

Datum 16/06/2022

KAPITEL 04 : MOBILITÄT

2015	2016	2017	2018	2019	2020/2021
------	------	------	------	------	-----------

4.1 – Mobilität in der Verwaltung

Referent : Sébastien Koch / ✉ : sebastien.koch@sudstrom.lu

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

Maßnahme 4.1.1 Unterstützung bewusster Mobilität in der Verwaltung/ Mesure 4.4.1 Soutien à la mobilité douce dans l'administration

(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.

(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 (siehe „Dossier de Presse Vël'Ok.pdf“).

Nach einer Testphase werden zeitnah mehrere Dienst-Lastenfahrräder angeschafft.

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

Das City-Bus Netzwerk steht den Gemeindeangestellten kostenlos zur Verfügung

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

(W) Eine Umfrage unter den Mitarbeitern wurde durchgeführt um den Modal Split der Verwaltung zu erheben.

(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.

(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.

Après une phase de test, plusieurs vélos de service ont été achetés.

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 comme le transport public en générale est gratuit.

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

(W) Une enquête a été menée auprès du personnel afin de connaître la répartition des modes de transport de l'administration.

Maßnahme 4.1.2 Kommunale Fahrzeuge/ Mesure 4.1.2 Véhicules communaux

(B): Alle Fahrzeugdaten werden detailliert erfasst:

- Fahrzeugbestand
- Einsatzmöglichkeiten, Einsatzbereich
- Einsatzzeiten
- Treibstoffverbrauch
- Anmeldejahr

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. Seit 2019 werden konsequent für den Personenverkehr elektrisch angetriebene Neufahrzeuge angeschafft.

Die Mehrheit der kommunalen Fahrzeugflotte mit alternativem Antrieb sind sichtbar gekennzeichnet.

(U): Die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden z.B. interkommunale Fahrzeugnutzung bei Baggern, Straßenreinigungsfahrzeugen wird geprüft. Wegen der Gemeindegröße wird aber wenig MaschinenSharing betrieben.

In der Gemeinde wurde ein ausreichendes Netz an Ladestationen installiert, so dass auch die gemeindeeigenen Fahrzeuge bei Bedarf geladen werden können.

(W): Der Anteil der Elektrofahrzeuge wurde ausgewertet und erfüllt fast den Zielpfad von 49% bis 2030.

(B) : Toutes les données relatives aux véhicules sont enregistrées en détail :

- Parc de véhicules
- Possibilités d'utilisation, domaine d'utilisation
- Temps d'utilisation
- Consommation de carburant
- Année d'inscription

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 »). Depuis 2019, la ville d'Esch achète systématiquement des voitures neufs à propulsion électrique.

La plupart de la flotte de véhicules communaux avec une motorisation alternative est maintenant identifiés visuellement.

(U) : La collaboration avec d'autres communes, par exemple l'utilisation intercommunale de véhicules pour les pelleteuses, les véhicules de nettoyage des rues, est examinée. En raison de la taille de la commune, le partage de machines est toutefois peu pratiqué.



Un réseau suffisant de stations de recharge a été installé dans la commune, de sorte que les véhicules de la commune peuvent également être rechargés en cas de besoin.

(W) La part des véhicules électriques a été évaluée, et atteint presque la trajectoire de 49% d'ici 2030.

4.2 – Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement/ 4.2 – Apaisement du trafic, gestion des places de stationnement

Referent : Sébastien Koch / ✉ : sebastien.koch@sudstroum.lu

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

Maßnahme 4.2.1 Parkraummanagement/ Mesure 4.2.1 Gestion des places de stationnement

(B) Die Stadt Esch-sur-Alzette hat ein Parkraummanagementsystem, das 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.

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

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 für Sudstoum Kunden günstiger als die Tarife anderer Anbieter

Es besteht eine minimale Anzahl von Parkplätzen, die abhängig von der Gebäudetypologie (Wohnung und Bürofläche oder Nutzung) zu bauen sind. Dieses Minimum wird in der Nähe eines Bahnhofes vermindert (Siehe PAG Seite 13).

Als Ergebnis von Umfragen hat die Stadt die folgenden Änderungen vorgenommen:

- Einrichtung von Langzeitparkplätzen in einigen Teilen der Stadt für die Bewohner, die 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 der Anwohnerparkbereiche auf andere Viertel, die noch ungeregt waren, wie Bruch und Zaepert wurde umgesetzt (siehe « Bilan de gestion du stationnement automobile dans l'espace public » Seite 7).
- Nur das Viertel Raemerich ist derzeit noch nicht reglementiert.

(W) Die Anzahl der Ladepunkte wurde ausgewertet und beträgt 1,4 Ladepunkte je 1.000 Einwohner.

(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.

(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.

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 »).

Il existe un nombre de places de parking minimum à respecter en fonction du type de bâtiment (logements ou bureaux). Ce minimum de places peut être diminué à proximité de la gare (voir PAG page 13).

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.

(W) : Le nombre de points de charge a été évalué et s'élève à 1,4 pour 1000 habitants.

Maßnahme 4.2.2 Attraktive Gestaltung öffentlicher Räume/ Mesure 4.2.2 Attrait des espaces publics

(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 »).

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 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, 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 eingeeengt, 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 Fußgänger- und Radfahrerunterführung 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 Teils der "Liaison Micheville" wurde im Jahr 2017 fertig gestellt.

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 temporären Garten im Jahr 2017, der temporäre Garten wurde im Jahr 2021 noch weiter ausgebaut**)
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 (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 » ein Wasserspielplatz gebaut. Ein Bouleplatz wurde ebenfalls in der « Rue du Canal » angelegt.

In 2018, werden die Rue du Brill und die Rue de la Libération umgebaut (Siehe Presserevue 07022018.pdf).

(W): In folgenden Bereichen ist eine positive Entwicklung festzustellen (Anteil):

- o Sackgassen/Einbahnstrassen
- o Fußgängerzone
- o Begegnungszone (zone de rencontre/shared space)
- o Spielstraße (zone résidentielle)

Tempo 30 wurde bereits vor dem Beginn des Klimapaktes flächendeckend auf allen Gemeindestrassen eingeführt

(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 pour 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 - Synthesesenario.pdf » et « PAG - 9-1-3 Hauptstraßennetz Planung.pdf »).

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 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 principal 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 principaux 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 traversée des écoliers aux automobilistes). (Voir « PAG - 8-1-SCHULEN-m5000_N20110407v_Esch-Nord.pdf »)

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 »).

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) : Une évolution positive a été obtenue dans les domaines suivants (Quotepart):

- o Impasse/ sens unique
- o zone piétonne
- o zone de rencontre (espace partagé)
- o zone résidentielle

Les zones 30 sont introduit avant que le pacte climat a commencé.

Maßnahme 4.2.4 Lieferverkehr/ Mesure 4.2.4 Traffic lié aux livraisons

(B/U): 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).

Der Fokus der Gemeinde richtet sich hauptsächlich auf die Herstellung einer schnellen Verbindung zwischen diesen drei dezentralen 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 (Universität), der direkt mit dem Bahnhof von Esch-sur-Alzette verbunden ist (Mobilitätzentrum).
2. Erhöhte Anzahl von Radwegen zwischen den drei Zentren.
3. Erhöhte Anzahl der Buslinien und deren Durchlauffrequenzen zwischen den drei Zentren (siehe « 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. Gleichzeitig bekommen so die Bewohner der Innenstadt einen schnellen Zugang zu den wichtigsten Freizeit- und Erholungszonen der Stadt (Stadtpark, Gaalgebierg) (siehe « 09-11-24_Pressedossier_Teil ABC.pdf »).
5. Die Einrichtung eines Rufbus-Dienstes, damit die Bewohner der Viertel Park und Neiduerf (beide Viertel sind weit entfernt von den Zentren) bequem die Zentren erreichen können (siehe « Flyer_Flexibus.pdf »).

Die Parkdauer in den Geschäftsstraßen ist beschränkt um dem Kundenverkehr Vorrang zu geben.

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 Potential 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 »).

Die Stadt engagiert sich durch Ankauf, Vermietung und Vermittlung von Ladelokalen für eine lebendige Einkaufszone und eine Ansiedlung lokaler und alternativer Geschäfte (<https://claire.esch.lu>).

Ein Programm zur Promotion von Lastenfahrrädern zur lokalen Auslieferung wurde ins Leben gerufen. Die Stadt erwirbt die Lastenräder und stellt diese den Gewerbetreibenden zur Verfügung.

(B/U) : 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).

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 »).

La durée de stationnement dans les rues commerçantes est limitée afin de donner la priorité à la circulation des clients.

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 »).

La ville s'engage en faveur d'une zone commerciale vivante et d'une implantation de commerces locaux et alternatifs par l'achat, la location et la médiation de locaux commerciaux (<https://claire.esch.lu>)

Un programme de promotion des vélos-cargos pour la livraison locale va être mis en place. La ville acquiert les vélos-cargos et les met à la disposition des commerçants.

4.3 – Nicht motorisierte Mobilität/ 4.3 – Mobilité motorisée

Referent : Sébastien Koch / ✉ : sebastien.koch@sudstroum.lu

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

Maßnahme 4.3.1 Fußwegenetz, Beschilderung/ Mesure 4.3.1 Réseau piétonnier et signalisation

(B/U): 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 »).

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 »).

Für Events können mobile Rampen ausgeliehen werden um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Es besteht ein Pedibusangebot. Fußwege werden im Winter vom Schnee befreit. Die Ampelschaltungen sind fußgängerfreundlich. Es wurde eine Umleitung für Fahrräder markiert um die Fußgängerzone tagsüber fahrradfrei zu halten.

(B/U) : 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 »).

L'ensemble des points d'intérêts de la ville est accessible via le réseau piéton (voir « 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 »).

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 »).

Pour les événements, des rampes mobiles peuvent être louées afin de garantir l'accessibilité. Il existe un service de pédibus. Les chemins piétonniers sont déneigés en hiver. Les feux de signalisation sont adaptés aux piétons. Une déviation pour les vélos a été marquée afin que la zone piétonne reste sans vélos pendant la journée.

Maßnahme 4.3.2 Radwegnetz/ Mesure 4.3.2 Pistes cyclables

(B/U): Eine Analyse des 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 »).

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.**

Wichtige aktuelle Projekte ist eine Fuß- und Radbrücke zwischen Esch und Belval, sowie der Radschnellweg zwischen Esch und Luxemburg.

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/U) : 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 »).

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.**

Les principaux projets en cours concernent la réalisation d'une passerelle pour piétons et cyclistes entre Esch et Belval et la réalisation d'une piste cyclable rapide entre Esch et Luxembourg.

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

Maßnahme 4.3.3 Abstellanlagen/ Mesure 4.3.3 Abris à vélos

(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 "Vël'Ok" Station ist in Echtzeit abrufbar (siehe www.velok.lu). **Es wurde eine M-Box neben dem Bahnhof gebaut im Jahr 2019. Eine weitere M-Box wurde im Stadtzentrum errichtet.**

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

(W): **Alle Zielorte sind mit Abstellanlagen ausgerüstet. Darüber hinaus werden Fahrradständer im öffentlichen Raum installiert.**

(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). **Une station M-Box a été installée près de la gare en 2019. Une autre M-Box a été construite dans le centre-ville.**

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

(W) : **Toutes les destinations sont équipées d'installations de stationnement. En outre, des supports pour vélos sont installés dans l'espace public.**

4.4 – Öffentlicher Verkehr/ 4.4 – Transport public

Referent : Sébastien Koch / ✉ : sebastien.koch@sudstroum.lu

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

Maßnahme 4.4.1 Multimodales Angebot/ Mesure 4.4.1 Offre multimodale

(B/U): Das Angebot für Bus (siehe Maßnahme 4.4.2), 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").

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

Es gibt ein Angebot für Car-Sharing am Bahnhof.

Das Fahrgemeinschaftenportal Klaxit soll beworben werden.

Es bestehen Ruf-Dienste im öffentlichen Verkehr (siehe Flexibus & Plusbus (für Senioren), Maßnahme 4.2.3 und 4.2.1).

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

(B/U) : L'offre concernant les bus (voir mesure 4.4.2), 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 »).

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 transport en commun), ces emplacements sont les moins cher de la ville.

Il existe une offre de carsharing à la gare.

Le portail de covoiturage Klaxit doit être promu.

Les services de transports à la demande existent (voir Flexibus, mesure 4.2.3 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).

Maßnahme 4.4.2 Öffentlicher Verkehr

(B/U): 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 »).

Der TICE nimmt, je nach Bedarf, 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 « Gaalgebus »). 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. Alle Bushaltestellen sind mit Listen der Linienfahrpläne ausgestattet. Eine Echtzeitansicht ist für verschiedene Bushaltestellen des Rathauses, Tramschapp 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 letzten 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 der Taktfrequenzen der Linien.

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

Alle Haltestellen sind überdacht soweit dies möglich und sinnvoll ist.

(B/U) : 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 »).

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 « Gaalgebus »). 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, TRamschapp 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).

Tous les arrêts sont couverts dans la mesure du possible et du raisonnable.

4.5 – Mobilitätsmarketing/ 4.5 – Communication autour de la mobilité

Referent : Sébastien Koch / ✉ : sebastien.koch@sudstrom.lu

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

Maßnahme 4.5.1 Mobilitätsmarketing in der Gemeinde/ Mesure 4.5.1 Communication autour de la mobilité au sein de la commune

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

Diensträder einschließlich Lasten-E-bikes stehen zur Verfügung und werden von den Mitarbeitern benutzt.

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 Tourismusinformation von Esch-sur-Alzette erhältlich.

Die Stadt beteiligt sich jedes Jahr mit mehreren Aktionen an der Mobilitätswoche und beteiligt sich an der « Tour du Duerf » (siehe « Flyer - Mobilitéitswoch.pdf »). 2016 hat die Gemeinde eine Aufklärungsaktion über Staus organisiert (siehe [RollUP_Citibus.pdf](#)).

2019 Soirée participative mobilité

2021 erster Spatenstich Radwegverbindung Esch-Belval

(W): Die Luftqualität und die Anzahl der PKW pro 1.000 Einwohner wird verfolgt, seit 2019 ist ein positiver Trend festzustellen.

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

Des vélos de service, y compris des vélos électriques de transport, sont disponibles et utilisés par le personnel.

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.

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

2019 Soirée participative pour la mobilité

2021 Début des travaux pour la liaison cyclable Esch-Belval

(W) La qualité de l'air et le nombre de voitures par 1000EW sont suivis, on constate une tendance positive depuis 2019.