von Tempo-30-Zonen	10%/10%		
U	Auf die Nutzung abgestimmte öffentliche Beleuchtung	5%/5%		
U	Partizipation Bevölkerung	5%/10%	???	
W	Periodische Erhebungen wie Geschwindigkeitsmessungen, Unfallstatistik, Gefahrenpunkte	10%/10%		
W	Verbesserungen werden nachgewiesen (z.B. Unfallstatistik)	10%/10%		

Maßnahme 4.2.4 Städtische Versorgungssysteme

B	Flächendeckendes Gesamtkonzept	20%/20%		4,0/4
U	Kurze Lieferketten für Nahrungsmittel	20%/20%		
U	Dezentrale Versorgungsorte	20%/20%		
U	Parkraummanagement, Verkehrsregulierung für Anlieferungen	20%/20%		
U	Förderung lokaler/regionaler Einkaufsmöglichkeiten	20%/20%		

Maßnahme 4.3.1 Fußwegenetz, Beschilderung

B	Situationsanalyse (z.B. Gefahrstellenanalyse, Ermittlung von Lücken im Netz)	10%/10%		9,0/10
B	Flächendeckendes Gesamtkonzept mit Umsetzungsstrategie (Signalisation, Schulwegesicherung)	10%/10%		
U	Erschließung publikumsintensiver Einrichtungen	20%/20%		
U	Sichere Querungsmöglichkeiten	10%/10%		
U	Fußgänger-Leitsystem	20%/20%		
U	Eliminierung Umwege, Lücken	5%/10%	???	
U	Beleuchtung	5%/5%		
U	Gewährleistung Barrierefreiheit (z.B. Bürgersteigabsenkungen)	5%/5%	???	
W	Periodische Erhebungen der Fußgängerfrequenzen durchführen	5%/10%	???	

Maßnahme 4.3.2 Radwegenetz

B	Situationsanalyse (z.B. Gefahrstellenanalyse, Ermittlung von Lücken im Netz)	10%/10%		7,5/10
B	Flächendeckendes Gesamtkonzept mit Umsetzungsstrategie (Signalisation, Schulwegesicherung)	10%/10%		
U	Optimierte Routenführung abseits der Hauptachse	5%/10%		
U	Sichere Querungsmöglichkeiten	10%/10%		
U	Erschließung publikumsintensiver Einrichtungen	10%/10%		
U	Regionale/nationale Vernetzung	10%/10%		
U	Beschilderung mit Angabe von Zielen und Zeitbedarf	5%/10%		
U	Eliminierung Umwege, Lücken	5%/10%	???	
U	Ausgabe von Radwegekarten	0%/10%	???	
W	Periodische Erhebungen der Fahrradfrequenzen durchführen, publik machen und in Prozesse integrieren	10%/10%		

Maßnahme 4.3.3 Abstellanlagen

B	Situationsanalyse (z.B. Belegung in und um Anlagen, Abstelldauer, Fahrrad-Ordnung und Nutzung von strategischen Plätzen)	10%/10%		3,6/6
B	Erhebungen bei Gewerbe, Einkaufsläden, Haltestellen, publikumsintensiven Einrichtungen etc.	0%/10%	???	
U	Die Abstellanlagen sind überdacht.	0%/25%	???	
U	Die Abstellanlagen sind beleuchtet.	25%/25%		
U	Die Abstellanlagen sind elektronisch gesichert.	20%/20%		
W	Periodische Erhebungen der Nutzungsfrequenz durchführen, publik machen und in Prozesse integrieren.	5%/10%	???	

Maßnahme 4.4.1 Qualität des ÖPNV-Angebots

B	Situations- / Potenzialanalyse. Verankerung im Verkehrsplan	20%/20%		8,0/10
U	Qualität von Angebot und ÖPNV. Erschließung, inkl. Haltestellen / Frequenzen.	20%/20%		
U	Intervention bei übergeordneter Stelle zur Verbesserung der Taktichte und kundenorientierter Betriebszeiten.	5%/10%	???	
U	Befragungen zu Akzeptanz, Sicherheitsempfinden, Vandalismus etc. und geeignete Maßnahmen werden unternommen.	10%/20%	???	
U	Eigene Angebote der Gemeinde (Bummelbus, Rufbus, City Bus, Schulbus, Pedibus, Nachtbus etc.)	10%/10%		
U	In den Ausschreibungen von Busse für die Gemeinde sollen Busse mit innovativen Antriebssystemen enthalten sein (Euronorm)	5%/5%		
U	Fahrgastinformationen (im Bus und Haltestellen)	5%/10%	???	
U	Barrierefreiheit des Angebotes	5%/5%		

Maßnahme 4.4.2 Vortritt ÖPNV

B	Situationsanalyse z.B. Verlustzeiten / Verspätungen	20%/20%		2,6/4
U	Vortrittsregelungen	20%/20%		

U	Signalsteuerungen	10%/20%	???	le climat
U	Eigene Fahrspuren	10%/20%	???	
U	Fahrbahnhaltestellen	5%/10%	???	
W	Periodische Erhebungen von Stauzeiten, Fahrplaneinhaltung etc. durchführen und in Prozesse integrieren	0%/10%	???	

Maßnahme 4.4.3 Kombinierte Mobilität

B	Situationsanalyse	20%/20%		4,2/6
U	Bereitstellung von P+R-Parkplätzen, gebührenfreies P+R-System	10%/20%	???	
U	Verknüpfung Angebote Individualverkehr - ÖPNV - Angebot Kombi-Ticket.	15%/15%		
U	Carsharing-Angebot (Eigenleistung Gemeinde)	0%/5%	???	
U	Unterstützung von Mitfahrssystemen	0%/5%	???	
U	Unterstützung Bedarfssysteme (z. B. Rufbus, Sammeltaxi etc.)	10%/10%		
U	Fahrradausleih-Möglichkeiten (z.B. Bikesharing, e- Bike)	15%/15%		
W	Periodische Erhebungen von Stauzeiten, Fahrplaneinhaltung etc. durchführen und in Prozesse integrieren	0%/10%	???	

Maßnahme 4.5.1 Mobilitätsmarketing in der Gemeinde

B	Situationsanalyse	10%/10%		6,8/8
B	Informationskonzeptes	5%/10%	???	
U	Verweis auf Mobilitätszentrale	5%/5%		
U	Hinweise ÖPNV, CarSharing etc. auf Gemeinde-Website und Gemeindebote	5%/5%		
U	Umfassende Mobilitätshinweise auf Gemeindeortsplan	10%/10%		
U	Diffusion der Fahrpläne	5%/5%		
U	Informationen zu effizienten Fahrzeugen	5%/5%		
U	Periodische Veranstaltungen, Aktionen oder Kampagnen (Ecodrive-Kurse für Privatpersonen, Mobilitätstage, etc.)	30%/30%		
U	Einzelaktionen (z.B. Vorbildaktion / Präsentation, Kurse für Senioren / Mobilitätsbehinderte / Jugendliche, Berichterstattung in regionalen Medien, Fahrradbörse, Fahrradcheck)	5%/10%	???	
W	Periodische Erhebungen durchführen, publik machen und in Prozesse integrieren.	5%/10%	???	

Maßnahme 4.5.2 Beispielhafte Mobilitätsstandards

B	Beschluss Erfassung Mobilitätsindikatoren mit Mobilitätsbuchhaltung	10%/10%		0,6/6
W	Aufzeigen Entwicklung von 3 Mobilitätsindikatoren : <ul style="list-style-type: none"> - Anteil der effizienten und Co2-armen Mobilität - Anzahl von PKWs pro Anzahl Wohnungen in dem Wohngebiet, welche an einem Schultag zwischen 6h30 und 8h30 aus einem Wohngebiet auf die Hauptstrasse einbiegen - Gleichzeitig :Insassenzählung dieser PKWs - Belegung der Fahrradständer und Käfige an den Bushaltestellen und Bahnhöfen um 10h und um 22h pro Gesamteinwohnerzahl - Anzahl einsteigender Fahrgäste an den Bushaltestellen und Bahnhöfen zwischen 6h30 und 8h30 pro Gesamteinwohnerzahl. - Auslastung des Car-sharing Systems pro Gesamteinwohnerzahl 	0%/30%	???	
W	Erreichung Modal Split 25/75 (Fuß/Fahrrad/ÖPNV)/PKW	0%/50%	???	
W	Auswertungen publik machen und in Prozesse integrieren	0%/10%	???	