



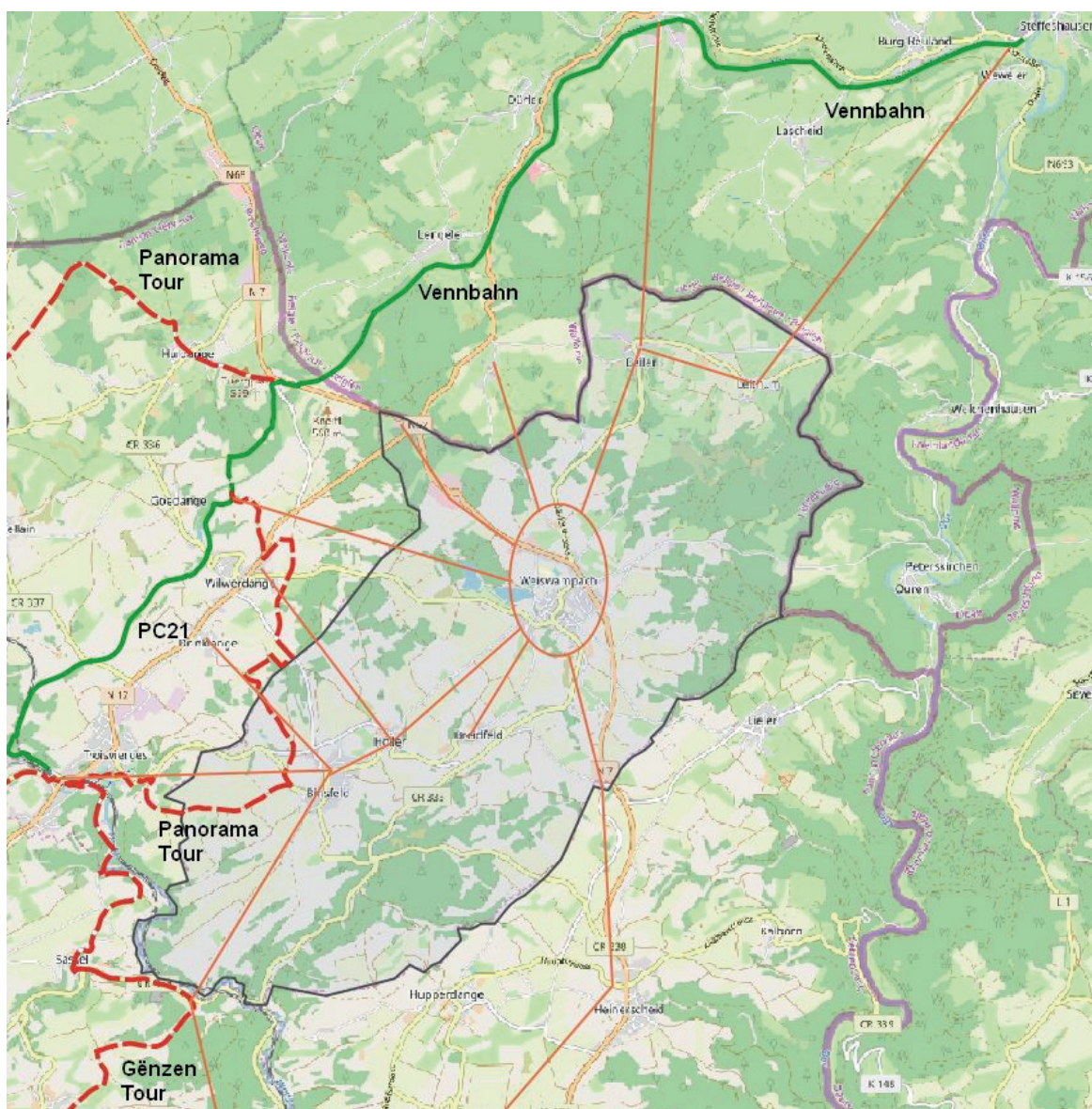
Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ

# **Radwegenetz Gemeinde Weiswampach: Maßnahmenkatalog**

Juli 2020

# Inhaltsverzeichnis

1)	Einführung	3
2)	Lokales Radwegenetz der Ortschaft Weiswampach	4
3)	Kommunale und interkommunale Radverbindungen für Tourismus und Alltagsverkehr	21
4)	Fahrradstellplätze	41
5)	Öffentlichkeitsarbeit	49
6)	Glossar	53



# 1) Einführung

Im folgenden Dokument befindet sich eine Beschreibung der notwendigen oder empfohlenen Maßnahmen zur Umsetzung des kommunalen Radverkehrsnetzes der Gemeinde Weiswampach. Im Anhang an dieses Dokument befindet sich eine Karte auf der die hier im Dokument aufgeführten Abschnitte in detaillierterer Form eingesehen werden können.

Die verschiedenen Abschnitte wurden von der LVI auf Basis einer Befahrung vor Ort hinsichtlich ihrer Fahrradtauglichkeit klassifiziert und reichen von für alle geeigneten Abschnitten (grün) über anfänger-(blau) bzw. fortgeschrittenen-taugliche (rot) Wege bis hin zu, aufgrund ihres Gefahrenpotentials, nicht empfohlenen Verbindungen (schwarz).

Die in diesem Dokument vorgeschlagenen Maßnahmen sind Richtvorschläge um die Fahrradtauglichkeit verschiedener Abschnitte zu verbessern und berücksichtigen nicht im Detail die Machbarkeit bedingt durch ortsspezifische Gegebenheiten (Naturschutzgebiete, genaue Straßenbreiten, Katasterpläne ...).

Sie orientieren sich an den Vorgaben des „[Avis de la commission de circulation de l'état \[sur\] la circulation cycliste sur la voie publique](#)“ (nachfolgend AVIS genannt) und den „Fact sheets“ der im Oktober 2018 vom MDDI vorgestellten Internetseite [www.veloplengen.lu](http://www.veloplengen.lu). Nähere Informationen zu den jeweiligen empfohlenen Maßnahmen finden sich zusätzlich im Glossar.

Neben der Umsetzung der hier im Dokument vorgeschlagenen Maßnahmen ist es für eine kontinuierliche Förderung der aktiven Mobilität vor allem wichtig, bei zukünftigen Bebauungsplänen und Infrastrukturprojekten darauf zu achten, diese bereits im Planungsstadium zu berücksichtigen und dementsprechend entweder dem Radverkehr entsprechenden Platz zu widmen oder gute bauliche Maßnahmen zur Verlangsamung des motorisierten Verkehrs einzuplanen.

Die LVI schlägt vor, auf der Ebene der Gemeindeverwaltung einen Fahrrad-Beauftragten zu bestimmen, der nach innen (bei kommunalen Entscheidungen) und nach außen (als Ansprechperson für die Öffentlichkeit) für die Anliegen der Radfahrer zuständig ist. REF

## 2) Lokales Radwegenetz der Ortschaft Weiswampach

Das lokale Radwegenetz umfasst alle Verbindungen, die innerhalb der Gemeinde Weiswampach das Erreichen der jeweiligen zentralen Punkte für Einwohner und Touristen ermöglichen. Neben einer fahrradfreundlichen Gestaltung der Hauptverkehrsachsen betrifft dies zusätzlich die Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten. Somit soll ein sicheres und angenehmes Erreichen der zentralen Punkte für alle Generationen ermöglicht werden.

Neben Radverbindungen, welche die Erreichbarkeit aller kommunalen Ortschaften sicherstellen, wurden folgende zentrale Punkte genannt, die mit dem Fahrrad erschlossen werden sollten:

- Geschäftsflächen im Norden der Gemeinde
- Gemeindeverwaltung
- Schule und Sportflächen
- Kulturzentrum
- Weiswampacher See
- Musée Rural Binsfeld

## 2.1) Verbindungen innerhalb der Ortschaft Weiswampach



In Orange: Verbindungen für Punkt 2.1

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

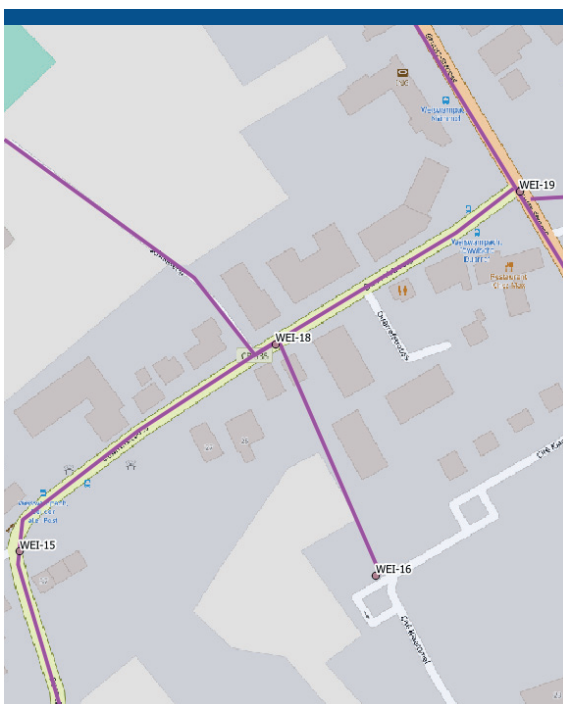
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

# Verkehrsberuhigung Duarrefstrooss (WEI-15 – WEI-19)

## Situationsfotos



## Plan/Lage



## Vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Tempo 30 Zone in der Duarrefstrooss (C.R. 335) auf Höhe des Fussgängerübergangs zwischen dem Fussweg der Cité Kämmler und dem Schullweg.

Seit 2015 ist es prinzipiell möglich auch auf Staatsstraßen auf kurzen Abschnitten Tempo 30 einzuführen falls eine erhöhte Frequentierung des besagten Abschnitts durch Fußgänger und Radfahrer zu erwarten ist, z.B. aufgrund des Vorhandenseins einer Schule oder mehrerer öffentlicher -/Einzelhandelseinrichtungen.

### Die LVI empfiehlt:

Anlegen eines Tempo 30 Abschnitts in der Duarrefstrooss auf Höhe des Zugangswegs zur Schule prüfen.

Durch entsprechende bauliche Maßnahmen würde der Zugang zum Schulgelände für Kinder (ob zu Fuß oder per Rad) sicherer gestaltet. Zusätzlich würde die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs im Ortszentrum dadurch verringert.

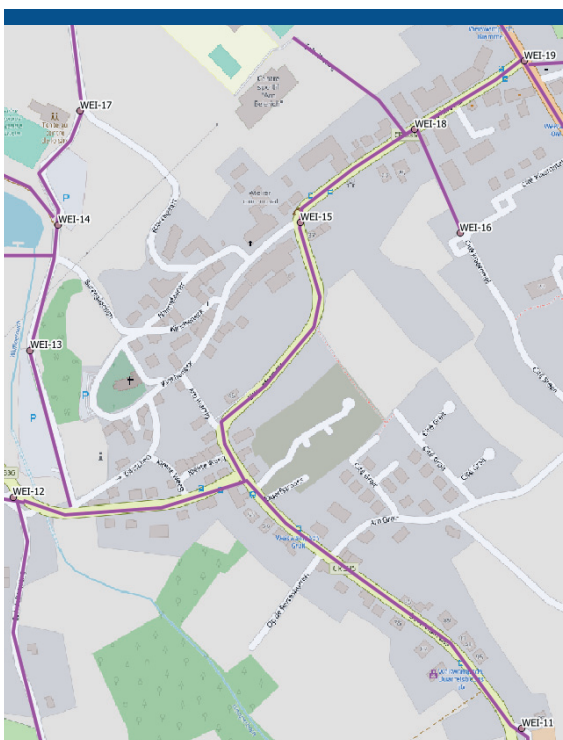


# Schwachstellen: Duarref-, Wéilwerdanger-, Cliärrwerstrooss (WEI-11 – WEI-12 – WEI-19)

## Situationsfotos



## Plan/Lage



## Vorgeschlagene Maßnahmen

Fahrradverbindung durch das Ortszentrum  
Dieser Teilabschnitt ist das Rückgrat vieler Verbindungswege. Zusätzlich befinden sich auf diesem Teilstück tägliche Versorgungs- und Zielpunkte für Radfahrer.

Bei einem geschätzten Verkehrsaufkommen von unter 200 Fahrzeugen/Spitzenstunde sind Angebotsstreifen die Optimallösung, da sie zur Verbesserung der Sicherheit und dem Sicherheitsgefühl der Radfahrer beitragen.

### Die LVI empfiehlt:

einen Angebotsstreifen (eventuell mit verengter Kernfahrbahn) auf allen 3 Straßenabschnitten innerorts anlegen, zumindest aber im ansteigenden Teilstück der Duarrefstrooss (bis WEI-15), da hier die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Auto- und Radfahrern ausschlaggebend ist. REF

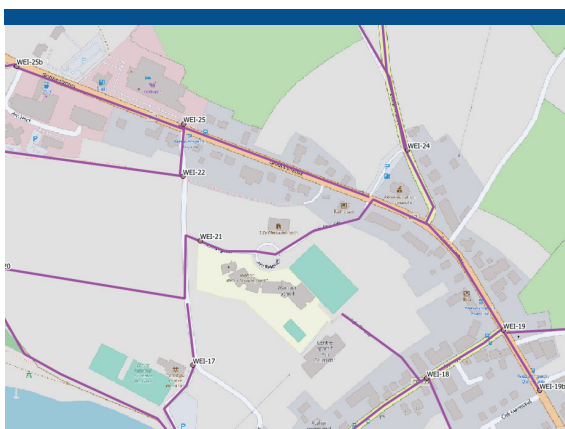


# Schwachstelle: Gruuss-Strooss (WEI-19 – WEI-25)

## Situationsfotos



## Plan/Lage



## Vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung auf der N7  
Das Verkehrsaufkommen auf der Gruuss-Strooss ist mit über 6000 Fahrzeugen pro Tag selbst innerorts bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h deutlich zu hoch um sicheres Radfahren zu ermöglichen.

Da Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unter diesen Umständen nicht genügen ist die Schaffung einer vom Verkehr baulich getrennten Radinfrastruktur die einzige Möglichkeit den Streckenabschnitt von der Cité (WEI-19b) bzw. der Duarrefstrooss (WEI-19) bis zum Ortsende (WEI-25) bzw. der Radverbindung Richtung Wemperhardt (WEI-25b) für den Radverkehr zugänglich zu machen.

### Die LVI empfiehlt:

Überprüfung des Parkplatzaufkommens und -bedarfs in der Gruuss-Strooss und ihrer unmittelbaren Umgebung (z.B. Parkplatz der Gemeindeverwaltung) hinsichtlich der Umwidmung eines der beiden bestehenden Parkstreifen in einen bidirektionalen (Geh- und) Radweg. Ein Radweg entlang der Südseite der N7 wäre vom Gesichtspunkt des Anschlusses an die Ortschaft gegenüber der Nordseite zu bevorzugen.

## Schwachstellen: WEI-13, WEI-17, WEI-20, WEI-21

### Situationsfotos



### Plan/Lage



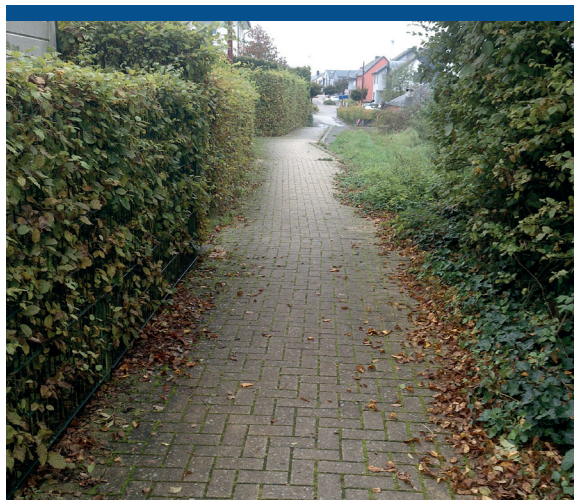
### Vorgeschlagene Maßnahmen

Entfernung der Barrieren für die aktive Mobilität  
Im Bereich der Weiswampacher Seen, der Schule und des Sport- und Reitareals befinden sich an mehreren Stellen Absperrungen, welche nicht nur den motorisierten Verkehr sondern auch Radfahrer von einer Durchfahrt abhalten.

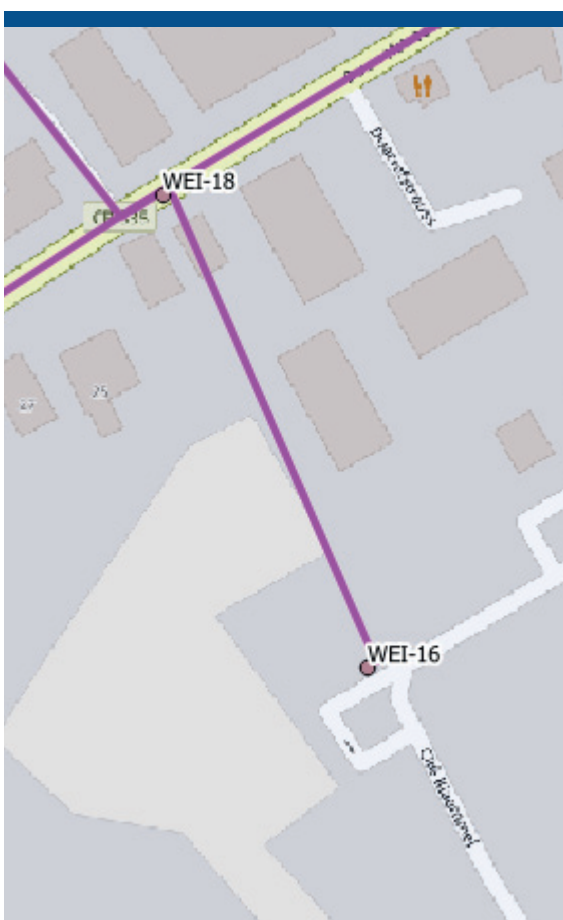
**Die LVI empfiehlt:** dort wo zukünftig Radverbindungen des kommunalen Netzes verlaufen, soll entweder die Möglichkeit geschaffen werden seitlich an diesen Barrieren ausreichend große Aussparungen für die sanfte Mobilität vorzusehen, welche es Radfahrern erlaubt das Hindernis zu umfahren ohne abzusteigen, oder die bestehenden Barrieren durch eine andere Form von Absperrungen zu ersetzen (siehe Foto unten).



## Situationsfotos



## Plan/Lage



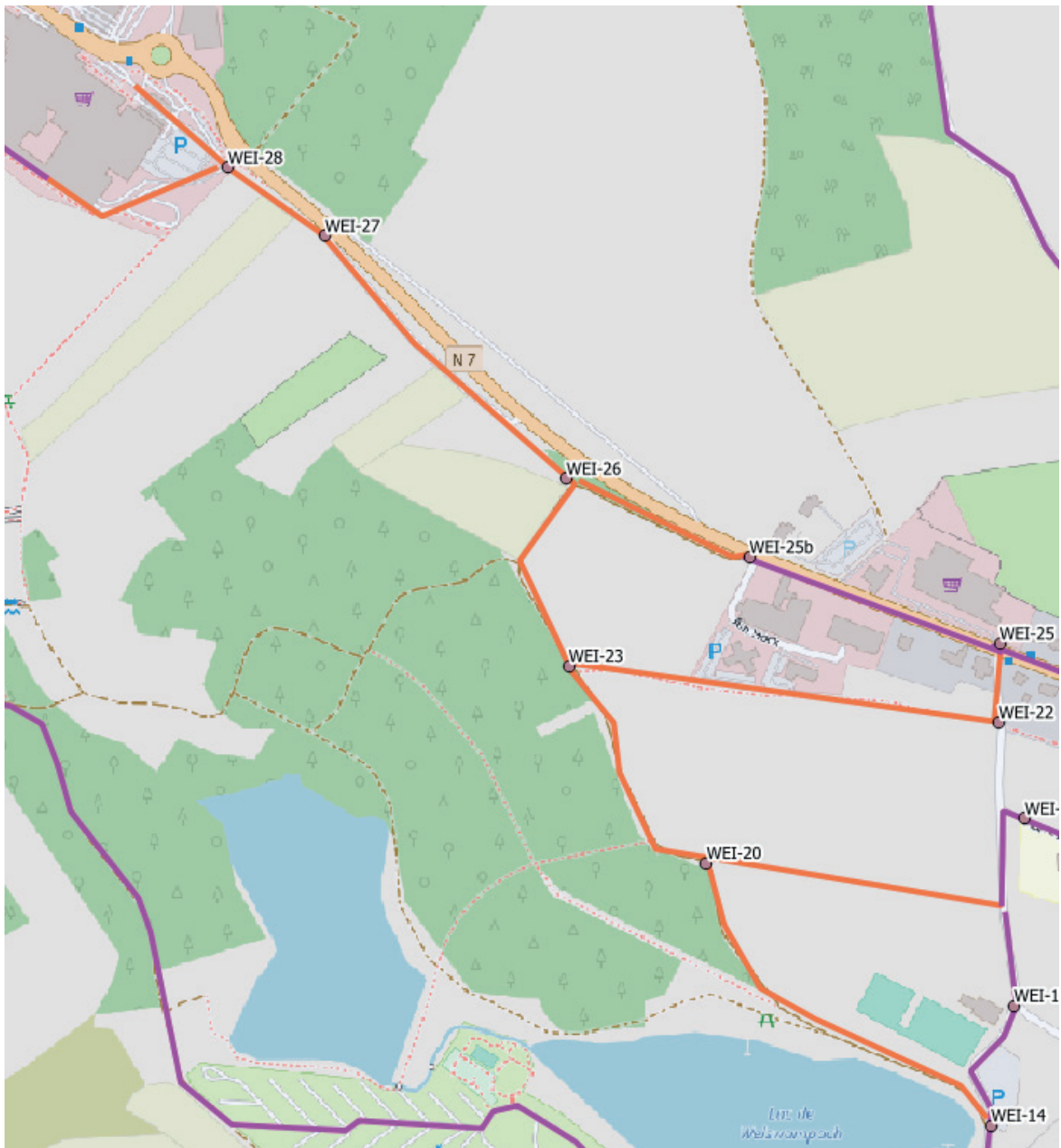
## Vorgeschlagene Maßnahmen

Freigabe des Fußweges für Radfahrer  
Ab einer Minimalbreite von 2m ist das Mischen von Fuß- und Radverkehr auf wenig frequentierten Wegen prinzipiell zulässig, andernfalls nur in Ausnahmefällen. Die verkehrsfreie Verbindung zwischen Cité Klämmel und Duarrefstrooss dürfte hauptsächlich für den Schulweg der Kinder eine wichtige Rolle spielen, sollte aber nach Möglichkeit auch für Radfahrer insgesamt freigegeben werden.

### Die LVI empfiehlt:

besagten Weg als „chemin pour piétons et cyclistes“ reglementieren und entsprechend beschildern. REF  
Zusätzlich den Fußgängerübergang auf der Hauptstraße (WEI-16) zu einem Kombiübergang für Fußgänger und Radfahrer umgestalten. REF

## 2.2) Verbindung Weiswampach - Areal Massen



In Orange: Verbindungen für Punkt 2.2

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

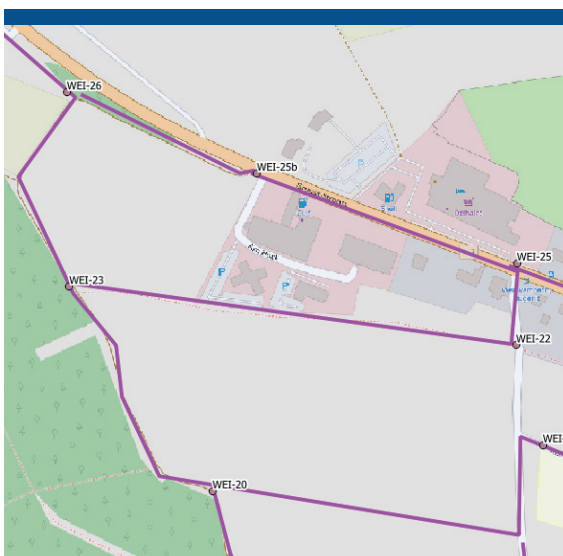
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

# Schwachstelle: Conzefenn Naturpad (WEI-25 – WEI-26)

## Situationsfotos



## Plan/Lage



## Vorgeschlagene Maßnahmen

Schaffung einer Radverbindung vom Zentrum zum Ortsrand.

Die von der Gemeinde erwähnte Nutzung eines grasbewachsenen Wanderweges (Conzefenn Naturpad) ab dem Kuarregaart setzt eine Belagsverbesserung voraus (WEI-22 - WEI-23).

Alternativ zu dieser Variante kämen eine Verlängerung des Radweges entlang der N7 oder ein Umweg über das Reitareal in Frage.

### Die LVI empfiehlt:

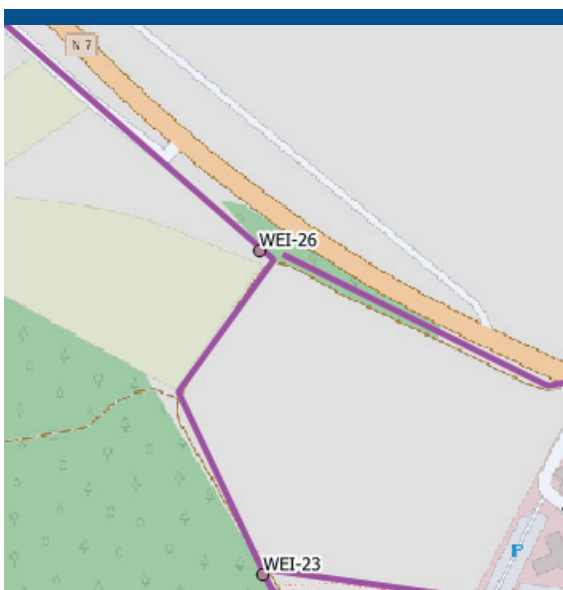
Sollte der Radweg entlang der N7 nicht bis zum Referenzpunkt WEI-25b realisierbar sein (REF) ist eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Die Variante über das Reitareal sollte sowohl Aufgrund des Umweges als auch der Höhendifferenz nur eine Not-/Zwischenlösung darstellen.

# Schwachstelle: Dépot PCH (WEI-26)

## Situationsfotos



## Plan/Lage



## Vorgeschlagene Maßnahmen

Schaffung einer Verbindung über das Gelände der Ponts et Chaussées um die verkehrsfreien Wege südlich der N7 miteinander zu verbinden und ein Erreichen der Wemperhardt vom Zentrum Weiswampachs aus zu ermöglichen.

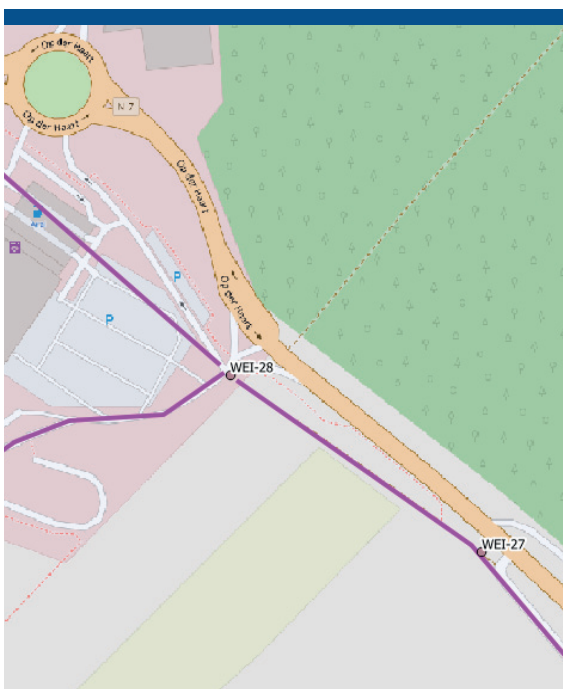
Hier fehlen nur wenige Meter Asphalt und eine Umfahrungsmöglichkeit der Barriere um auf diesem kurzen Stück die Befahrung per Rad, und damit die Vermeidung der N7, zu ermöglichen.

## Schwachstelle: N7/Areal Massen (WEI-27 – WEI-28)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zum Areal des Shoppingcenters Massen könnte über eine Verlängerung des bestehenden Feldweges realisiert werden, wobei eine einfachere Lösung in der Freigabe des kurzen Gehweges für Radfahrer bestünde falls dessen Nutzung als „Chemin pour piétons et cyclistes“ trotz der geringen Breite genehmigt wird. REF

Vom Ende des Fußweges (WEI-28) müssen Radfahrer dann zu den Abstellmöglichkeiten geleitet werden.

#### Die LVI empfiehlt:

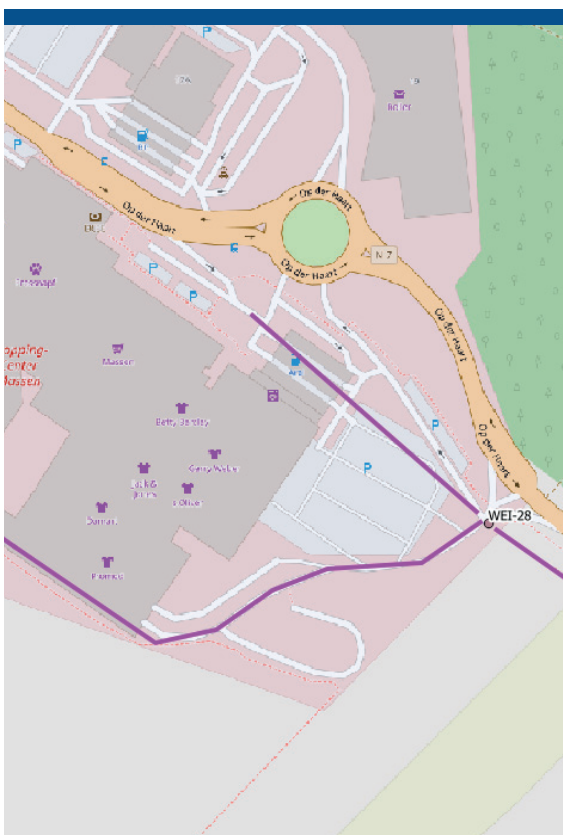
die Nutzung des bestehenden Gehweges. Hier ist ab Erreichen des Areals Massen unbedingt auf eine gut markierte Radverkehrsführung (zur Konfliktvermeidung mit dem dortigen Verkehr) und ein Absenken auf Null der Bordsteine zu achten.

## Schwachstelle: Areal Massen

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Erreichbarkeit der Abstellmöglichkeiten  
Aufgrund der Größe des Areals sollten Stellplätze idealerweise an mehreren verschiedenen, gut mit dem Rad erreichbaren Punkten vorgesehen werden. Laut Gemeindeverantwortlichen sind Stellplätze in der Tiefgarage angedacht.

#### Die LVI empfiehlt:

Außen befindliche Abstellanlagen, in der Nähe des Ost-Eingangs.

Stellplätze in der Tiefgarage des Shoppingcenters erfordern die Behebung einiger Gefahrenpunkte welche sich aus der Rutschgefahr des Betonbelags bei Feuchtigkeit, dem Licht/Schattenwechsel bei der Ein- und Ausfahrt und den aktuell dort befindlichen Bremsschwellen ergeben.

Die Präsenz von Radfahrern müsste hier zudem deutlich hervorgehoben werden um Konflikte mit ein- und ausparkenden Fahrzeugen zu vermeiden.



## 2.3) Verbindung Areal Massen - Wemperhardt



In Orange: Verbindungen für Punkt 2.3

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

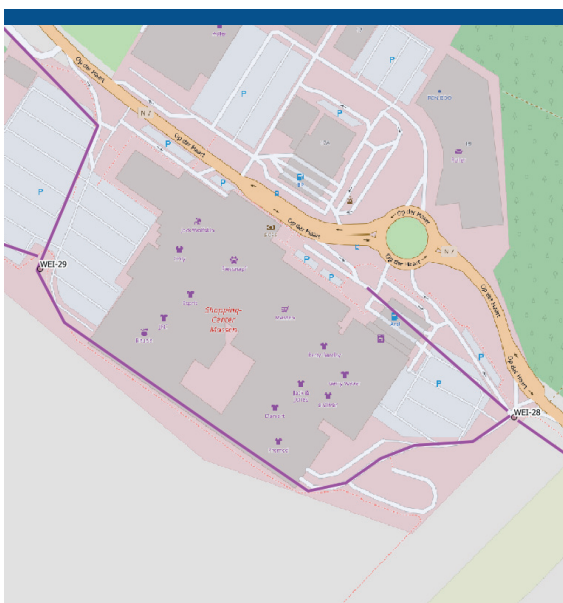
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

## Schwachstelle: Areal Massen (WEI-28 – WEI-29)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Fortführung der Verbindung Weiswampach-Wemperhardt (Areal Massen) bis zur Wemperhardt (Grenze) wurde seitens der Gemeindeverantwortlichen vorgeschlagen, sollte gegenüber der Vervollständigung der Maßnahmen der anderen Verbindungen aber eine zweitrangige Rolle spielen.

Die Nutzung der Tiefgarage des Shoppingcenter zur Durchfahrt wurde angedacht, ist allerdings aufgrund der bereits erwähnten Faktoren - Rutschgefahr des Betonbelags bei Feuchtigkeit, Licht/Schattenwechsel bei Ein- und Ausfahrt, Bremsschwellen an den Ein- und Ausgängen sowie dem Parkverkehr - als Problemstelle einzustufen.

#### Die LVI empfiehlt:

Nutzung des hinter dem Gebäude befindlichen Weges bei entsprechender Verbesserung des Belags, da hier alle Konflikte vermieden werden können.

## Schwachstelle: Areal Massen/N7 (WEI-29 – WEI-30)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Vom Ende des besagten Wegs bis zur N7 kann bestehende Infrastruktur genutzt werden. Über den Parkplatz erreicht man einen Fußweg der in einer „Parkbucht“ südlich der N7 mündet.

#### Die LVI empfiehlt:

Für die Überquerung des Parkplatzes von der Tiefgarage bis zum Fußweg kann die Fahrspur benutzt werden. Um den Fußweg zu erreichen muss allerdings eine Einmündungsspur zum Parkplatz gekreuzt werden. Hier muss darauf geachtet werden die Radverkehrsführung gut sichtbar einzuzeichnen um Konflikte zu vermeiden und Bordsteine müssen auf Null abgesenkt werden.

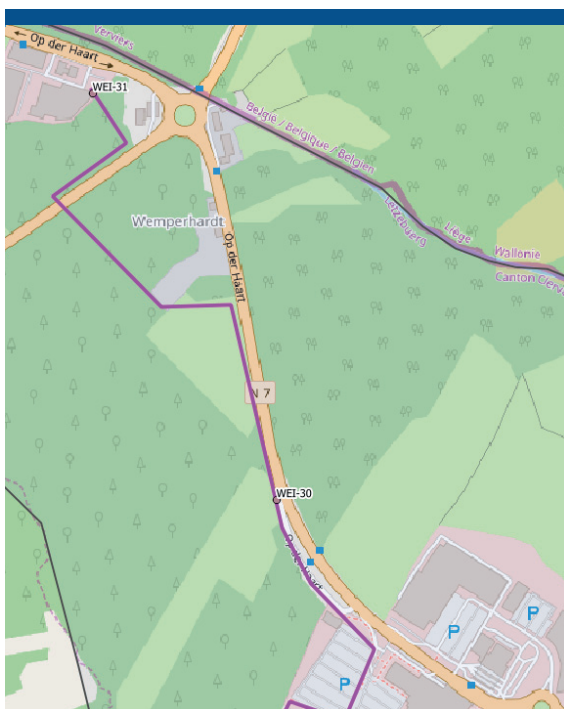
Da die Radfahrer bei der „Parkbucht“ nach Norden in Gegenrichtung der geparkten Fahrzeuge und des Parkverkehrs fahren müsste dies entsprechend geregelt und ausgeschildert werden, falls das Parken hier nicht komplett untersagt werden kann.

## Schwachstelle: N7/N12 (WEI-30 – WEI-31)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Ab dem nördlichen Ende der „Parkbucht“ muss eine Lösung, in Form eines vom Verkehr getrennten Radweges, abseits der N7 für den Radverkehr gefunden werden um eine weiterfahrt zu ermöglichen. Simple Radfahr- oder Angebotsstreifen sind aufgrund des Verkehrsaufkommens hier nicht akzeptabel.

Ab diesem Punkt hängt die Wegführung vom Zugang der entsprechenden Grundstücke ab. Die LVI begrüßt den Willen der Gemeindeverantwortlichen diese Verbindung umzusetzen, kann hier aber aufgrund mangelnder Situationskenntnis keine konkreten Empfehlungen zum Verlauf unterbreiten. Als Referenz für die zu planende Infrastruktur sollten die Factsheets von [veloplange.lu](http://veloplange.lu) dienen.

### 3) Kommunale und interkommunale Radverbindungen für Tourismus und Alltagsverkehr

Ergänzend zum lokalen Radwegenetz wurde sowohl seitens der Gemeindeverantwortlichen als auch von den Teilnehmern der öffentlichen Informationsversammlung das Anlegen und Ausschildern von interkommunalen Verbindungen erwünscht, um den „Fahrrad-Radius“ und die erreichbaren Punkte für Anwohner zu erhöhen und Radtouristen die gesamte Region zu erschließen.

Besonders die Anbindung an die Bahnhöfe der Nachbargemeinden Clervaux und Troisvierges spielt in Bezug auf eine multimodale Nutzung des Fahrrades eine wichtige Rolle. Außerdem könnte so die Anbindung an das nationale Radwegenetz (PC21) und eine potentielle Erschließung der Vennbahntouristien für die Gemeinde Weiswampach sichergestellt werden.

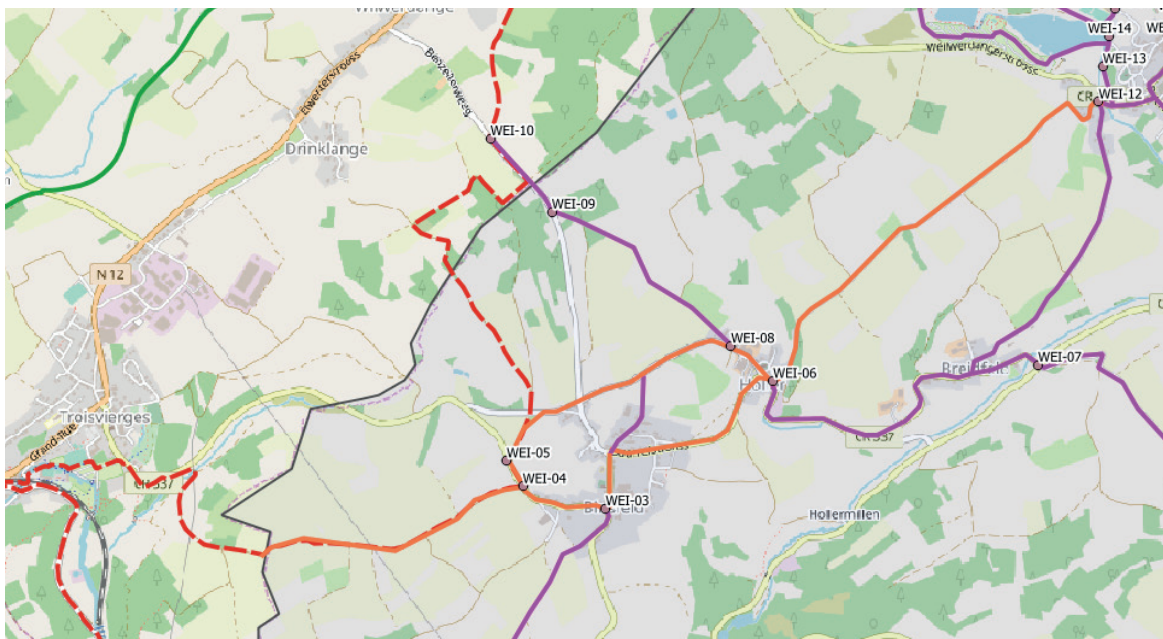
Zusätzlich werden hier eine weitere Verbindung an die Vennbahn über das Our-tal sowie eine Verbindung zum Klerfer Plateau (Heinerscheid, Marnach) vorgeschlagen.

Zusätzlich zu erwähnen ist dass es besonders hinsichtlich der radtouristischen Erschließung der Region hinsichtlich des beträchtlichen Höhenprofils, des (aktuell) unvollständigen Radnetzes und der begrenzten Dichte des Bahnnetzes vorteilhaft wäre den Radfahrern die Möglichkeit zu bieten bestimmte Streckenabschnitte überbrücken zu können.

Da eine Fahrradmitnahme in öffentlichen Bussen nicht immer garantiert ist könnte eine Fahrradmitnahme im Rahmen des „Bummelbus“ hier potentiell auf sinnvolle Art die bestehende Lücke schließen und das Angebot für Radfahrer verbessern.

Auch bei Kleinbussen ist der Transport von Fahrrädern prinzipiell ohne größeren Aufwand möglich (siehe [hier](#) und [hier](#)) und die LVI empfiehlt entsprechend die Machbarkeit einer solchen Idee mit dem Anbieter zu besprechen.

### 3.1) Verbindung Weiswampach - Troisvierges (PC21/ Vennbahn)



In Orange: Verbindungen für Punkt 3.1

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

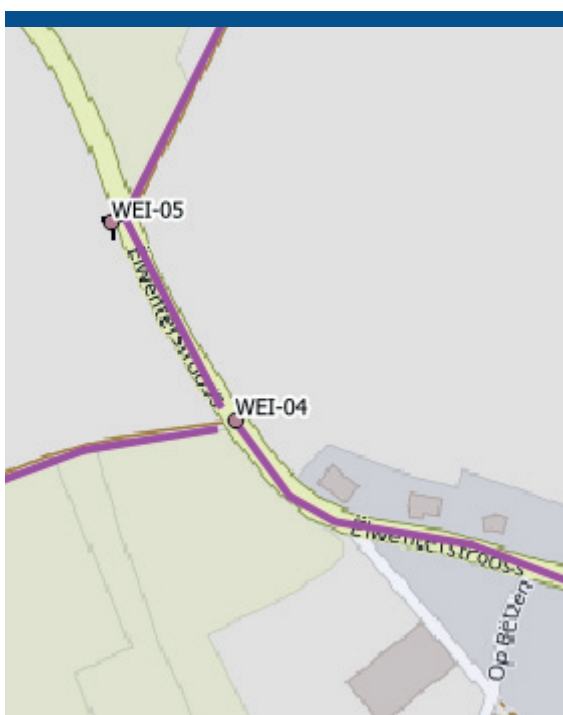
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

## Schwachstelle: C.R.337 Elwenterstrooss (WEI-04 – WEI-05)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Radfahrer müssen aktuell auf Höhe des C.R.337 Elwenterstrooss eine Gefahrenstelle passieren. Bedingt durch das Verkehrsaufkommen, die hohe Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und die Teils eingeschränkte Sicht besteht hier besonders beim Abzweigen auf den C.R. ein Risiko welches unbedingt entschärft werden muss.

#### Die LVI empfiehlt:

Getrennter bidirektionaler Radweg westlich entlang des C.R.337 mit Markierungen für einen Übergang bei der Einmündung des Feldweges Richtung „Om Stack“.

Alternativ sollte mindestens beidseitig ein Radfahr- oder Angebotsstreifen auf dem C.R. aufgetragen werden mit entsprechenden Übergängen und Beschilderung (A,12) an beiden Querungen.

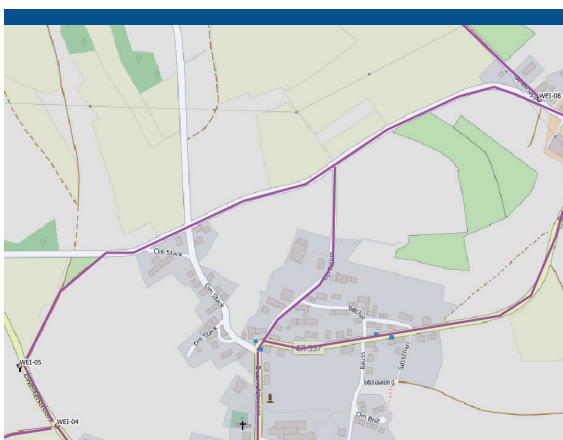
Da sich der Abschnitt am Ein-/Ausgang der Ortschaft Binsfeld befindet sollte der Verkehr sich zwar schon/noch in der Brems-/Beschleunigungsphase befinden, eine zusätzliche Begrenzung der Geschwindigkeit auf 70km/h bis zum Ende des Abschnitts wäre dennoch sinnvoll.

# Gemeinde Weiswampach: Kirichstrooss (WEI-05 – WEI-08)

## Situationsfotos



## Plan/Lage



## Vorgeschlagene Maßnahmen

Für die Verbindung von Weiswampach nach Troisvierges bieten sich zwischen der Elwenter Strooss vor Binsfeld (WEI-03) und dem Eingang von Holler 2 Varianten an.

Variante 1: Nördlich an Binsfeld vorbei  
Beim von der Gemeinde vorgeschlagenen Verlauf, der der ehemaligen touristischen Radroute „Jardins à Suivre“ entspricht, und nördlich von Binsfeld verläuft wird der Anschluss an den Ortskern von Binsfeld durch „Op Tomm“ hergestellt.

### Die LVI empfiehlt:

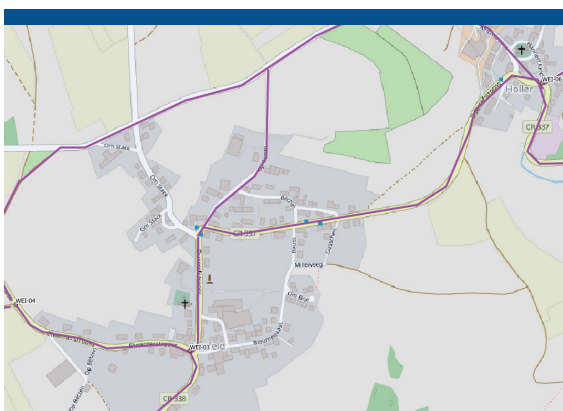
Diese Strasse künftig für den Durchgangsverkehr zu schließen um nur noch Radfahrern und Anrainern den Zugang zu gewähren (C,2 Rad frei).



## Situationsfotos



## Plan/Lage



## Vorgeschlagene Maßnahmen

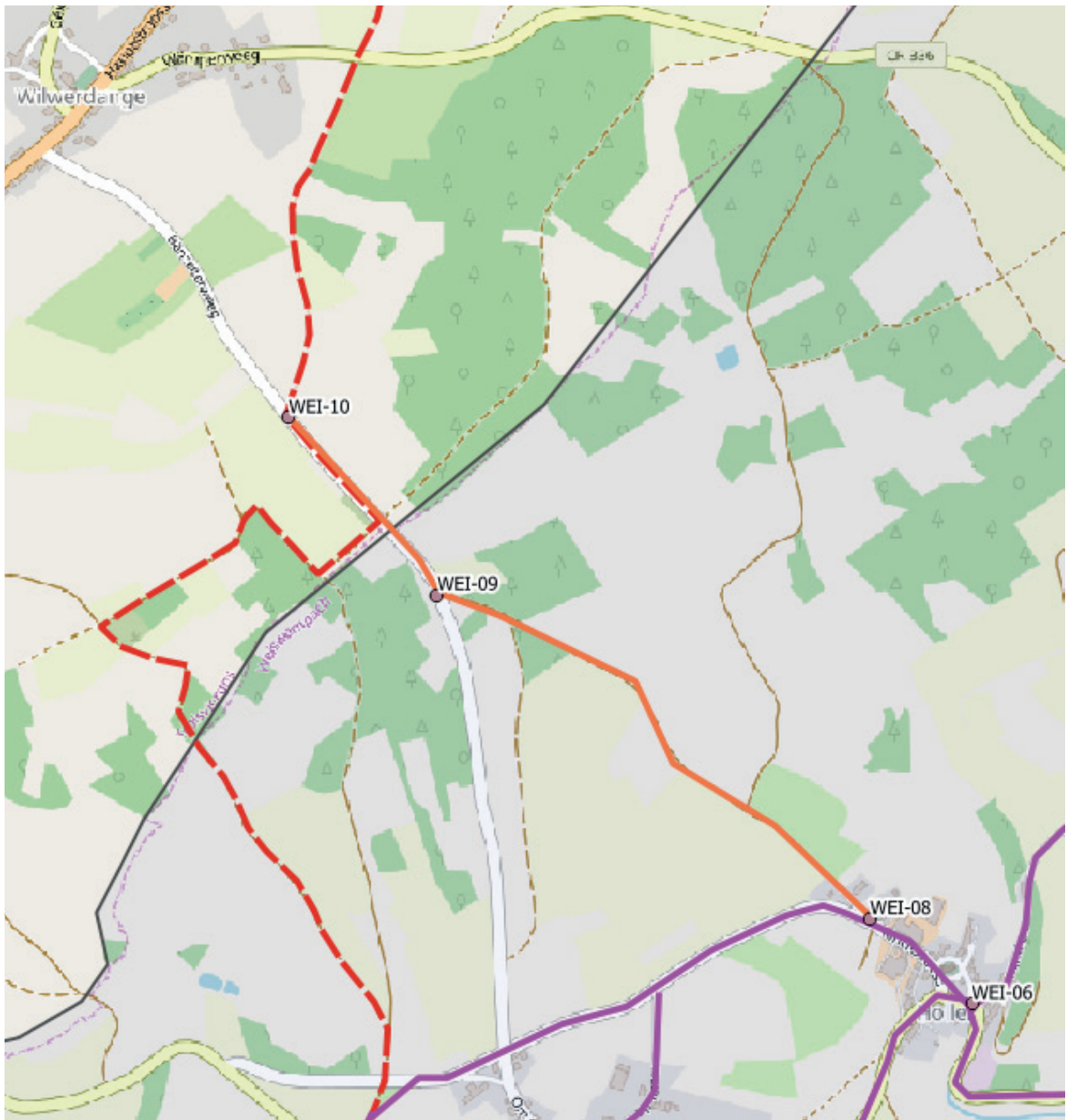
Variante 2: Durch den Ortskern von Binsfeld  
Diese Variante leitet den Radverkehr durch das Zentrum der Ortschaft Binsfeld über den C.R.337 nach Holler.

### Die LVI empfiehlt:

Bei dieser Variante ist das Anlegen eines Radfahr- oder Angebotsstreifens - im Ortskern eventuell mit verengter Kernfahrbahn - Voraussetzung.

Während Variante 2 aufwendiger ist und den Nachteil besitzt die Radfahrer eher in Kontakt mit dem motorisierten Verkehr zu bringen stellt sie jedoch einen direkteren Anschluss an den Ortskern Binsfelds und das Museum (Musée Rural Binsfeld) her.

## 3.2) Verbindung Holler - Wilwerdange (- PC21/Vennbahn)



In Orange: Verbindungen für Punkt 3.2

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

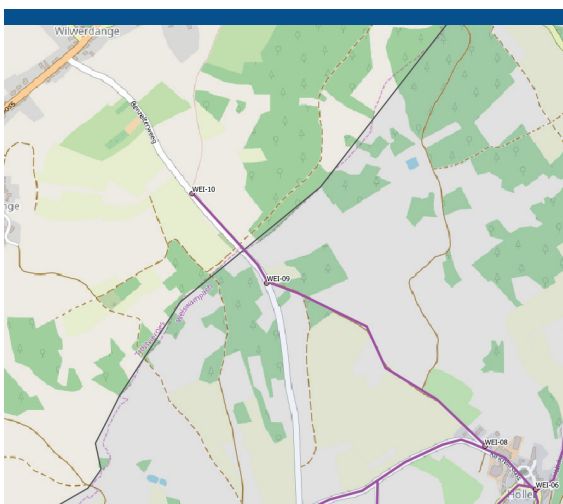
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

## Schwachstelle: Bänzelterweg (WEI-09 – WEI-10)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

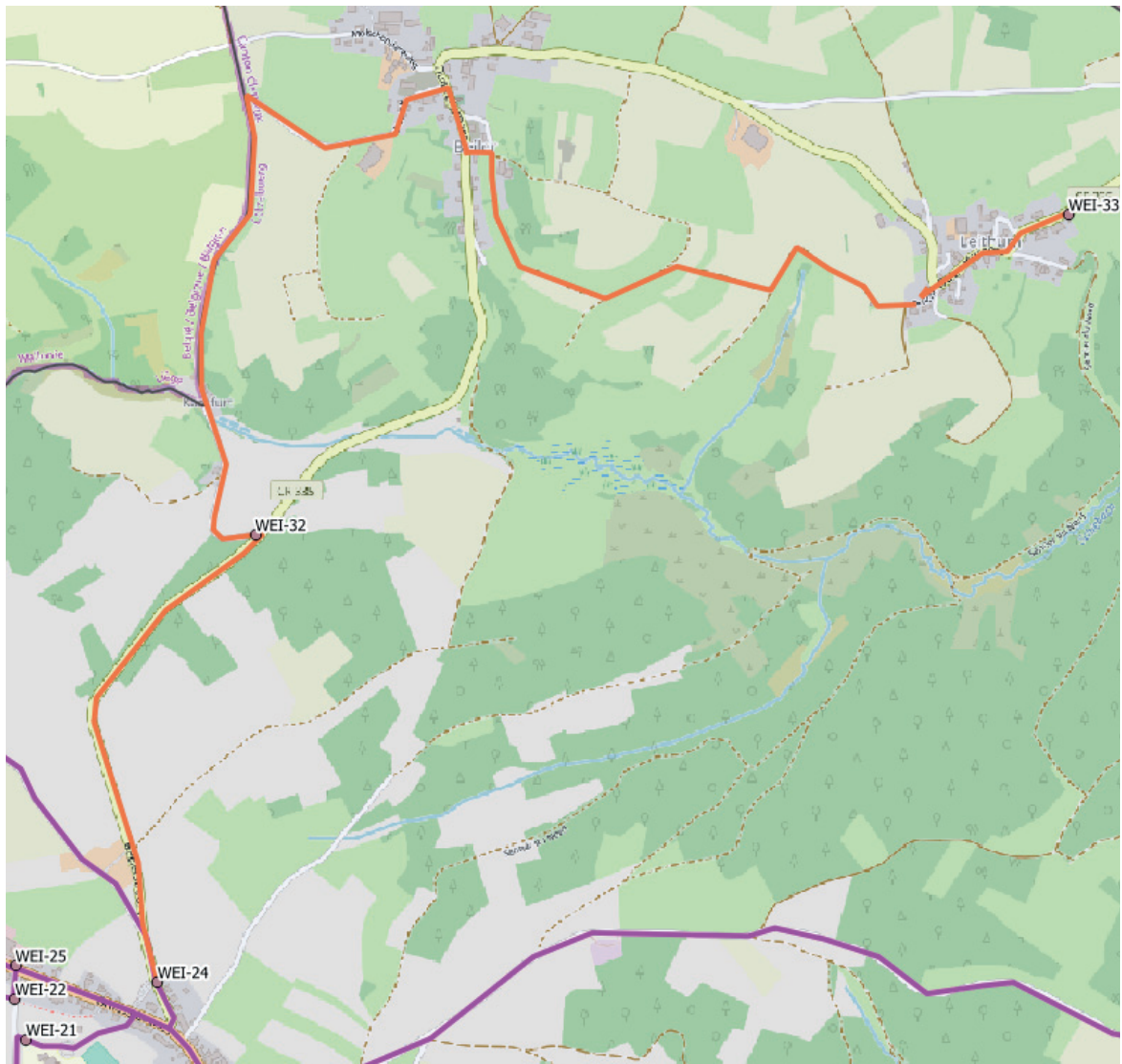
Radfahrer müssen hier zwischen zwei (fast) Verkehrsfreien Wegen kurzzeitig eine befahrenen Strasse nutzen.

#### Die LVI empfiehlt:

Gemeinsam mit der Gemeinde Troisvierges auf dem betroffenen, 500m langen Abschnitt, eine separate Radinfrastruktur östlich der Strasse anzulegen.

Alternativ könnte auf beidseitige Angebotsstreifen zurückgegriffen werden. In dem Fall ist dort wo die Radfahrer die Strasse queren auf die Markierung entsprechender Übergänge (inklusive Schild A,12) zu achten REF.

### 3.3) Verbindung Weiswampach - Leithum



In Orange: Verbindungen für Punkt 3.3

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

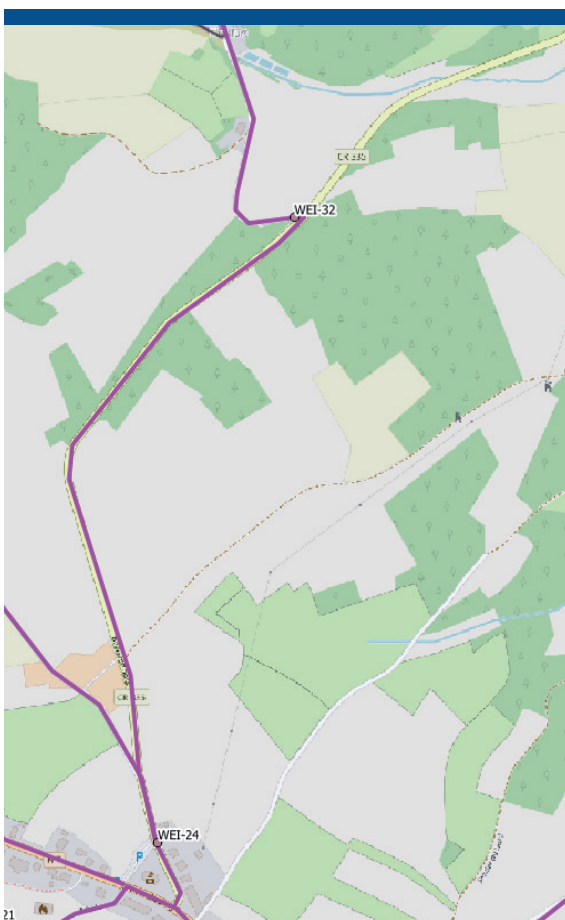
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

## Schwachstelle: Beelerstrooss (WEI-24 – WEI-32)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

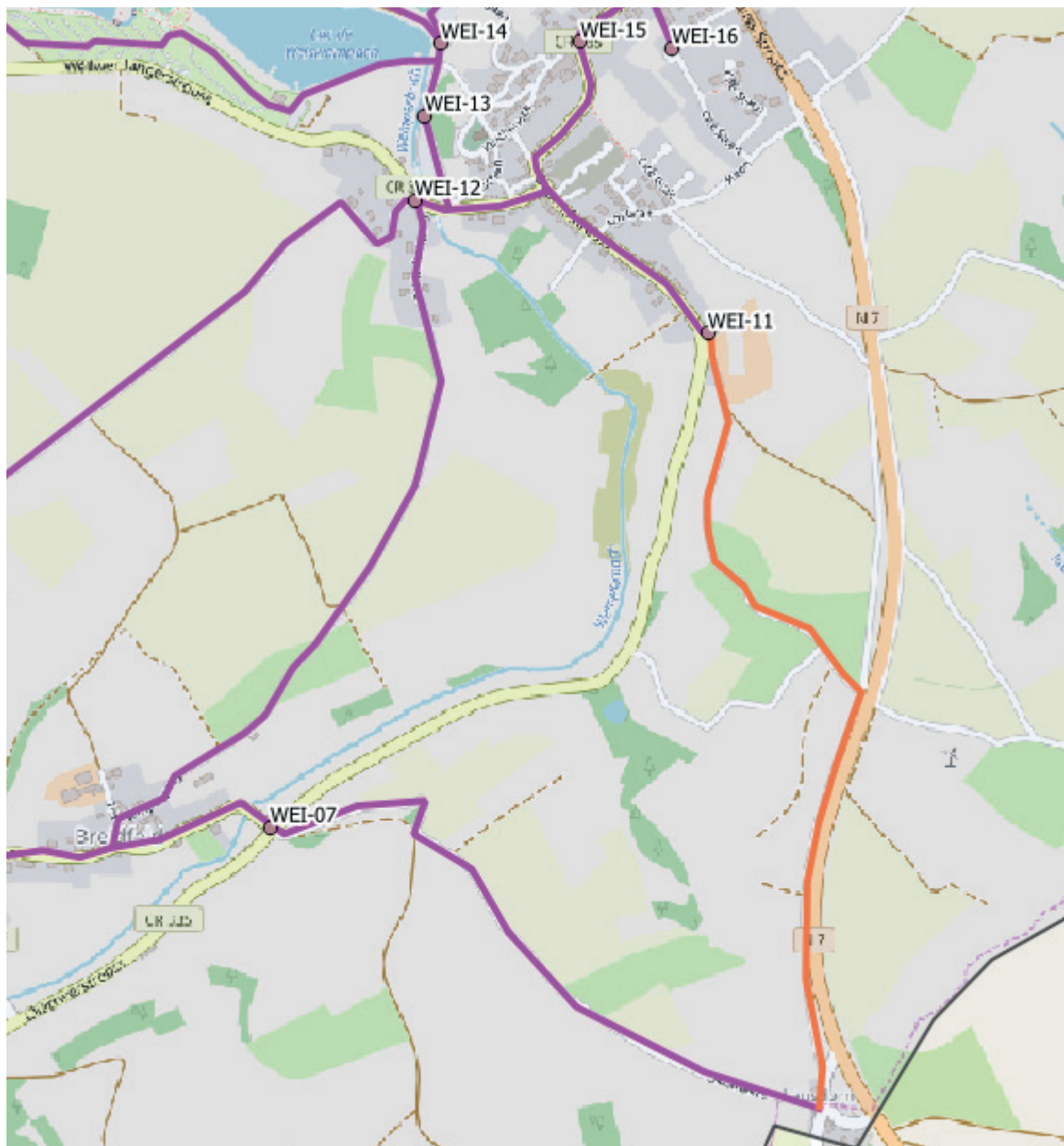
Sicherung des Radverkehrs auf dem C.R.335

Die Einzige aktuell nutzbare Variante nach Beiler verläuft von Weiswampach aus über den C.R.335 bis zum Punkt wo die Beelerstrooss vom C.R. abzweigt. Aufgrund des recht geringen Verkehrsaufkommens und der fürs Radwegenetz untergeordneten Wichtigkeit dieser Verbindung ist aktuell eine Radverkehrsführung auf der Strasse vorstellbar.

#### Die LVI empfiehlt:

Ein Tempolimit auf 70km/h und/oder ein Angebotsstreifen (besonders bergauf) können Radfahrern zusätzliche (gefühlte) Sicherheit geben.

### 3.4) Verbindung Weiswampach - Lausdorn



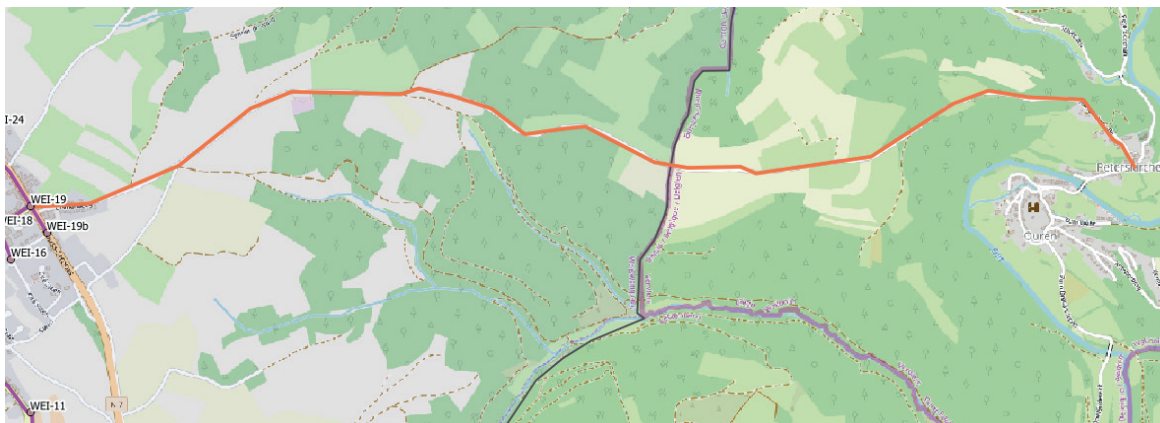
In Orange: Verbindungen für Punkt 3.4

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

Auf dieser Verbindung werden keine Maßnahmen benötigt.

### 3.5) Verbindung Weiswampach - Ouren (Vennbahn)



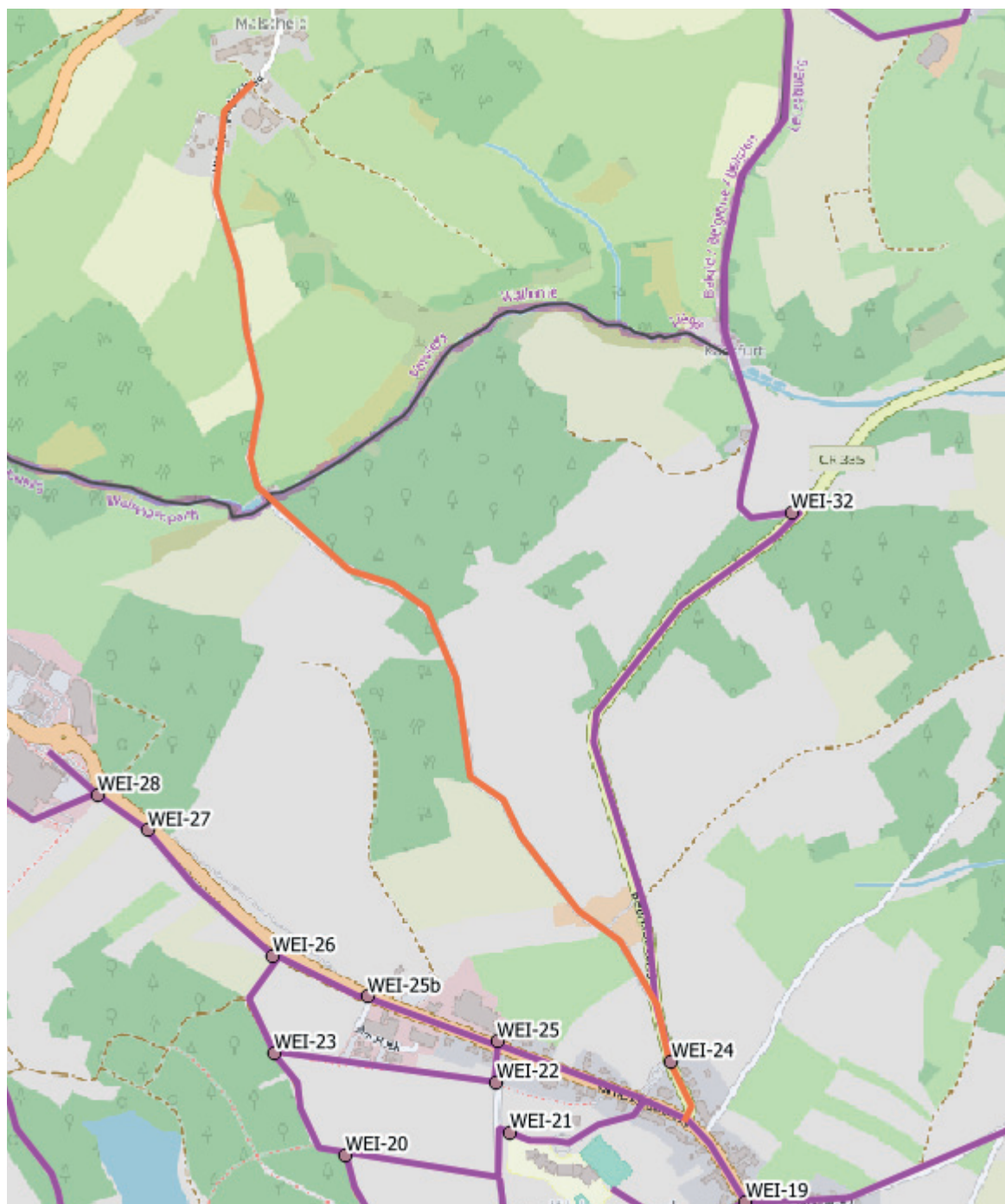
In Orange: Verbindungen für Punkt 3.5

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

Auf dieser Verbindung werden keine Maßnahmen benötigt.

### 3.6) Verbindung Weiswampach - Malscheid



In Orange: Verbindungen für Punkt 3.6

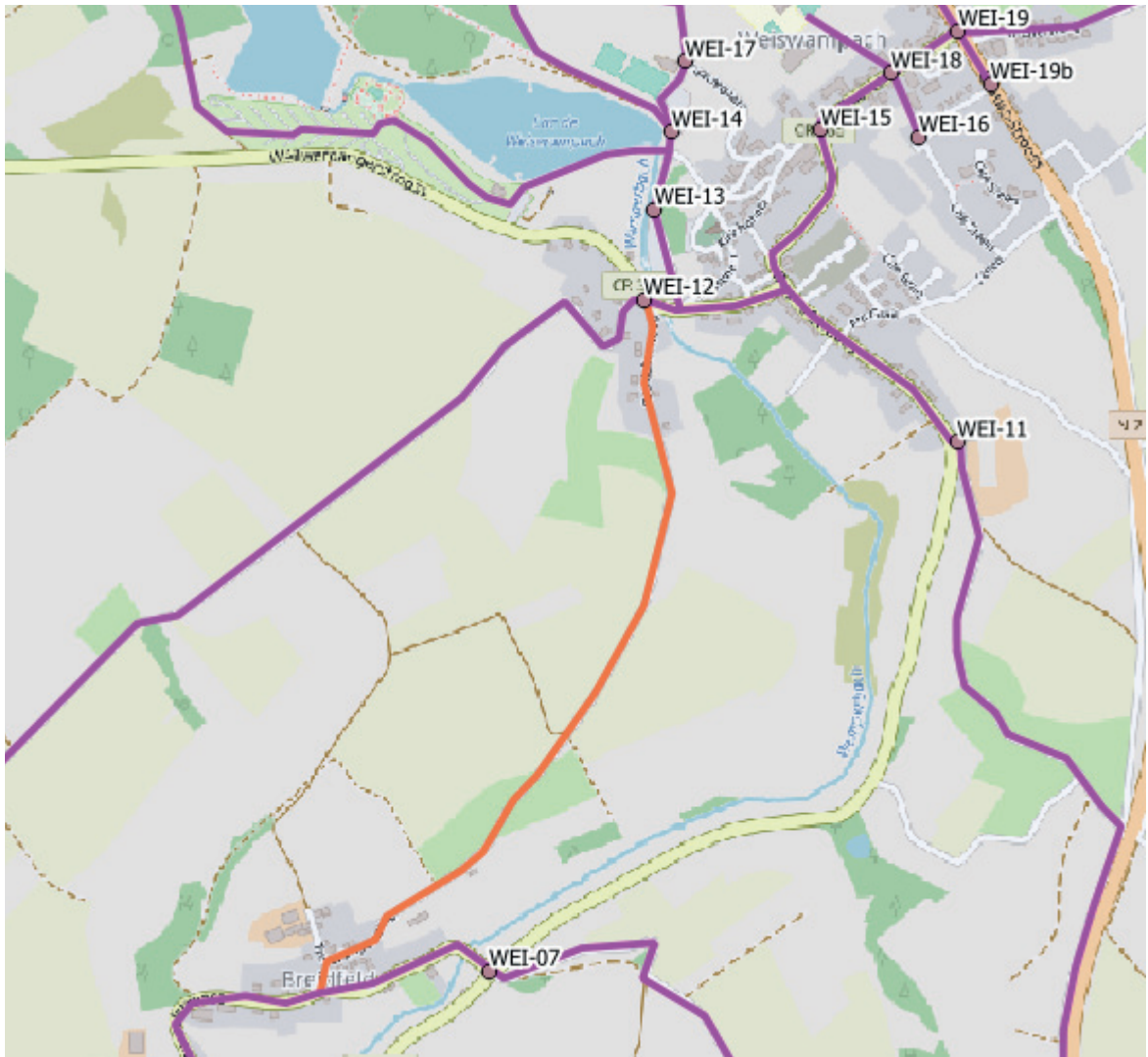
In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

Auf dieser Verbindung werden keine Maßnahmen benötigt.



### 3.7) Verbindung Weiswampach - Breidfeld



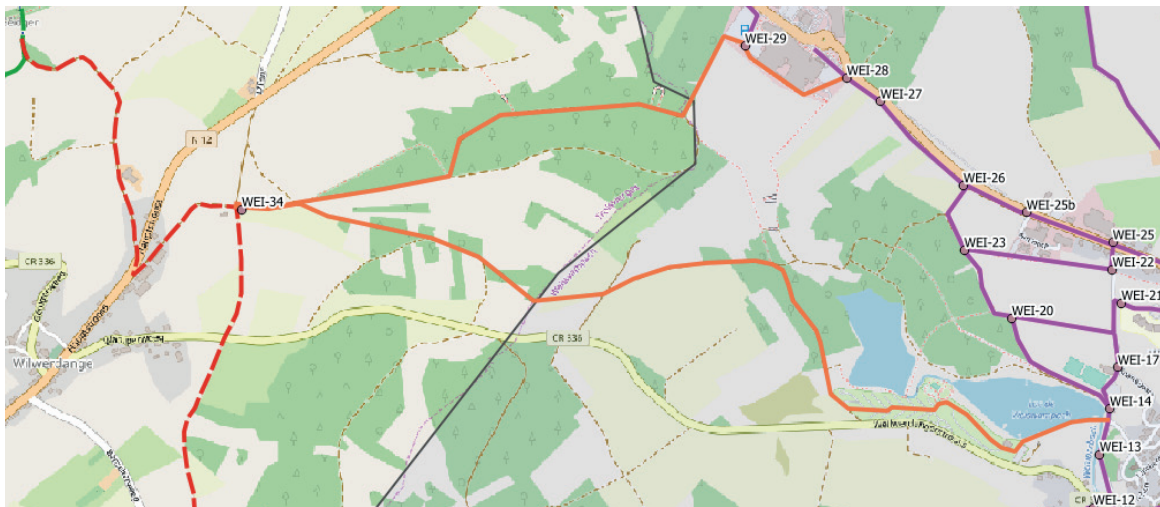
In Orange: Verbindungen für Punkt 3.7

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

Auf dieser Verbindung werden keine Maßnahmen benötigt.

### 3.8) Verbindung Weiswampach - Wilwerdange (- PC21/ Vennbahn)



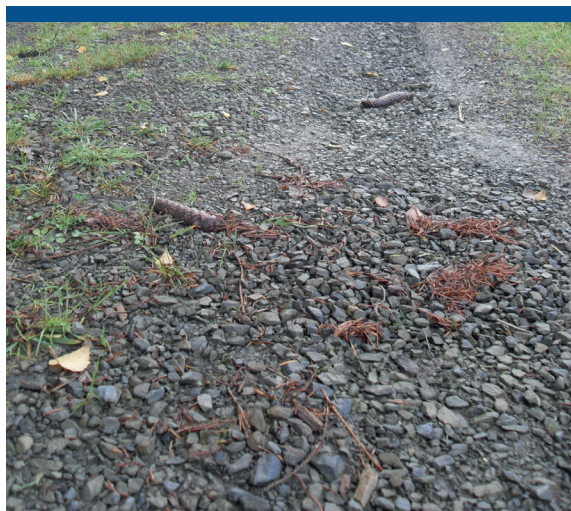
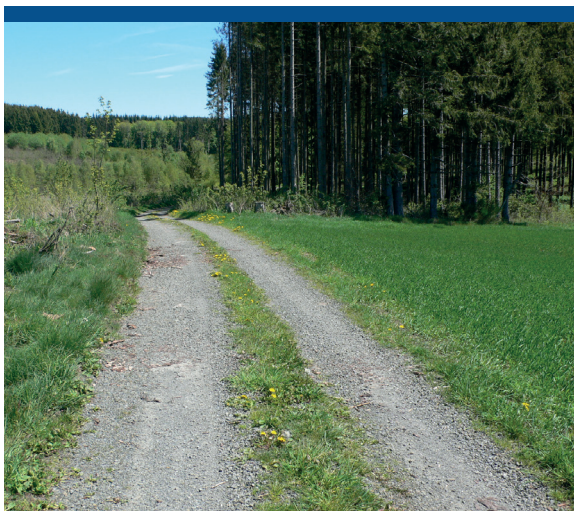
In Orange: Verbindungen für Punkt 3.8

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

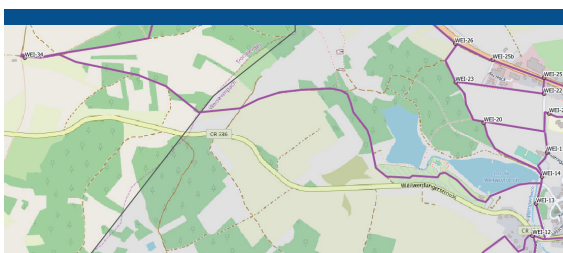
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

## Schwachstelle: C.R.336 (WEI-14 – WEI-34)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Für eine möglichst geradlinige Verbindung von Weiswampach zur Vennbahn/PC21 über Wilwerdange müsste auf den C.R.336 zurückgegriffen werden (Variante 1). Da hier beim Verkehrsaufkommen allerdings bereits der empfohlene Maximalwert für Radfahren im Mischverkehr erreicht wird müsste eine Radinfrastruktur im Seitenraum der Strasse angelegt werden oder eine Umwidmung, ein Rückbau bzw. eine Verkehrsminderung des C.R.336 stattfinden um diesen zu einer attraktiven Radverbindung zwischen Vennbahn und Weiswampach zu machen.

Variante 2 bestünde aus einer Verbindung über das Gelände des ehemaligen Weiswampacher Camping und auf Feldwegen bzw. noch fehlenden Verbindungsstücken südlich entlang des Conzefenn.

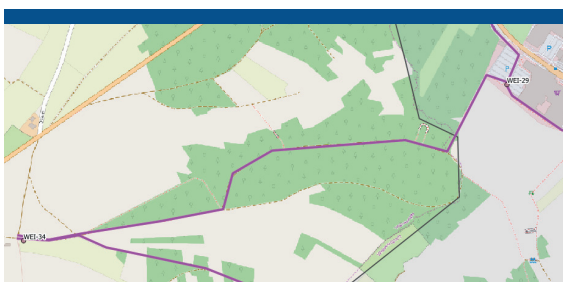
Da bei beiden Varianten auch auf Seiten der Gemeinde Troisvierges, der Bau/die Erneuerung von Infrastrukturen notwendig ist, ist eine entsprechende Absprache mit den dortigen Gemeindeverantwortlichen vorausgesetzt.

## Schwachstelle: Conzefenn (WEI-29 – WEI-34)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

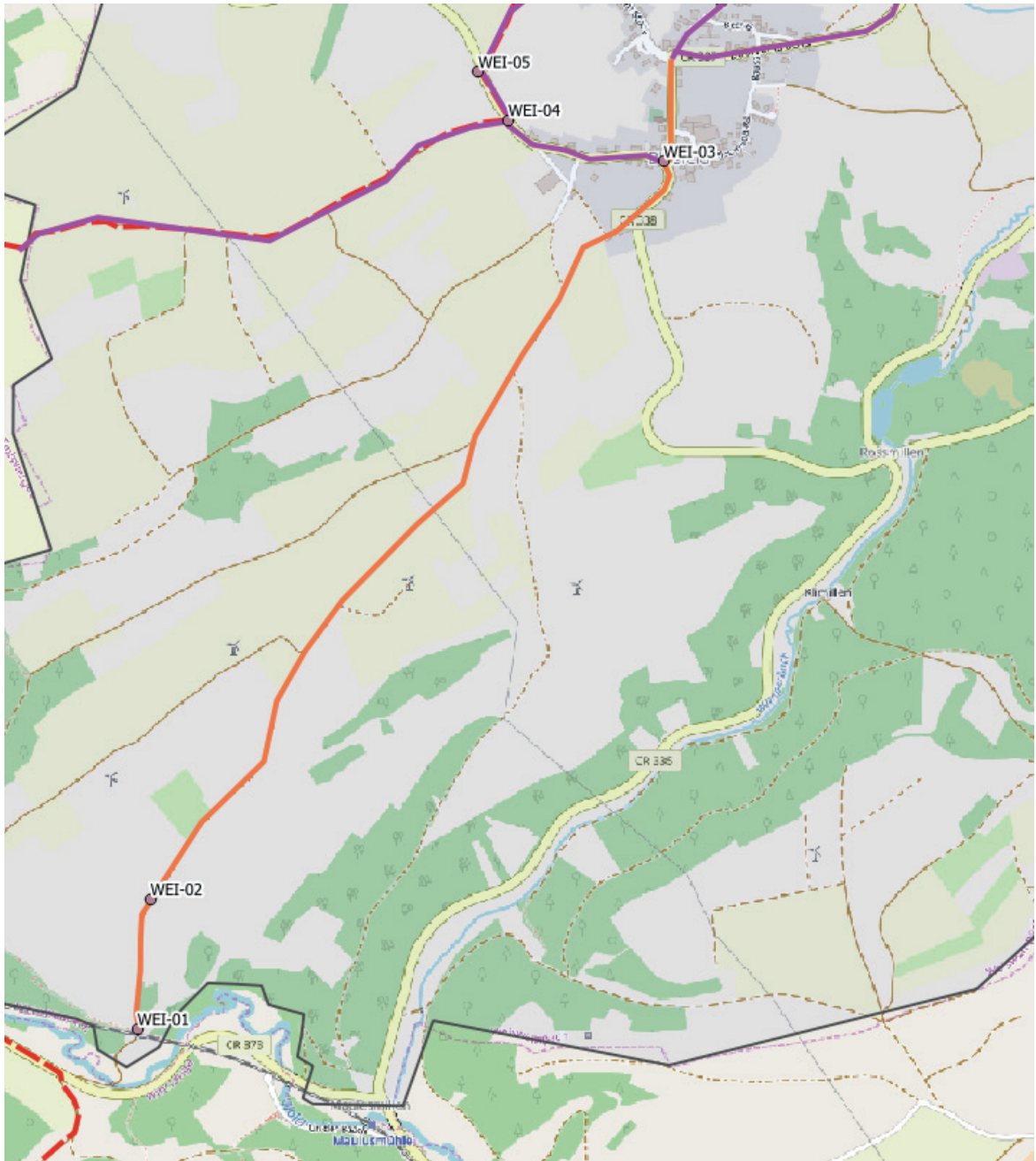
Eine 3. Variante bestünde in der Durchfahrt des Conzefenn ab dem Gelände des Shoppingcenter Massen, auf bestehenden Schotterwegen. Einzige Problemstelle wäre die Überquerung der Kailsbaach da die aktuell dort befindlichen Stege zur Querung nicht Radtauglich sind.

Einer potentiell erhöhten landschaftlichen Attraktivität steht hier allerdings der Umweg und die geringere Qualität der Wege gegenüber, da Genehmigungen für Eingriffe im Natura2000 Gebiet unwahrscheinlich sind. Da der Weg durchs Conzefenn bereits als Wanderweg ausgeschildert ist müsste eine Freigabe für Radfahrer auch im Vorfeld mit dem ORT geklärt werden.

#### Die LVI empfiehlt:

Solange die Umsetzung der Varianten 1 oder 2 nicht möglich ist sollte mit der - ohnehin im Konzept vorgesehenen - Wegweisung von Weiswampach über Holler nach Wilwerdange eine temporär ausreichende Alternative zur Verfügung stehen. Zur vollen Entfaltung des touristischen potentials wäre eine direkte Anbindung der Weiswampacher Seen aber zu bevorzugen.

### 3.9) Verbindung Binsfeld - Maulusmühle (PC21)



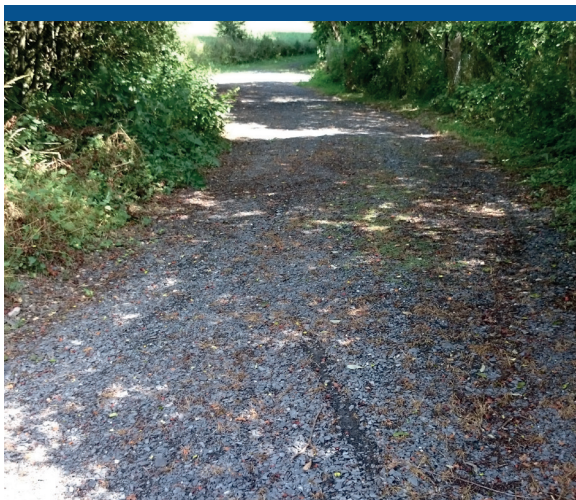
In Orange: Verbindungen für Punkt 3.9

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

## Schwachstelle: Feldweg (WEI-01 – WEI-02)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

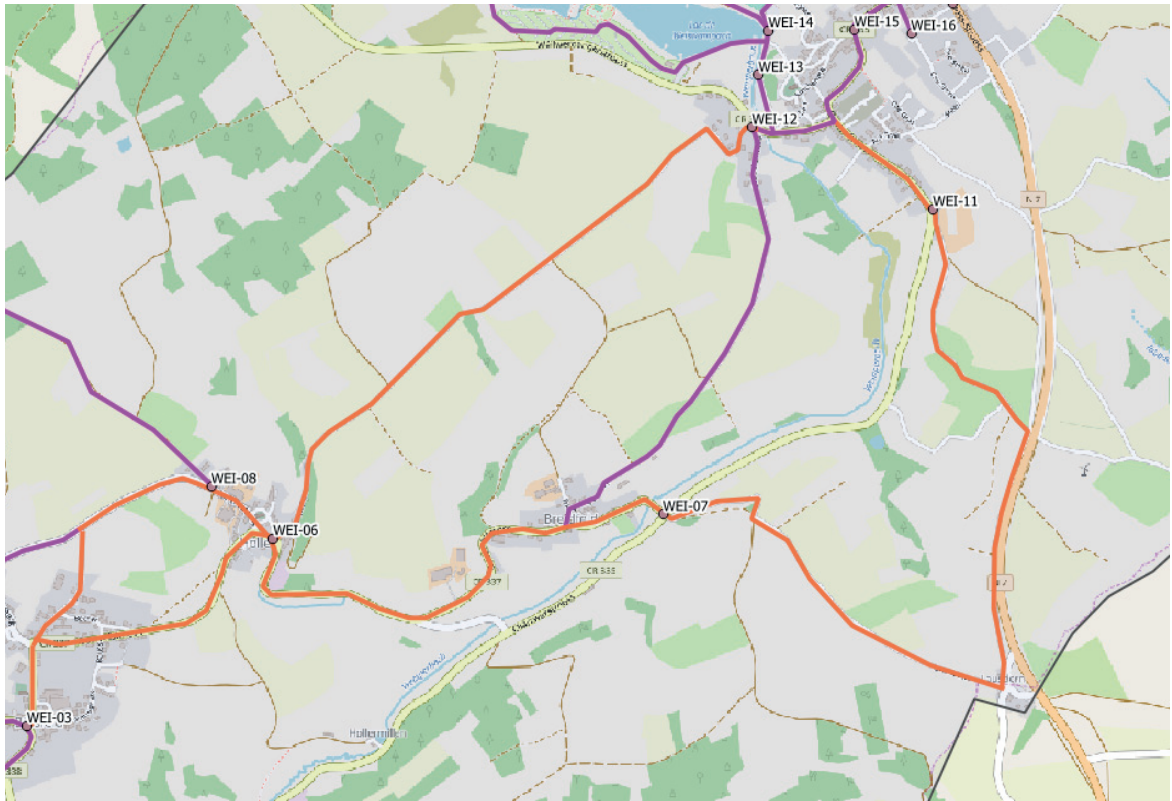
Im Rahmen des mittelfristig geplanten Ausbaus der nationalen Radverbindung PC21 zwischen Troisvierges und Clervaux wird diese die Maulusmühle passieren und soll dort voraussichtlich nördlich der Gleise verlaufen.

Eine Verbesserung des Belages auf dem Teilstück (300m) zwischen der Bahnschranke und dem aktuell bereits asphaltierten Feldweg nach Binsfeld könnte dadurch, trotz der recht steilen Steigung, eine direkte Verbindung von Binsfeld/Weiswampach zur PC21 und nach Clervaux ermöglichen.

#### Die LVI empfiehlt:

Die Relevanz und Möglichkeit einer Umsetzung dieser Verbindung nach der Festlegung des genauen Verlaufs der PC21 im Detail zu analysieren. Nach der Eröffnung der PC21 und der Transversale de Clervaux könnte aber auch eine Umwidmung/ Unterbrechung/ Verkehrsminderung des C.R.335 ins Auge gefasst werden um ihn als touristisch attraktive Radverbindung nach Weiswampach nutzen zu können.

### 3.10) Rundweg Weiswampach - Lausdorn - Binsfeld



In Orange: Verbindungen für Punkt 3.10

In Violett: Verbindungen des Radwegenetz Gesamtkonzeptes

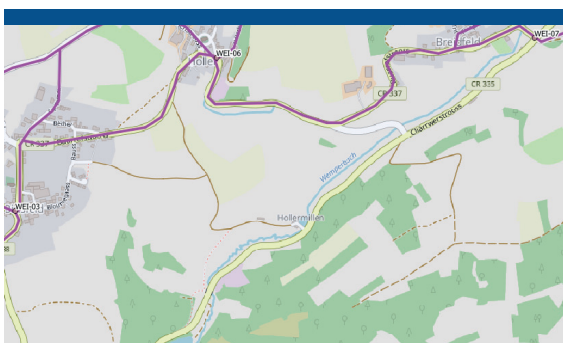
WEI-xx = Referenzpunkte für die Maßnahmenbeschreibung

## Schwachstelle: C.R.337 (WEI-03 – WEI-07)

### Situationsfotos



### Plan/Lage



### Vorgeschlagene Maßnahmen

Sicherung des C.R. 337 für Radfahrer.

Der Vorgeschlagene Rundweg böte Touristen und Einwohnern der Gemeinde die Möglichkeit einer Radtour an die vom Profil und der Distanz auch für ungeübte und Kinder machbar wäre und bindet sowohl die Seen in Weiswampach als auch das Museum in Binsfeld ein.

Neben den bereits für andere Verbindungen beschriebenen Maßnahmen wären hier lediglich ein Übergang am C.R.335 und eine Sicherung des C.R.337 notwendig um die Strecke für alle Generationen Radtauglich zu gestalten.

#### Die LVI empfiehlt:

Angebotsstreifen (mit verengter Kernfahrbahn) innerorts auf dem C.R.337 und separate Fahrradinfrastruktur entlang des C.R.337 ausserorts. Alternativ eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 70km/h in Kombination mit Angebotsstreifen ausserorts.

Übergang mit Warnhinweis (Schild A,12) auf dem C.R.335 (WEI-07).



## 4) Fahrradstellplätze

Gute Fahrradabstellanlagen gelten als Zeichen dafür, dass Radfahrer willkommen sind und können dazu beitragen die Radfahrer eher zum Verweilen zu veranlassen.

Besonders an Orten, an denen ein längerer Aufenthalt die Regel ist, sollten diese Abstellanlagen überdacht sein. Die Fahrradbügel sollten außerdem möglichst gut sichtbar/einsehbar sein sowie gegebenenfalls nah am Haupteingang eines Gebäudes aufgestellt werden. Hierdurch wird das Diebstahlrisiko zusätzlich reduziert und sichergestellt, dass ortsunkundige Personen den Stellplatz leichter finden. Ein Ausschildern der Anlage von den Hauptzufahrtswegen aus wird empfohlen.

Weiter unten unterbreiten wir Vorschläge zur Anzahl der zur Verfügung zu stellenden öffentlichen Radabstellanlagen für die relevanten Punkte/Gebäude der Gemeinde Weiswampach. Diese Vorschläge basieren auf den Richtlinien für die Anzahl von Radabstellplätzen unserer Nachbarländer bzw. deren Städten und Gemeinden und entspringen somit im Prinzip einer mit Luxemburg vergleichbaren Situation was das Aufkommen der Radfahrer betrifft.

Neben Radabstellanlagen an öffentlichen Orten welche von Anwohnern/Touristen frequentiert werden, ist für eine Förderung der alltäglichen Nutzung des Fahrrades auch die Existenz von abgesicherten Fahrradabstellanlagen in Wohngebäuden von großer Bedeutung.

In Luxemburg existieren keine nationalen Vorgaben zur Anzahl von Radabstellanlagen in Gebäuden und es liegt somit in der Verantwortung der Gemeinden sicherzustellen, dass ihr *Règlement sur les bâtisses* entsprechende Vorgaben (besonders) für Wohngebäude mit mehreren Wohneinheiten beinhaltet, so wie es für Autostellplätze bereits seit Jahren gang und gäbe ist.

Generell variieren die Empfehlungen im Ausland hierfür zwischen 1-2 Stellplätzen pro Wohnung bzw. 1 Stellplatz pro 30-50 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Nimmt man die Zahlen der TNS Ilres Umfrage des Nachhaltigkeits- und Infrastrukturministeriums (MDDI) von 2014, laut denen luxemburgische Haushalte im Durchschnitt 2,2 Fahrräder besitzen, sowie die durchschnittliche Größe von 85 m<sup>2</sup> für luxemburgische Appartement-Wohnungen (laut Statec, 2014), dann stellt sich der hiesige Bedarf ähnlich dar.

Allgemein ist natürlich zu beachten, dass Fahrradabstellanlagen gut mit dem Rad erreichbar sind, ohne Hindernisse (z.B. Stufen) oder Engpässe überwinden zu müssen und nicht so aufgestellt werden sollten, dass sie von Kfz zugeparkt werden können. Dies gilt sowohl für Besucherstellplätze bei öffentlichen Gebäuden und Wohngebäuden wie auch für abgesicherte Stellplätze für deren Arbeitnehmer/Bewohner.

## Empfehlungen zur Anzahl der Stellplätze

Im Folgenden werden wir für die verschiedenen Kategorien von öffentlichen oder semi-öffentlichen Infrastrukturen, welche in der Gemeinde Weiswampach anzutreffen sind, Richtwerte zur Anzahl der empfohlenen Radstellplätze angeben welche, wie bereits eingangs erwähnt, auf Zahlen aus unseren Nachbarländern beruhen.

Einkaufszentrum	1 pro 100-150 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche
Schule	1 pro 5-10 Schüler
Centre culturel	1 je 10 Sitzplätze
Restaurant	1 je 10 Sitzplätze
Camping	1 pro 600 m <sup>2</sup>
Einzelhandels-Geschäft	1 pro 100 m <sup>2</sup>
Bürogebäude/Gewerbe	1 pro 100-150 m <sup>2</sup>
Hotel	1 je 30 Betten
Wichtige Bushaltestellen	3-4 pro Haltestelle
Sportplätze	1 pro 250 m <sup>2</sup> , zusätzlich 1 je 30 Zuschauerplätze
Sporthallen	1 pro 100 m <sup>2</sup> , zusätzlich 1 je 30 Zuschauerplätze

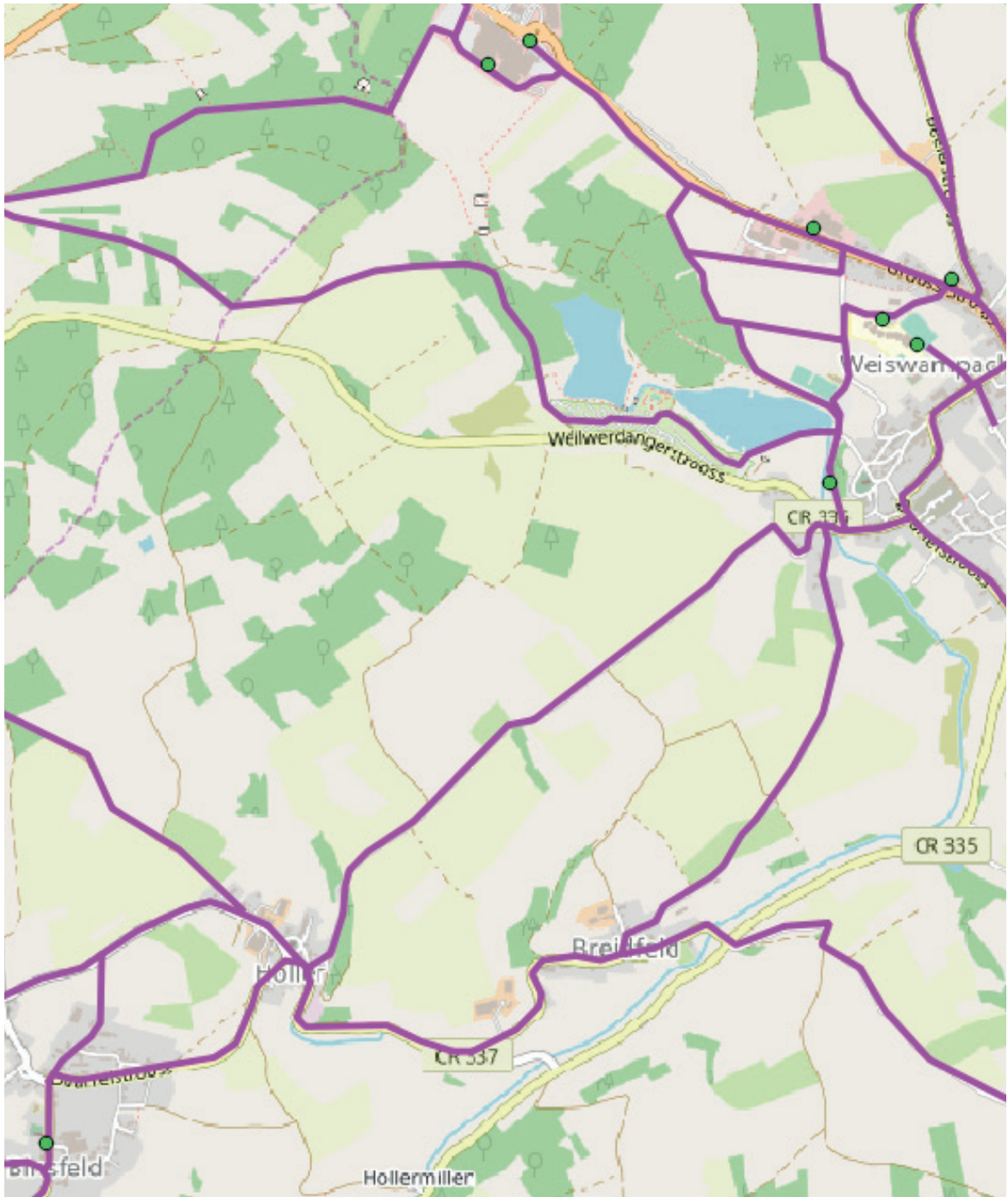
Für die Gemeindeverwaltung, gibt es keine direkten Richtwerte basierend auf den oben erwähnten Quellen. Hier empfiehlt die LVI 6-10 Stellplätze (z.B. je 3-5 einfache Fahrradbügel mit beidseitigem Stellplatz für Räder). Die hierfür benötigte Fläche entspricht ungefähr der eines Autoparkplatzes.

An Orten an denen mehrere der oben erwähnten Infrastrukturen gebündelt sind (z.B. Schule und Sportplatz) reicht es natürlich aus die Anzahl der Stellplätze für die Kategorie mit dem höchsten Bedarf als Richtwert zu nehmen, sofern sich die Nutzung der verschiedenen Infrastrukturen in der Regel zeitlich voneinander unterscheidet.

Falls die Frequentierung der jeweiligen Einrichtungen durch Radfahrer anfänglich nicht sehr hoch ist bzw. nicht genau eingeschätzt werden kann, kann es Sinn machen, sich vorerst am unteren Grenzwert für die Anzahl der Radabstellanlagen zu orientieren. Allerdings ist es in jedem Fall wichtig, die Belegung der Stellplätze regelmäßig zu kontrollieren, um bei entsprechendem Bedarf rechtzeitig nachrüsten zu können.

Es sollte möglichst von Anfang an sichergestellt werden, dass genügend Platz für eine Erweiterung der Stellplatzanzahl besteht sofern diese sich als notwendig erweisen sollte, wobei eine solche Erweiterung nicht unbedingt in der Erweiterung der existierenden Anlage bestehen muss, sondern auch in Form einer zweiten Anlage vorgesehen werden kann. Besonders bei größeren Einrichtungen (z.B. Einkaufszentren) kann eine Verteilung der Stellplätze generell von Vorteil sein.

## Potentielle Standpunkte für Stellplätze



In Grün: Empfohlene Standpunkte für Stellplätze

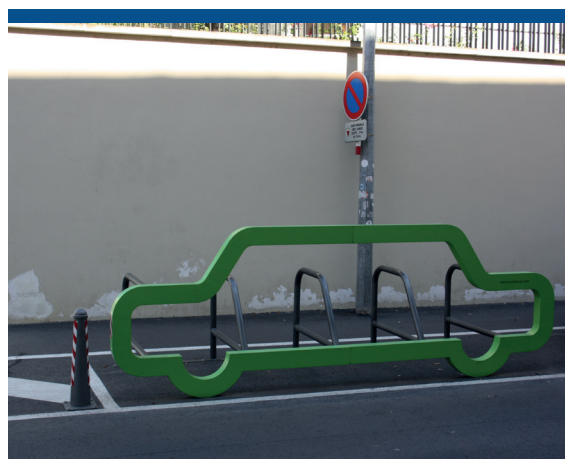
## Empfehlungen zum Typ der Stellplätze

Fahrradstellplatz ist nicht gleich Fahrradstellplatz: Auf dem Markt gibt es eine große Anzahl verschiedener Modelle für Fahrradabstellanlagen, von denen sich einige, mit der Zeit, als nicht wirklich fahrradtauglich herausgestellt haben, leider in der Praxis aber immer noch Anwendung finden.

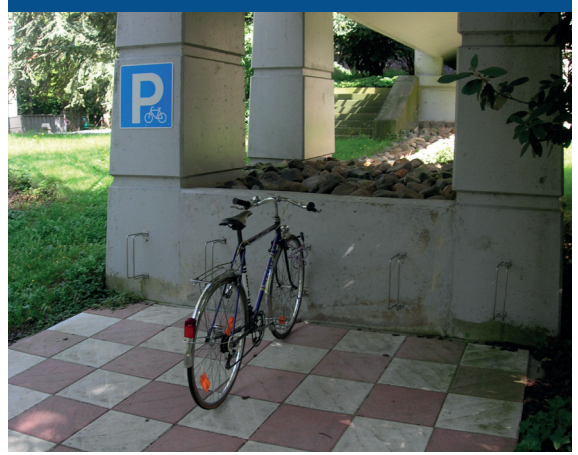
Allgemein gilt, dass gute Fahrradabstellanlagen fest im Boden verankert sein und dem Benutzer das Anlehnen und Anschließen des Fahrradrahmens erlauben sollten. Dies hängt einerseits damit zusammen, dass Fahrräder ansonsten umfallen können, was zu einer Beschädigung der Felge führen kann und andererseits damit, dass, vor allem in Zeiten des Schnellspanners, ein Fahrrad, welches nicht mit dem Rahmen befestigt wird, sehr einfach zu entwenden ist.

Im Anschluss zeigen wir einige Beispiele von Fahrradparkanlagen, welche die LVI als empfehlenswert bzw. als nicht geeignet einstuft, um der Gemeinde die Auswahl der richtigen Fahrradabstellanlagen zu vereinfachen. Geschützte Modelle sind generell empfehlenswert, lohnen sich allerdings meist nur an Orten, an denen Fahrräder über einen längeren Zeitraum abgestellt werden oder ein erhöhtes Diebstahlrisiko besteht.

### Empfohlene Modelle



## Nicht empfehlenswerte Modelle



## Geschützte Modelle



### Geschlossen

- Nur ausgewählten Personen zugänglich
- Witterungsgeschützt
- Mittlerer Unterhalt (Schlüssel/Zugangskarten)
- Geringes Vandalismusrisiko



### mBox

- Nur mKart-Inhabern zugänglich
- Witterungsgeschützt
- Geringer Unterhalt (Zugang wird vom Verkeiersverband verwaltet)
- Homogenes nationales System
- Geringes Vandalismusrisiko

Weitere Informationen unter [www.m-box.lu](http://www.m-box.lu)



### Offen

- Jedem und jederzeit zugänglich
- Witterungsgeschützt
- Geringer Unterhalt
- Vandalismusrisiko



#### **Fahrradbox (geschlossen)**

- Erlaubt keine Kontrolle des Inhalts
- Erlaubt keine Einschätzung des Fahrradwerts
- Witterungsgeschützt
- Geringes Vandalismusrisiko
- Erlaubt das Verstauen von Fahrrad-Accessoires (z.B. Helm)



#### **Fahrradbox (einsehbar)**

- Erlaubt die Kontrolle des Inhalts
- Erlaubt eine Einschätzung des Fahrradwerts
- Witterungsgeschützt
- Geringes-mittleres Vandalismusrisiko
- Erlaubt das Verstauen von Fahrrad-Accessoires (z.B. Helm)

## Empfehlungen zur Vorgehensweise

### **Schaffen von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum:**

Hier reicht es, zu überprüfen ob Gemeinde oder Staat im Besitz dieser Flächen sind und die Anfahrtswege festzulegen (möglichst barrierefrei ohne Absätze oder Bordsteine). Die Gemeinde kann über eigene Flächen frei verfügen, falls der Staat Eigentümer ist, muss eine Vereinbarung zwischen Gemeinde und Staat getroffen werden.

### **Schaffen von Fahrradstellplätzen auf privatem Grund:**

Der Grundstückseigentümer muss schriftlich sein Einverständnis für deren Errichtung geben. Die Gemeinde kann die Kosten und die Montage der Stellplätze übernehmen oder mit dem Nutznießer eine Kostenverteilung vereinbaren. Es muss über eine Konvention sichergestellt werden, dass Zugang und Unterhalt jederzeit garantiert sind.

### **Errichtung einer mBox:**

Neben der Klärung der Grundstücksverhältnisse muss Kontakt mit dem Verkéiersverbond als Verwalter der nationalen mBoxen aufgenommen werden um zu klären ob alle Kriterien für eine mBox-Zertifikation (Zugänglichkeit, Nutzungsfrequenz ...) erfüllt werden können, oder die Anlage eher von der Gemeinde/ dem Grundstücksbesitzer selber verwaltet werden sollte.



## 5) Öffentlichkeitsarbeit

### Fahrradbeauftragte(r):

Fahrradbeauftragte (auch: Radverkehrsbeauftragte) sind die für alle Belange des Fahrradverkehrs zuständigen Mitarbeiter in einer Gemeindeverwaltung. In erster Linie sollen sie den Einwohnern und Politikern als Ansprechpartner für alle radfahrbezogenen Anliegen dienen.

Der Vorteil eines/einer Radfahrbeauftragten liegt darin, dass eine zentrale Ansprechstelle existiert, welche Zugang zu den lokalen Politikern und Technikern hat und die Wünsche und Anregungen der Einwohner so leichter gesammelt und gebündelt weitergeleitet werden können.

Neben der Rolle als Ansprechstelle können Fahrradbeauftragte wahlweise auch noch Aufgaben auf den Gebieten Verkehrssicherheit für Radfahrer (Überprüfung bestehender Fahrradwege in puncto Sicherheit), Priorisierung der Maßnahmen und Anregung zur Umsetzung der Vorschläge eines Radverkehrskonzeptes, Koordinierung von Fahrradaktivitäten und Umsetzung der Öffentlichkeitsarbeit übernehmen, sofern hierfür nicht bereits andere Mitarbeiter der Gemeinde verantwortlich sind.

### Kommunale Internetseite:

Neben einer Ansprechperson sollte die Gemeinde auch sicherstellen, dass auf der kommunalen Internetseite in gewisser Regelmäßigkeit Beiträge erscheinen, welche sich mit dem Thema Radfahren beschäftigen und vor allem eine Sektion existiert, welche sich spezifisch mit der aktiven Mobilität auseinandersetzt und den Einwohnern zu jeder Zeit aktuelle Informationen hierzu anbietet. Hier können dann auch mehrere der noch folgenden Vorschläge gebündelt werden.

Accueil

1. Mobilité dans la commune
2. Randonnées en vélos


---

### Randonnées en vélos

 Par la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables, le département des Travaux Publics a été mandaté pour la réalisation d'un réseau cyclable national et cohérent reliant les différentes régions avec leurs principaux centres d'intérêts économiques et touristiques.

Le réseau tel que prévu par la loi englobe quelque **950 km de pistes** dont actuellement **600 km sont réalisées**. Une extension éventuelle du réseau, qui comporte actuellement **23 pistes**, nécessiterait une modification de la loi de 1999.

**La Piste cyclable de la Syre (PC 4)** traverse le territoire de notre commune. Elle fait la liaison entre les pistes PC 2 (Ernst) et PC 3 (Mertert) en passant par Betzdorf et Manternach.



Cliquez sur la carte pour l'agrandir.

Descriptif:

A partir d'Ernst, jonction avec la PC2 «piste cyclable d'Echternach», la piste remonte la «rue de Rodenbourg» et continue tout droit sur le chemin vicinal au premier virage à droite de la route. Elle suit ce chemin jusqu'à la prochaine intersection, où elle tourne à gauche en direction de Rodenbourg. A partir de Rodenbourg, il est possible d'atteindre Grevenmacher et Mertert, en passant par les localités Olingen, Betzdorf, Hagelsdorf, Wecker et Manternach sur les CR122 et CR134. Sur le territoire de la commune de Betzdorf, une signalisation pour les tronçons de piste cyclable communale a été mise en place.

La PC4 n'est pas encore signalisée.

Veuillez trouver les cartes de toutes les pistes cyclables du Grand-Duché de Luxembourg sur le site internet de l'Administration des Ponts et Chaussées.

macommune.lu  
Des Randonnées en Internet

Liens

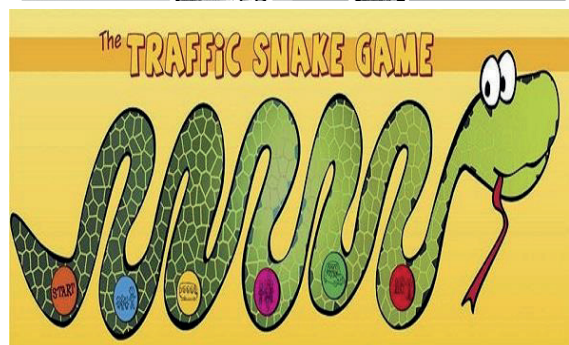
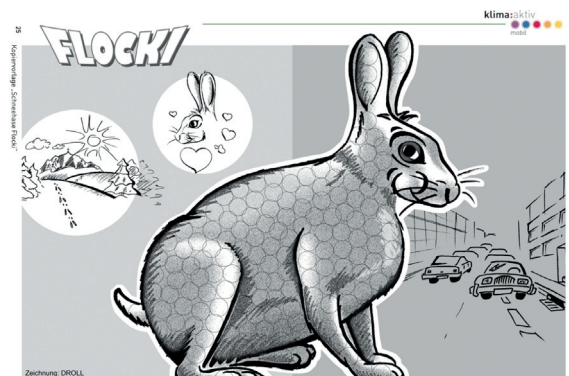
- Lëtzebuurger Vélosinitiativ

### Bei den Jüngsten anfangen:

Eine Vorgehensweise die sich oft bewährt, ist die Einbindung der in der Gemeinde lebenden Schüler, da das Mobilitätsverhalten von Kindern meist noch weniger autozentrisch als das von Erwachsenen ist und Kinder die Vorzüge der aktiven Mobilität eher schätzen da sie dadurch eine gewisse Freiheit gewinnen. Hierdurch kann man die Weichen für zukünftiges Mobilitätsverhalten in der Gemeinde effektiv stellen.

Zudem sind Kinder im Prinzip optimale Botschafter, da sie ihre Eltern oft eher zu überzeugen vermögen als dies eine öffentliche Kampagne könnte.

Um Kindern/Schülern die aktive Mobilität näher zu bringen bietet sich zum Beispiel ein „Vélobus“ (ähnlich dem Pedibus) an. Zudem sollte die Verkehrserziehung in der Schule durch eine jährliche Teilnahme an der Coupe scolaire thematisiert und gefördert werden. Auf nationaler Ebene besteht zudem das Programm „le cyclisme à l'école fondamentale“, welches Schulkindern die Nutzung des Rades durch spielerische Aktivitäten im Rahmen des Schulunterrichts schmackhaft machen kann.



Eine weitere Möglichkeit ist hier die spielerische Herangehensweise, welche den Kindern das Fahrrad als Transportmittel näher bringen kann und gleichzeitig die Eltern dazu animieren soll, sich mit dem Thema auseinander zu setzen. Beispiele hierfür sind das [Traffic Snake Game](#) und [Flocky der Schneehase](#).

## Karten des Radwegenetzes:

Um dem Fahrrad mehr Aufmerksamkeit zu schenken besteht eine große Anzahl an Möglichkeiten, welche mit nur geringem Aufwand von der Gemeinde umgesetzt werden können. Ein anspornendes Element kann z.B. eine mehr oder weniger detaillierte Karte oder ein Faltblatt sein, welches für verschiedene Strecken innerhalb der Gemeinde eine (Kilometer- und) Zeitangabe für Radfahrer macht. Personen die nicht regelmäßig mit dem Rad unterwegs sind überschätzen oft die Dauer einer Fahrt und könnten durch eine Zeitangabe motiviert werden den Selbstversuch zu wagen.



**Huelt de Vëlo ...  
fir keng Zäit ze verléieren**

**Mam Vëlo zu Sandweiler: séier, secher a bequem.**

Die neuen Fahrradwege und die Tempo 30-Zonen machen Fahrradfahren in Sandweiler attraktiv und sicherer. Gratis Stellplätze sind Ihnen garantiert. Ob zum Einkaufen, zur Gemeinde, zur Schule, zum Sport, zu Freunden, ... das Fahrrad ist unschlagbar. So schnell geht's:



**MAM  
VÉLO OP  
D'SCHAFF  
ODER AN  
D'SCHOUL**  
15.05 - 31.07  
#MVOS365

**REGISTER  
ONLINE  
1<sup>ST</sup> APRIL  
MVOS.LU**

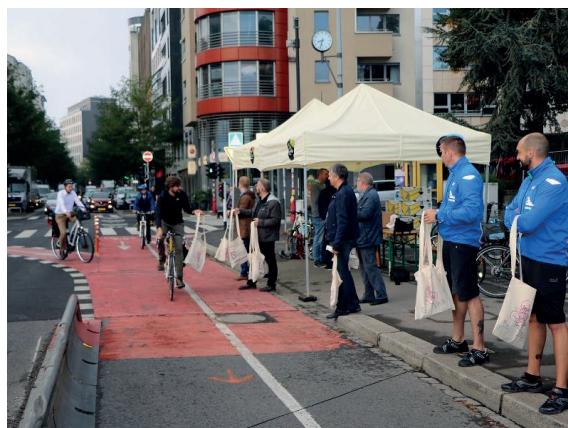


## (Inter)nationale Mobilitätsaktionen:

Eine Teilnahme an verschiedenen alljährlich stattfindenden (inter)nationalen Aktionen wie Mam Vëlo op d'Schaff (MVOS), dem Tour du Duerf oder der europäischen Mobilitätswoche kann zusätzlich dazu beitragen, die Mobilitätsgewohnheiten der Einwohner zu verändern, besonders wenn die Gemeindeverantwortlichen selbst mit gutem Beispiel bei der Wahl ihres Verkehrsmittels vorangehen.

### Kleinere Aktionen vor Ort:

Zuletzt bleiben der Gemeinde noch eine Reihe von Aktionen, welche sowohl innerhalb einer der oben genannten Aktionswochen als auch außerhalb davon stattfinden können. Hierbei kann die Gemeinde zum Beispiel (regelmäßige) begleitete Fahrradtouren durch die Gemeinde organisieren auf denen Radverbindungen gemeinsam erkundet werden (eventuell auch speziell für neue Einwohner) oder auf denen gar Bestandsanalysen bestehender Probleme gemacht und von der Gemeinde dokumentiert werden um sie anschließend beheben zu lassen.



### Fahren Sie mit: Geführte Fahrradtour durch Sandweiler

Radwege und Tempo-30 Zonen: Was sagt der ‚code de la route‘, wie ist die Praxis?  
Geführte Fahrradtour durch Sandweiler für alle Interessierte mit fachlicher Begleitung durch die ‚Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ‘: **Dienstag, den 14. Juni 2011 um 19.30 Uhr**  
**Abfahrt beim Kulturzentrum.**

### Aktion ‚Bike 2011‘: Fahrräder zum Ausleihen

Die Gemeinde und ‚Cycle Braun‘ bieten Ihnen an: Leihen Sie ein Fahrrad für 1 Tag (5 €) oder 1 Wochenende (10 €). 2 Fahrräder stehen Ihnen im Fachgeschäft ‚Cycle Braun‘, 17, rue Principale, L-5240 Sandweiler zur Verfügung.

Der Schöffenrat

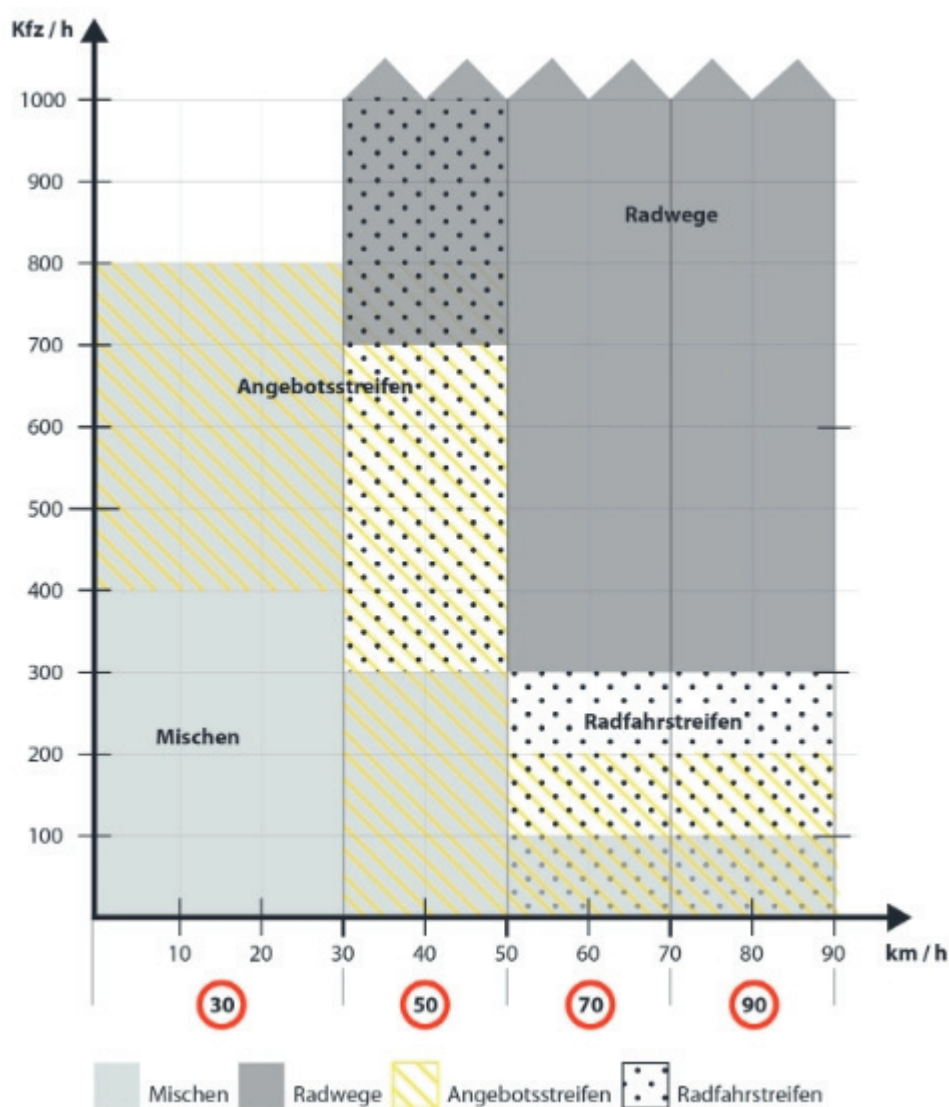
Um sicherzustellen, dass alle Radfahrer möglichst problemlos an ihr Ziel gelangen und ihnen gleichzeitig ein Dankeschön für die Nutzung des Rades (und die damit einhergehende Entlastung des Verkehrs und der Umwelt) zukommen zu lassen, besteht die Möglichkeit zu Saisonbeginn eine kostenlose Fahrradkontrolle mit Reparaturstand im Ortszentrum zu organisieren oder im Herbst einen Beleuchtungsscheck anzubieten bei dem reflektierende Gadgets verteilt werden.

## 6) Glossar

### Radfahr- und Angebotsstreifen

Dort wo die Radfahrer über kürzere oder längere Abschnitte auf Straßen fahren müssen, sollte ab gewissen Geschwindigkeiten und (Schwer)Verkehrsaufkommen das Anlegen von Radfahr- oder Angebotsstreifen angestrebt werden. Unter welchen Bedingungen ein Radfahr- bzw. Angebotsstreifen empfehlenswert ist lässt sich am Diagramm des MDDI abschätzen.

Auch in Situationen mit sehr starkem Verkehr/hohen Geschwindigkeiten, in denen kurzfristig keine baulichen Maßnahmen umgesetzt werden können, wird das Anlegen von Radfahr- oder Angebotsstreifen seitens der LVI als Zwischenlösung empfohlen.



Quelle: MDDI Fact sheets

Der Radfahrstreifen (voie cyclable) wird im AVIS definiert als: „[...] une voie de circulation faisant partie du corps même de la chaussée et séparée de la voie adjacente seulement par un marquage au sol. Elle est réservée à la seule circulation des cycles.

*Leur mise en place est recommandée lorsque la largeur de la voie publique ne permet pas la présence d'une piste cyclable et lorsque la densité du trafic automobile est moyenne ou faible. En cas de forte densité, le cycliste est moins protégé sur une voie cyclable que sur une piste cyclable.“*

Ein Radfahrstreifen muss in der Regel eine Mindestbreite von 1,50 m besitzen und muss dem motorisierten Zweirichtungsverkehr mindestens 6 m Breite zur Verfügung lassen.



Der Angebotsstreifen (voie suggestive) hingegen wird wie folgt im AVIS definiert: „Lorsqu'en raison de la configuration des lieux ou de la largeur de l'assiette routière, l'aménagement d'une piste cyclable ou d'une voie cyclable n'est pas possible, un espace de protection allégé pour les cyclistes peut être envisagé. Cet espace, appelé, "voie suggestive" peut être aménagé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur d'une agglomération, lorsque le trafic lourd est faible (i.e. inférieur à 5% des charges totales et/ou inférieur à 1.000 véhicules/24 heures).

*Au contraire de la voie cyclable obligatoire, la voie suggestive peut dans certains cas être empruntée par d'autres usagers. Par ailleurs, l'utilisation de la voie suggestive par les cyclistes n'est pas obligatoire.*

*La mise en place d'une voie suggestive implique que le stationnement ne peut être toléré du côté concerné de la chaussée que sur des emplacements aménagés sous forme de bande de stationnement.“*

Die Breite des Angebotsstreifens kann zwischen 1,25 und 1,50 m schwanken und wird wie der Radfahrstreifen nur durch eine Bodenmarkierung gekennzeichnet. In diesem Fall mussten dem motorisierten Zweirichtungsverkehr bisher mindestens 4,50 m exklusiv gewidmet bleiben.



Die Publikation des neuen Fahrradplaners des MDDI mit den „Fact sheets“ zu verschiedenen Typen von Radinfrastruktur hat speziell beim Angebotsstreifen die Anforderungen an die Breite der verbleibenden Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr aufgelockert und den Fall des Angebotsstreifens mit verengter Kernfahrbahn geschaffen um mehr Spielraum für die Schaffung von Angebotsstreifen auf Straßen zu erlauben, auf denen andere Infrastrukturen sich nicht anbieten oder nicht umsetzbar sind.

## **Innerorts**

Auf Hauptstraßen ist es innerorts empfehlenswert Fahrradinfrastruktur anzubieten. Zum einen weil diese Straßen meist die direktesten Verbindungen darstellen (vor allem in kleineren Ortschaften), aber auch weil sie meist die Dienstleister und Gastronomiebetriebe beherbergen und es zudem wichtig ist, den Einwohnern dieser stärker befahrenen Straßen einen möglichst sicheren Zugang zur restlichen Radinfrastruktur zu gewähren um sie überhaupt zu einem Umstieg aufs Fahrrad zu ermutigen.

Bei fehlendem Platz für eine beidseitige Lösung sollte bei Streckenabschnitten mit einer Steigung sichergestellt werden, dass zumindest in Steigungsrichtung (wo die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr und der Platzbedarf der Radfahrer am größten ist) ein Angebots-/Radfahrstreifen vorhanden ist.

## **Außerorts**

Außerorts ist allgemein die Vermeidung von Hauptverbindungen für den motorisierten Verkehr zu bevorzugen wenn alternative Möglichkeiten (Feldwege, Straßen mit geringem Verkehr, Anlegen von baulich getrennten Radwegen) existieren.

Bei mangelnden Alternativen oder als kurzfristige Lösungen bis zur Netzschließung durch eine der obigen Varianten sind Angebots-/Radfahrstreifen dennoch manchmal die einzigen Optionen.

Zu bedenken ist, dass in diesen Fällen, wo sich Rad- und Autofahrer außerorts die Straße teilen (Mischverkehr, Radfahr- oder Angebotsstreifen), ein Senken des Tempolimits von z.B. 90 km/h auf 70 km/h die Sicherheit der Radfahrer zusätzlich erhöhen kann.

Hier ist es bei fehlendem Platz für eine beidseitige Lösung noch wichtiger bei Streckenabschnitten mit einer Steigung zumindest in Steigungsrichtung (wo die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr und der Platzbedarf der Radfahrer am größten ist) einen Angebots-/Radfahrstreifen anzubieten.



## Parkraummanagement



Da Parkraumangebot für Autos entlang von Verkehrsachsen für Radfahrer eine potentielle Gefahr beim Ein- und Ausparken sowie besonders beim Öffnen der Türen („dooring“) darstellt, empfiehlt das MDDI besonders auf wichtigen Radverkehrsachsen sowie in Wohngebieten bevorzugt Sammelparkplätze abseits des Straßenraums vorzusehen. Dies trägt zudem dazu bei, die Attraktivität der aktiven Mobilität auf kurzen Distanzen weiter hervorzuheben.

Eine Studie der University of California hat ergeben, dass ein Überangebot an einfach erreichbaren Parkplätzen im Seitenraum von Wohnstraßen dazu führt, dass Haushalte im Schnitt mehr Autos besitzen und diese häufiger nutzen. Entsprechend setzt sich die European Cyclist's Federation (ECF) dafür ein, dass Länder und Kommunen zukünftig Untergrenzen für Pkw-Parkplätze durch Obergrenzen ersetzen sollen und zusätzlich Vorgaben für Radstellplätze in ihren jeweiligen Bauverordnungen verankern sollen, um die Förderung der aktiven Mobilität zu gewährleisten.

Details zu den Richtlinien für Radabstellanlagen finden sich in einem separaten Kapitel.

## Verkehrsberuhigung



### Tempo 30

Allgemein sollte die Einführung von Tempo 30 Zonen jenseits der Hauptstraße geprüft werden. Auf verkehrsarmen Straßen innerhalb der Ortschaften, wo andere Radinfrastrukturen unnötig sind, tragen gut konzipierte 30er Zonen wesentlich zur Verkehrsentschleunigung und somit zur Sicherheit der aktiven Mobilität bei.

Auch auf staatlichen Straßen besteht neuerdings die Möglichkeit Tempo 30 Abschnitte einzuführen, besonders vor Schulen aber auch an anderen Orten mit erheblichem Fußverkehr. Hierzu muss eine Genehmigung bei den zuständigen staatlichen Verwaltungen beantragt werden mit der Begründung der geplanten Maßnahme.

Ein Dokument zu den genauen Rahmenbedingungen hierzu ist noch in Vorbereitung, die Informationen können allerdings bereits beim [MMTP](#) nachgefragt werden.



## Tempo 20

In Wohnzonen mit besonders wenig Verkehr kann auch eine weitergehende Reglementierung als sogenannte Spielstraße in Erwägung gezogen werden, welche es den Kindern erlaubt, die Fahrbahn zum Spielen zu nutzen und sich somit freier zu entfalten. Die LVI würde empfehlen eine solche Einstufung bei möglichst vielen Wohnstraßen anzustreben.

Die Zone de rencontre unterliegt ähnlichen Voraussetzungen wie die Spielstraße, mit dem Unterschied dass sie in Ortszentren angelegt werden kann und nicht auf Zonen mit sehr geringem Verkehr begrenzt ist. Hier dürfen Kinder zwar nicht spielen, allgemein teilen sich aber alle Verkehrsteilnehmer den zur Verfügung stehenden Raum und es ist den Stärkeren geboten die Schwächeren dabei besonders zu berücksichtigen.

Gut ausgeführte bauliche Maßnahmen, die ein Einhalten des Tempolimits von 20 km/h sichern, sind in beiden Fällen tendenziell noch wichtiger als bereits bei den Tempo 30 Zonen.

Allgemein sollten diese Maßnahmen mit den Anwohnern der betroffenen Straßen/Zonen abgesprochen werden um gemeinsam festzulegen ob eher eine Einstufung als Tempo 30 Zone oder Spielstraße gewünscht ist. Dies vermeidet Konflikte, erhöht die Akzeptanz der Maßnahme(n) und somit auch die Einhaltung der gebotenen Rücksicht/Vorschriften durch die Betroffenen.











### **Bauliche Maßnahmen**

Veränderungen der Straßenführung durch Straßenverengungen, Mittelinseln, Straßenschwenker und Bremsschwellen können den Verkehr innerorts verlangsamen und Schleichverkehr abschrecken. Somit sind diese besonders in verkehrsberuhigten Zonen wichtige Elemente einer erfolgreichen Umsetzung.

Welche Möglichkeiten und Vorschriften bei einer Umgestaltung bestimmter Straßen erlaubt, empfohlen bzw. geboten sind, kann im Dokument „[Apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations](#)“ des MMTP nachgelesen werden.

## Querungen und Linksabbieger

Dort wo Radfahrer auf dem kommunalen Netz Straßen überqueren müssen, sollte generell die Anlage eines „Übergangs für Radfahrer“ (passage pour cyclistes) bzw. eines „Übergangs für Fußgänger und Radfahrer“ in Betracht gezogen werden (siehe Tabelle). Bei stark befahrenen Straßen kann sich zudem der Einsatz einer Lichtsignalanlage zusätzlich als notwendig erweisen.

<i>type de passage</i>	passage pour piétons	passage pour piétons et cyclistes	passage pour cyclistes
<i>marquage</i>			
<i>signal à la hauteur du passage</i>	 E,11a	 E,11b	<i>pas de signal</i>
<i>présignal à l'approche du passage</i>	 A,11a	 A,11b	 A,13
<i>règle de priorité</i>	priorité aux piétons	priorité aux piétons et aux cyclistes	priorité aux conducteurs qui circulent sur la chaussée

Ein weiterer Fall in dem besondere Maßnahmen vonnöten sein können ist der des linksabbiegenden Radverkehrs. Dies betrifft vor allem Stellen an denen Radfahrer von einer auf der Straße befindlichen Radführung (Radfahr-/Angebotsstreifen) auf eine separate Infrastruktur oder eine untergeordnete Straße links abbiegen müssen, und ist vor allem außerorts, wo der motorisierte Verkehr mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs ist, ein potentielles Problem, besonders bei hohem Verkehrsaufkommen.

## Absperrelemente und Hindernisse



Allgemein sollte eine Überprüfung (der Notwendigkeit) von Absperrelementen (Pfosten, Barrieren, Bremsschwellen ...) auf Wegen, auf denen Radverkehr erwünscht ist, stattfinden und gegebenenfalls die besagten Elemente an die Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst werden.

An Stellen, an denen Absperrelemente nicht zwingend notwendig sind und Radverkehr erwünscht ist sollte möglichst auf Absperrelemente verzichtet werden, da sie eine potentielle Gefahrenquelle (Kollisionen) für Radfahrer darstellen können.

Eine Abspernung kann allerdings vonnöten sein um den Zugang des motorisierten Verkehrs zu begrenzen. Dann sollte sichergestellt werden, dass die folgend aufgelisteten Kriterien berücksichtigt werden:

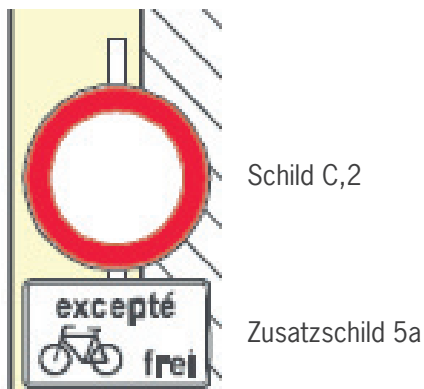
- Gute Sichtbarkeit von Absperrelementen durch Reflektoren, auffällige Farben (rot/weiß) und vorgelagerte Bodenmarkierungen.
- Seitliches Abflachen bei Bremsschwellen um Fahrrädern ein leichteres Umfahren zu erlauben.
- Installieren von Fahrradrinnen oder Rampen an Treppen (wenn diese interessante Abkürzungen erlauben).
- Vermeidung von Engstellen (auch für Radfahrer mit Anhänger) durch zu geringe Abstände bei Absperreinbauten.
- Vermeidung von engen, uneinsehbaren Kurvenradien. Installation von Spiegeln an den Stellen an denen eine solche Radverkehrsführung unvermeidbar ist.

## Öffnen/Einrichten von „Circulation interdites“

Laut Code de la Route ist es im Falle einer „Circulation interdite“ (gekennzeichnet durch das Schild C,2) nur Anrainern und Lieferanten erlaubt die Straße zu benutzen.

Um Radfahrern aber unnötige Umwege zu ersparen und in Anbetracht dessen, dass sie im Gegensatz zum motorisierten Verkehr kaum als störendes Element wahrgenommen werden was Lärm, Abgase und Verschleiß der Infrastruktur angeht, ist es ratsam „Circulation interdites“ welche sinnvolle Radverbindungen darstellen könnten für den Radverkehr zugänglich zu machen.

Hierzu gilt es das Schild C,2 an den gewünschten Stellen mit einem Zusatzschild 5a „excepté/frei Fahrrad“ auszustatten und das kommunale Reglement entsprechend anzupassen.



Zusätzlich kann das Ausweisen von allgemeinen „Circulation interdite“ auf gewünschten Radverbindungen, zu denen für den motorisierten Individualverkehr Alternativen bestehen, dazu beitragen den Verkehr auf diesen Verbindungen zu reduzieren und die Fahrradtauglichkeit entsprechend zu erhöhen.

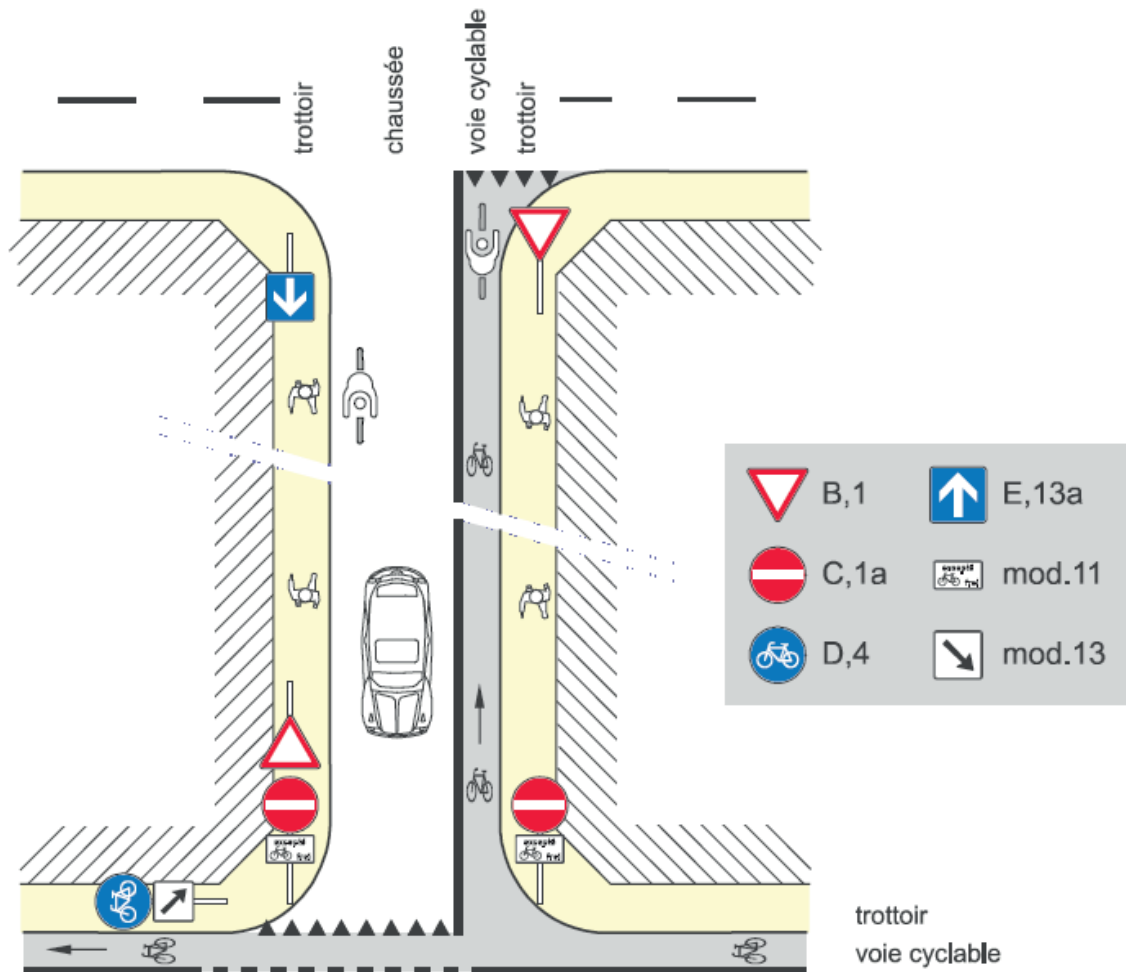
Bei „Circulation interdites“, die mit hoher Wahrscheinlichkeit als Abkürzung und/oder von Schleichverkehr - jedoch nur geringfügig von Anrainern - genutzt werden, wäre es zudem ratsam, die Installation von Barrieren für den motorisierten Verkehr in Betracht zu ziehen.

Allgemein ist es ratsam, die Öffnung von bestehenden ‚Circulation Interdites‘ für den Radverkehr einzuplanen insofern keine besonderen Gegebenheiten hinsichtlich der Sicherheit der Radfahrer bestehen, die dagegen sprechen würden. Eine gute Kommunikation dieser Maßnahme, vor allem gegenüber den Anrainern, ist allerdings wichtig um mögliche Konflikte zu vermeiden.

## Einbahnstraßen in Gegenrichtung öffnen

Im Allgemeinen ist es sinnvoll Einbahnstraßen innerhalb der Ortschaften für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen um Radfahrern unnötige Umwege zu ersparen.

Bei der Öffnung von Einbahnstraßen spielen allerdings die Breite der Straße und das Verkehrsaufkommen eine maßgebliche Rolle. Die Vorgaben des AVIS wurden in dieser Hinsicht kürzlich etwas gelockert und ermöglichen in Tempo 30 Zonen bereits ab einer Breite von 3 m den Zugang für Radfahrer im Gegenverkehr zu erlauben.





## Gemeinsamer/getrennter Geh- und Radweg

Neben der Ideallösung des separaten Radweges, welcher in der Regel das Optimum an Sicherheit und freier Fahrt für Radfahrer darstellt, allerdings Aufgrund der konkreten Gegebenheiten (fehlender Platz, fehlende Wege für Fußgänger,...) in der Realität oft schwer oder nicht sinnvoll umsetzbar ist gibt es noch den Geh- und Radweg als alternative Infrastruktur um Radfahrer abseits des Verkehrs zu leiten.

Hier unterscheidet man zusätzlich zwischen gemeinsamen und getrennten Geh- und Radwegen.

Während gemeinsame Geh- und Radwege, aufgrund des Konfliktpotentials zwischen Radfahrern und Fußgängern in der Regel nur außerorts, oder bei besonders geringer Präsenz beider Verkehrsgruppen bzw. in besonderen Situationen (z.B. Engpässe) innerorts zum Zuge kommen sind getrennte Geh- und Radwege innerorts keine Seltenheit.

Allerdings muss bei getrennten Geh- und Radwegen besonders darauf geachtet werden eine klare visuelle und taktile Trennung zwischen beiden Infrastrukturen zu schaffen um Konflikte zu vermeiden.

Es ist zusätzlich hervorzuheben dass es, besonders bei gemeinsamen Geh- und Radwegen oder Geh- und Radwegen mit Mindestmaßen, sinnvoll sein kann auf die 2018 eingeführte Reglementierung des „nicht benutzungspflichtigen“ Radweges zurückzugreifen da dies ungeübten Nutzern die Fortbewegung abseits des motorisierten Verkehrs erlaubt ohne dabei alle Radfahrer auf diese Infrastruktur zu zwingen.

D,5a benutzungspflichtiger  
gemeinsamer Geh- und Radweg



F,20a nicht benutzungspflichtiger  
gemeinsamer Geh- und Radweg



D,5b benutzungspflichtiger  
getrennter Geh- und Radweg



F,20b nicht benutzungspflichtiger  
getrennter Geh- und Radweg



## Oberfläche/Belag

Die Circulaire ministérielle „pistes cyclables“ vom 2. Juni 2014 empfiehlt für die Wahl des Belages auf nationalen Radwegen folgendes:

*„2) La couche de roulement doit être choisie en fonction de sa facilité d'entretien et de sa durabilité dans les conditions locales, à savoir l'humidité et la sollicitation occasionnelle par des machines (agricoles, forestières ou de nettoyage) qui s'ajoute à la sollicitation continue par les cycles et les piétons. Ainsi, sont à privilégier*

*- en milieu boisé: le béton ;*

*- en-dehors du milieu boisé: l'asphalte.*

*3) Etant donné qu'elles ne répondent pas à ces critères et qu'au vu de leur compactage progressif elles n'imperméabilisent pas moins le sol que les revêtements susmentionnés, les graves stabilisées ou non stabilisées sont à exclure.“*

Auch wenn diese Vorgaben in erster Linie für das nationale Radwegenetz gelten, sollte auch bei kommunalen Radwegen versucht werden diese möglichst einzuhalten - und Radinfrastrukturen mit Beton oder Asphaltbelag zu versehen - um einen ähnlichen Fahrkomfort auf allen Ebenen des Radwegenetzes zu gewährleisten.

Aufgrund der (voraussichtlich) geringeren Nutzung/Belastung der kommunalen Radwege obliegt es aber der Gemeinde, vor allem in sensiblen Umweltarealen, eine Kosten-Nutzen-Analyse der Radverbindungen insgesamt und der verschiedenen Belags-Optionen im Besonderen durchzuführen und gegebenenfalls weniger „invasive“ Alternativen zu prüfen, besonders wenn aus Naturschutzgründen ein Asphalt- oder Betonbelag nicht realisierbar ist.

## Absenken der Bürgersteige bei Übergängen



Dort wo die Radfahrer Straßen überqueren, auf Radwege einbiegen, zum Halt bei öffentlichen Gebäuden (Gemeindehaus, Schulen, etc.) fahren müssen/dürfen, sollten Übergänge im Straßenraum immer auf „Null“ abgesenkt werden.

Bereits Bordsteinkanten von nur 3 cm (konventionell abgesenkter Bordstein) stellen für Radfahrer ein Hindernis dar, das mit einem normalen Bordstein (10 cm) für Autofahrer vergleichbar ist. Somit sollte besonders auf den Hauptachsen des Radverkehrs, also dem kommunalen Radwegenetz, darauf geachtet werden, dass den Radfahrern keine solchen „Hindernisse“ in den Weg gestellt werden.

Solche Bordsteinkanten stellen nicht nur eine reine Unannehmlichkeit dar, sondern können bei höheren Geschwindigkeiten Schäden an den Fahrrädern und besonders bei schräger Auffahrt auf die Kante auch Stürze verursachen.

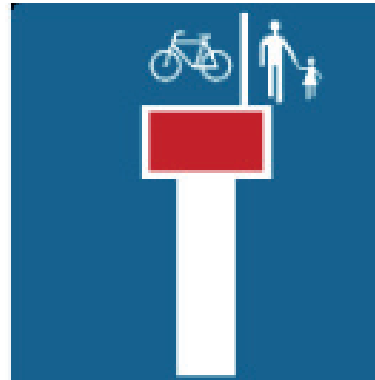
## Fahrbahnmarkierungen



Es gibt Stellen an denen Radfahrer zusätzlich über Fahrbahnmarkierungen geleitet werden sollten. Dies geschieht durch eine Fahrbahnmarkierung mit dem Piktogramm „Fahrrad“. Dies sollte ergänzend zur herkömmlichen Beschilderung geschehen und kann diese nicht ersetzen. Dies ist vor allem bei Abbiegungen an unübersichtlichen Kreuzungen ein großer Vorteil für die Wegeführung.

## Durchlässige Sackgassen

Seit Inkrafttreten der Änderungen des Code de la Route vom 1. Mai 2018, welche eine Reihe von Verbesserungen zugunsten der aktiven Mobilität mit sich brachten, ist es unter anderem möglich Sackgassen, welche für Fuß- oder Radverkehr durchlässig sind demgemäß auszuschildern. Dies kann sinnvoll sein um diesen Verkehrsteilnehmern kürzere und weniger verkehrsreiche Verbindungen aufzuzeigen, welche alternativ zu den Hauptverkehrswegen von ihnen genutzt werden können.



## Mischverkehr



Auf den Wirtschaftswegen des kommunalen Radwegenetzes, die viel vom landwirtschaftlichen Verkehr befahren werden sollte das Schild „Usage mixte“ angebracht werden.

Somit wissen alle Benutzer, dass sie sich die Wege mit anderen Nutzern teilen und sich dementsprechend gegenseitig respektieren sollen.

## Kontaktadressen

### Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ (LVI) a.s.b.l.

6, Rue Vauban  
L-2663 Luxembourg

T +352 43 90 30 29  
F +352 20 40 30 29  
E lvi@velo.lu

[www.lvi.lu](http://www.lvi.lu)

### Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

**Département des transports**  
**Direction de la planification de la mobilité**

Cellule mobilité douce  
4, Place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

T +352 24 78 49 71  
E christophe.reuter@mob.etat.lu

[www.mmtp.lu](http://www.mmtp.lu)

### Verkéiersverbond

26, Route d'Arlon  
L-1140 Luxembourg

T +352 24 65 24 65  
E secretariat@verkeiersverbond.lu

[www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu)

### Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

**Administration des ponts et chaussées**  
**Division de la mobilité durable**

38, Boulevard de la Foire  
L-1528 Luxembourg

T +352 28 46 11 00  
F +352 26 25 63 11 00  
E dmd@pch.etat.lu

[www.pch.public.lu](http://www.pch.public.lu)