Mobilitätskonzept der Gemeinde Niederanven

Nachhaltige, sichere und inklusive Mobilität

Stand: April 2026

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 4
1. Mobilität in der Verwaltung 5
1.1. Sensibilisierung und Mobilitätsmanagement für Mitarbeitende 5
1.2. Einsatzfahrten: ‚Digital first' und klare Standards 5
1.3. Elektrifizierung des Fuhrparks – Ziel 2040 5
1.4. Kennzahlen und Steuerung 6
2. Öffentlicher Transport 7
2.1. Angebotslandschaft in Niederanven 7
2.2. Nutzen und Wirklogik: Warum Citybus und Ruffbus so wichtig sind 7
2.3. Ausbau der Barrierefreiheit: PMR-gerechte Übergänge und Haltestellen 7
2.4. Priorisierung und Umsetzung 8
2.5. Multimodale Erschließung der Neubaugebiete 8
3. Sharingmöglichkeiten (Bike- & Carsharing) 9
3.1. Vél'OH – elektrisches Bike-Sharing als Zubringer und Kurzstreckenlösung 9
3.2. FLEX Carsharing – Alternative zum Zweitauto 9
3.3. Integration und Ausbau: Sharing als Teil der Mobilitätskette 9
3.4. Monitoring und Zielbild 9
4. Fahrradwege und Radverkehr 10
4.1. Nationales und regionales Radwegenetz: Einordnung Niederanvens 10
4.2. Qualitätsprinzipien für den Ausbau (Alltagsradverkehr) 10
4.3. Beschilderung und Orientierung 10
4.4. Konkrete Erweiterungsoptionen bis 2035 (konzeptionell) 10
4.5. Kommunikation und Kultur 11
5. Verkehrsberuhigung 12
5.1. Regelwerk und Nutzen 12
5.2. Konkrete Zonen 30 und Zonen 20 12
A) Zone 30 (30 km/h) – benannte Straßen/Abschnitte 12
- Ernster 12
- Hostert 12
- Niederanven 13

- Oberanven 13
- Rameldange 13
- Senningen 13
- Senningerberg 14

B) Zone 20 / „Zone de rencontre“ (20 km/h) – benannte Straßen/Abschnitte (Shared Space) 14

Senningen 14

Hostert 14

5.3. Nutzen und Funktionsweise von Shared Spaces 14

5.4. Berliner Kissen und weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion 15

6. Ausbauplan bis 2035 (Kapitelübergreifender Umsetzungsfahrplan) 16

6.1. Zielbild 2035 16

6.2. Roadmap 2026–2035 (Phasenmodell) 16

Phase 2 (2029–2032): Skalieren und standardisieren 16

Phase 3 (2033–2035): Konsolidieren und Zielerreichung 17

6.3. Governance und Finanzierung 17

7. Schlussfolgerung und Ausblick 18

Einleitung

Die Gemeinde Niederanven setzt bewusst auf eine Zukunft mit nachhaltiger Mobilität.

Mobilität ist ein Schlüsselfaktor für Lebensqualität, Klimaschutz, soziale Teilhabe und die Attraktivität des Standorts. Gleichzeitig steigen Mobilitätsbedürfnisse im Großraum Luxemburg stetig.

Der Plan national de la mobilité 2035 (PNM 2035) beschreibt hierfür einen gesamtheitlichen Ansatz, der künftig deutlich mehr Wege bewältigen soll, indem die richtigen Verkehrsmittel für den jeweiligen Kontext gestärkt werden und Staat, Gemeinden, Arbeitgeber und Bürgerinnen und Bürger gemeinsam handeln.

Dieses Mobilitätskonzept übersetzt diese Leitlinien auf die lokale Ebene: Es bündelt Maßnahmen der Gemeindeverwaltung, stärkt den öffentlichen Transport, fördert Sharing-Angebote und den Radverkehr und erhöht gleichzeitig die Sicherheit sowie die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

Das Konzept folgt vier Grundprinzipien:

- ‚Vermeiden–Verlagern–Verbessern' (weniger unnötige Fahrten, mehr Umweltverbund, effizientere Fahrzeuge),
- Intermodalität (einfaches Umsteigen zwischen Fuß, Rad, Bus/Tram und Sharing),
- ‚Design for all' (Barrierefreiheit als Standard) und
- Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduktion und klare Raumaufteilung.

Um diese Prinzipien optimal und effizient umsetzen zu können, müssen die wichtigsten Akteure/Stakeholder in der Gemeinde, sowie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde identifiziert werden. Zusätzlich dazu dient die Definierung der Rolle der Gemeinde, und der Abläufe innerhalb der Verwaltung.

1. Mobilität in der Verwaltung

Die Gemeindeverwaltung übernimmt eine Vorbildfunktion: Was die Verwaltung im eigenen Betrieb umsetzt, wirkt direkt in die Bevölkerung hinein – sowohl über die eigenen Mitarbeitenden als auch über die Signalwirkung kommunaler Entscheidungen. Ziel ist es, Dienstwege und Arbeitswege konsequent nachhaltiger zu gestalten, ohne die Funktionsfähigkeit der Verwaltung zu beeinträchtigen. Dabei werden organisatorische Maßnahmen (Sensibilisierung, Anreize) mit technischen Maßnahmen (E-Fuhrpark, Ladeinfrastruktur, digitale Prozesse) kombiniert.

1.1. Sensibilisierung und Mobilitätsmanagement für Mitarbeitende

Die Gemeinde etabliert ein internes Mobilitätsmanagement, das jährlich wiederkehrende Kommunikations- und Beratungsangebote bereitstellt.
Dazu gehören:

- Informationskampagnen zu Bus/Tram-Anschlussmöglichkeiten, Ruffbus/Citybus-Angebot und Fahrradverbindungen,
- Mobilitätswochen mit Testangeboten (z. B. Pedelecs, Vël'OH),
- Leitfäden für nachhaltige Mobilität und
- eine regelmäßige Auswertung von Mobilitätsbedürfnissen (z. B. Kurzbefragungen).

Wichtig ist, dass Mitarbeitende konkrete, alltagstaugliche Optionen erhalten – inklusive Routen- und Umsteigeempfehlungen sowie Informationen zu Ticketing (sofern relevant), Abstellmöglichkeiten und Fahrgemeinschaften.

1.2. Einsatzfahrten: ‚Digital first' und klare Standards

Bei Dienstreisen werden Video- und Hybridformate priorisiert, sofern dies mit Aufgaben und Datenschutz vereinbar ist. Wenn Fahrten notwendig sind, gelten Standardregeln:

- Kurzstrecken innerhalb der Gemeinde bevorzugt zu Fuß oder per Fahrrad,
- mittlere Strecken mit Citybus/RGTR und
- Pkw-Nutzung nur, wenn zeitlich oder funktional notwendig.

Für Beschaffungen, Wartungen und Außendienste werden Touren gebündelt (Routenoptimierung) und Sammelfahrten organisiert.

1.3. Elektrifizierung des Fuhrparks – Ziel 2040

Dienstfahrzeuge werden nahezu ausschließlich als Elektrofahrzeuge angeschafft. Bestehende Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden im Rahmen von Abschreibungszyklen ersetzt. Das strategische Ziel ist ein vollständig elektrischer Fuhrpark (100 % E-Autos) bis 2040. Die Umstellung wird begleitet durch:

- bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur an kommunalen Standorten (Verwaltung, Depots),
- Schulungen zu E-Mobilität und effizienter Fahrweise sowie
- ein Monitoring der Fuhrpark-Emissionen und Betriebskosten.

1.4. Kennzahlen und Steuerung

Um Fortschritt messbar zu machen, werden folgende Kennzahlen jährlich erhoben: Anteil E-Fahrzeuge im Fuhrpark, gefahrene Kilometer nach Verkehrsmittel (E-Auto, ÖV, Fahrrad), Anzahl digital ersetzter Dienstreisen (Videokonferenzen) sowie CO_2-Einsparungen gegenüber Basisjahr. Diese Kennzahlen fließen in eine kurze jährliche Mobilitätsbilanz der Verwaltung ein und unterstützen die Priorisierung künftiger Investitionen.

2. Öffentlicher Transport

Der öffentliche Transport ist das Rückgrat einer nachhaltigen, sozial gerechten Mobilitätsstrategie. In Niederanven besteht ein Mix aus regionalen Buslinien (RGTR), ergänzenden lokalen Angeboten (Citybus) sowie einem bedarfsgerechten On-Demand-System (Ruffbus Syrdall). Dieses Kapitel beschreibt das Angebot, die Rolle der wichtigsten Systeme und den Ausbaupfad – insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit (PMR).

2.1. Angebotslandschaft in Niederanven

- RGTR-Buslinien: Die Gemeinde ist über verschiedene RGTR-Linien angebunden; Fahrpläne und aktuelle Linienübersichten werden über Mobiliteit.lu bereitgestellt.
- Citybus Nidderaanwen: Seit dem 1. Mai 2025 verkehrt der Citybus kostenlos innerhalb der Gemeinde. Er bietet zwei Linien (Citybus 1 & 2), fährt in der Regel einmal pro Stunde je Richtung und ist täglich von 6:00 bis 24:00 Uhr unterwegs. Er verbindet zentrale Haltepunkte wie den Flughafen/Findel, den P+R Héienhaff (nächstgelegener Tramanschluss), Charly's Statioun sowie Ortszentren und Quartiere.
- Ruffbus Syrdall: Der elektrische Ruffbus ist ein gemeinsames Angebot der Gemeinden Niederanven und Schüttringen. Er bedient das gesamte Gemeindegebiet sowie ausgewählte Haltestellen in Nachbargemeinden und bietet u. a. Anbindung an das Krankenhaus Robert Schuman und das Rehabilitationszentrum in Kirchberg. Der Service ist für Bürgerinnen und Bürger der beteiligten Gemeinden kostenlos und wird telefonisch gebucht.

2.2. Nutzen und Wirklogik: Warum Citybus und Ruffbus so wichtig sind

Der Citybus erhöht die Grunderschließung und reduziert die Abhängigkeit vom privaten PKW – insbesondere für kurze bis mittlere Wege (Einkauf, Schule, Freizeit, Zubringer zum P+R/Tram). Durch die direkte Verknüpfung mit dem P+R Héienhaff wird Intermodalität gestärkt: Wer lokal mit dem Citybus anreist, kann regional mit Tram/Bus weiterfahren. Der Ruffbus ergänzt den Linienverkehr dort, wo Takt und Linienführung nicht alle Bedürfnisse abdecken: Er ermöglicht flexible Fahrten am Abend, unterstützt Mobilität von Personen ohne Auto und kann – als barrierearmes System – für ältere Menschen oder Personen mit Einschränkungen besonders wertvoll sein.

2.3. Ausbau der Barrierefreiheit: PMR-gerechte Übergänge und Haltestellen

Barrierefreiheit ist ein Qualitätsmerkmal des öffentlichen Transports und ein zentraler Bestandteil sozialer Teilhabe. Das luxemburgische Gesetz vom 7. Januar 2022 zur ‚Zugänglichkeit für alle' baut auf dem Prinzip ‚Design for all' auf und erweitert den Geltungsbereich auf öffentlich zugängliche Orte und öffentliche Straßen. Mit Inkrafttreten am 1. Juli 2023 müssen bestehende öffentlich zugängliche Orte bis zum 1. Januar 2032 zugänglich sein.

Die Gemeinde plant daher, künftig Fußgängerüberwege und die wichtigsten Bushaltestellen schrittweise PMR-gerecht umzubauen. Das umfasst typischerweise: abgesenkte Bordsteine, taktile Leitelemente (podotaktile Systeme), ausreichende Bewegungsflächen, sichere Querungsstellen sowie Haltestellenkanten und Anlegekanten nach geltenden Normen. In Projektbeschreibungen wird explizit die Anpassung der Bushaltestellen und die Sicherstellung der Zugänglichkeit genannt.

2.4. Priorisierung und Umsetzung

Da nicht alle Standorte gleichzeitig umgebaut werden können, wird eine Prioritätenliste empfohlen:

- Knotenpunkte, zentrale Ortsplätze,
- Schul- und Seniorennähe,
- Haltestellen mit hoher Nutzung sowie
- unfall- oder konfliktträchtige Querungen.

Eine jährliche Maßnahmenliste (Mobilitätsprojektliste) schafft Transparenz und ermöglicht Förder- und Koordinationsgespräche mit staatlichen Stellen.

2.5. Multimodale Erschließung der Neubaugebiete

Um den öffentlichen Transport, sowie den Fuß- und Fahrradverkehr auch in Neubaugebieten zu fördern, werden bei der Planung dieser Neubaugebiete entsprechende Mobilitätskonzepte erstellt. Die Erstellung von Mobilitätskonzepten und die Analyse des Verkehrsaufkommens sind wichtige Punkte, welche im Rahmen der PAP-Checkliste obligatorisch ausgearbeitet werden müssen. Zur Unterstützung sollen die Richtlinien des Arbeitsblatt A02 „Apaisement de la circulation dans un nouveau quartier résidentiel“ des Verkehrsministeriums dienen.

3. Sharingmöglichkeiten (Bike- & Carsharing)

Sharing-Angebote ergänzen den öffentlichen Verkehr und reduzieren die Notwendigkeit eines eigenen Autos. Sie ermöglichen spontane Fahrten, decken Spitzenbedarfe ab (z. B. Einkauf, Arzttermin, Abholung am Flughafen) und unterstützen intermodale Wegeketten. In Niederanven sind insbesondere Vél'OH (Bike-Sharing) und FLEX (Carsharing) zentrale Bausteine.

3.1. Vél'OH – elektrisches Bike-Sharing als Zubringer und Kurzstreckenlösung

Das Vél'OH-System erlaubt eine flexible Nutzung rund um die Uhr und stärkt den Umweltverbund. Alle Räder sind elektrisch unterstützt, wodurch auch längere oder hügelige Strecken für mehr Menschen attraktiv werden. In der Gemeinde stehen mehrere Stationen zur Verfügung (u. a. Senningerberg, Hostert, Oberanven, Niederanven). Die Integration in die offizielle App erleichtert das Auffinden freier Räder und Dockingplätze. Durch die Kombination von Vél'OH mit Citybus/RGTR wird insbesondere die ‚letzte Meile' verbessert.

3.2. FLEX Carsharing – Alternative zum Zweitauto

FLEX-Carsharing (CFL Mobility) ist stationsbasiert und in Niederanven mit zwei Fahrzeugen an zwei Standorten verfügbar. Die Nutzung erfolgt per App; enthalten sind Betriebskosten wie Treibstoff, Versicherung, Wartung und Reinigung. Der große Vorteil liegt in der Kosteneffizienz: Wer ein Auto nur gelegentlich braucht, spart Fixkosten (Anschaffung, Versicherung, Wartung) und reduziert gleichzeitig den Parkdruck im öffentlichen Raum.

3.3. Integration und Ausbau: Sharing als Teil der Mobilitätskette

Damit Sharing-Angebote ihr Potenzial ausschöpfen, müssen sie sichtbar, verlässlich und gut vernetzt sein. Die Gemeinde verfolgt dafür drei Hebel:

- Standortstrategie (Stationen an Mobilitätsknoten wie Charly's Statioun, Ortszentren, P+R),
- Infrastruktur (gute Beleuchtung, sichere Abstellanlagen, Ladepunkte) und
- Kommunikation (Bürgerinformation, Einsteigerhilfen).

3.4. Monitoring und Zielbild

Erfolgskriterien sind u. a. Ausleihen pro Station, Nutzerzahlen, Substitution privater PKW-Fahrten und Rückmeldungen zur Verfügbarkeit. Perspektivisch kann geprüft werden, ob weitere FLEX-Stationen oder zusätzliche Vél'OH-Docks sinnvoll sind – insbesondere dort, wo neue Quartiere entstehen oder der ÖV-Zubringerbedarf wächst.

4. Fahrradwege und Radverkehr

Der Radverkehr ist ein zentraler Baustein nachhaltiger Mobilität. Er ist emissionsarm, flächeneffizient und fördert Gesundheit. Damit Radfahren für Alltagswege attraktiv wird, braucht es ein lückenloses, sicheres Netz, eine gute Anbindung an Knotenpunkte sowie klare, verständliche Beschilderung.

4.1. Nationales und regionales Radwegenetz: Einordnung Niederanvens

Luxemburg verfügt über ein nationales Radwegenetz, das auf einer gesetzlichen Grundlage (Netz national de pistes cyclables) beruht und die Regionen mit wichtigen Zentren verbindet. Ein Kerngedanke ist die Interoperabilität: Kommunale Netze sollen an das nationale Netz ‚andocken' können, sodass durchgängige, interkommunale Verbindungen entstehen. Für die Gemeinde Niederanven bedeutet dies: Radinfrastruktur ist nicht nur ein lokales Thema, sondern Teil eines übergeordneten Systems, das Verbindungen in Richtung Luxemburg-Stadt, Kirchberg, Flughafen-Umfeld und Nachbargemeinden unterstützt.

4.2. Qualitätsprinzipien für den Ausbau (Alltagsradverkehr)

Der Ausbau orientiert sich an drei Qualitätsprinzipien:

- Sicherheit (Trennung vom schnellen Kfz-Verkehr, sichere Kreuzungen),
- Kontinuität (keine gefährlichen Lücken),
- Attraktivität (direkte Linienführung, gute Oberfläche, Beleuchtung).

Ergänzend sind Abstellanlagen (an Haltestellen, Schulen, Sportanlagen) sowie eine gute Winter- und Unterhaltsstrategie wichtig.

4.3. Beschilderung und Orientierung

Eine konsistente Beschilderung erleichtert Orientierung, reduziert Umwege und erhöht die Nutzungsbereitschaft. Auf nationaler Ebene wurden in den letzten Jahren neue Signalisierungsansätze und Sensibilisierungselemente (z. B. Überholabstand 1,5 m) kommuniziert. Auch auf kommunaler Ebene wurde im Rahmen der Themenkommunikation auf neue Beschilderung regionaler Radwege hingewiesen. Diese Ansätze sollen in Niederanven genutzt werden, um regionale Routen verständlicher auszuweisen und die Anbindung an das nationale Netz zu stärken.

4.4. Konkrete Erweiterungsoptionen bis 2035 (konzeptionell)

Für die Jahre bis 2035 werden folgende Entwicklungsrichtungen empfohlen:

- Knoten-orientierter Ausbau: sichere Radverbindungen zu P+R Héienhaff, Charly's Statioun, Ortszentren und Schulstandorten.
- Lückenschlüsse: Identifikation von Netzlücken und Konfliktstellen (z. B. an Hauptachsen, Kreuzungen, Brücken/Unterführungen).

- Intermodalität: Bike&Ride-Angebote und Abstellanlagen an Haltestellen (Bus/Tram-Anschluss).
- Infrastrukturqualität: durchgängige Standards (Breiten, Oberflächen, Markierung) und Beleuchtung dort, wo Alltagsnutzung erwartet wird.

4.5. Kommunikation und Kultur

Neben Infrastruktur wirkt auch Kulturarbeit: Aktionen im Kader der europäischen Mobilitätswoche oder Schulprogramme, ‚Vëlosummer'-Kommunikation und sichtbare Maßnahmen im öffentlichen Raum fördern Akzeptanz. Wichtig ist, dass Radverkehr nicht als ‚Freizeitverkehr' betrachtet wird, sondern als vollwertiges Verkehrsmittel für Alltag und Pendelwege.

5. Verkehrsberuhigung

Geschwindigkeitsreduktion ist eine der wirksamsten und gleichzeitig kosteneffizienten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger. Zonen 30 und Zonen 20 (z. B. ‚zone de rencontre'/Begegnungszonen) verbessern die Reaktionszeiten, reduzieren Anhaltewege und verringern die Schwere von Unfällen. In Niederanven werden diese Instrumente mit baulichen Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen und ‚Berliner Kissen' kombiniert.

5.1. Regelwerk und Nutzen

In Zonen 30 gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h; die Zonen sind darauf ausgelegt, besondere Aufmerksamkeit gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu erzeugen.
In Zonen 20 (Begegnungszonen/‚zones de rencontre') steht die gemeinsame Nutzung des Straßenraums im Vordergrund: Die Geschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt, Fußgänger dürfen die ganze Fahrbahn nutzen (ohne andere unnötig zu behindern), und Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.

5.2. Konkrete Zonen 30 und Zonen 20

Die nachfolgende Liste basiert auf dem kommunalen Verkehrsreglement 2025[1].
Aufgeführt sind alle Straßen/Wege, die als

(a) ‚Zone à 30 km/h' (Art. 5/2/1),
(b) ‚Zone de rencontre' (20 km/h, Art. 5/4/1) oder
(c) ‚Zone résidentielle' (20 km/h, Art. 5/3/1) ausgewiesen sind.

Angaben zu Teilabschnitten erfolgen gemäß der im Reglement aufgeführten ‚Situation'.
In Klammern steht die PDF-Seite (S.).
Überblick:

- Zone 30: 61 Einträge;
- Zone de rencontre (20): 4 Einträge;
- Zone résidentielle (20): 1 Eintrag.

A) Zone 30 (30 km/h) – benannte Straßen/Abschnitte

- Ernster
  - Ecole, rue de l': Sur toute la longueur (S. 43)
  - Forêt, rue de la: Sur toute la longueur (S. 44)
  - Grünewald, rue du: De la rue Principale jusqu'à la maison 81 (S. 45)
  - Rodenbourg, rue de: Sur toute la longueur (S. 49)
  - Woelt, op der: Sur toute la longueur (S. 50)
- Hostert
  - Gare, rue de la: De la rue Principale jusqu'au giratoire (S. 58)
  - Kommes, rue Jean -Pierre: Sur toute la longueur (S. 61)

[1] https://www.niederanven.lu/media/42d4b1fe-49fe-4628-b453-dd493b1cb085/reglement-de-circulation-2025.pdf

- Principale, rue: De la rue Andethana (CR127) jusqu'à la rue du Scheid (S. 63)
- Scheid, rue du: Sur toute la longueur (S. 64)

- Niederanven
  - Belle -vue, rue: Sur toute la longueur (S. 68)
  - Bois, rue du: Sur toute la longueur (S. 69)
  - Dicks, rue: Sur toute la longueur (S. 72)
  - Emeringer, rue Nic.: Sur toute la longueur (S. 73)
  - Goesfeld, rue: Sur toute la longueur (S. 76)
  - Laangwiss, an der: Sur toute la longueur (S. 82)
  - Lentz, rue Michel: Sur toute la longueur (S. 83)
  - Mensdorf, rue de: Sur toute la longueur (S. 86)
  - Mielstrachen: Sur toute la longueur (S. 87)
  - Renert, rue: Sur toute la longueur (S. 93)
  - Woleken, op de: Sur toute la longueur (S. 99)
  - Worré, rue Dr Félix: Sur toute la longueur (S. 101)
- Oberanven
  - Aarnescht, bei der: Sur toute la longueur (S. 103)
  - Coin, rue du: Sur toute la longueur (S. 110)
  - Gloden, rue Jean -Pierre: Sur toute la longueur (S. 114)
  - Neigaass: Sur toute la longueur (S. 116)
  - Routstrach: Sur toute la longueur (S. 118)
  - Scheid, rue du: Sur toute la longueur (S. 120)
  - Schetzel, rue: De la cité Wakelter jusqu'à la rue du Scheid (S. 121)
  - Wakelter, cité: Sur toute la longueur (S. 122)
- Rameldange
  - Basse, rue: Sur toute la longueur (S. 125)
  - Bounert, am: Sur toute la longueur (S. 126)
  - Forêt, rue de la: Sur toute la longueur (S. 129)
  - Helenter, rue: De la rue Principale jusqu'à la maison 159 et de la rue « op der Bunn » jusqu'à la rue du Scheid (S. 131)
  - Kleppbeem, hannert de: Sur toute la longueur (S. 132)
  - Mooschelt, op: De la rue Principale jusqu'à la maison 10 (S. 133)
  - Principale, rue: De la rue Andethana (CR127) jusqu'à la maison 76 (S. 134)
  - Scheid, rue du: Sur toute la longueur (S. 138)
  - Schroeder, rue Jos: Sur toute la longueur (S. 139)
  - Weidewee, am: Sur toute la longueur (S. 140)
  - Äppelwee: Sur toute la longueur (S. 124)
- Senningen
  - Château, rue du: De la route de Trèves (N1) jusqu'à la maison 26 et de la maison 39 jusqu'à la maison 51A (S. 143)
  - Montagne, rue de la: De la maison 33 (rue du Château) jusqu'à la fin de la rue (S. 148)

- Um Trenker: Sur toute la longueur (S. 152)
- Wangert, rue: De la maison 38 jusqu'à la fin de la rue (S. 154)
- Wiltheim, rue: De la rue 'Um Trenker' jusqu'à la maison 57 (S. 155)

- Senningerberg
  - Biwer, rue Joseph: Sur toute la longueur (S. 158)
  - Charly, um: Sur toute la longueur (S. 163)
  - Château d'Eau, rue du: Sur toute la longueur (S. 164)
  - Deutsch, rue Michel: Sur toute la longueur (S. 166)
  - Ginzegaass: Sur toute la longueur (S. 169)
  - Gromscheed: Sur toute la longueur (S. 173)
  - Heed, op der: Sur toute la longueur (S. 180)
  - Hueschterterbësch, am: Sur toute la longueur (S. 194)
  - Mënsterbësch, rue: Sur toute la longueur (S. 195)
  - Neie Wee: Sur toute la longueur (S. 197)
  - Pins, rue des: Sur toute la longueur (S. 199)
  - Romains, rue des: Sur toute la longueur (S. 205)
  - Résidences, rue des: Sur toute la longueur (S. 202)
  - Sapins, rue des: Sur toute la longueur (S. 207)
  - Schléiwegaass: Sur toute la longueur (S. 209)
  - Spackeltergaass: Sur toute la longueur (S. 210)

B) Zone 20 / „Zone de rencontre" (20 km/h) – benannte Straßen/Abschnitte (Shared Space)

Senningen

- Château, rue du: De la maison 26 jusqu'à la maison 39 (S. 143)
- Montagne, rue de la: De la rue du Château jusqu'à la maison 33(S. 148)
- Wangert, rue: De la rue du Château jusqu'à la maison 38 (S. 154)
- Wiltheim, rue: De la maison 57 jusqu'à la rue du château (S. 155)

C) Zone résidentielle – 20 km/h (Art. 5/3/1)

Hostert

- Gare, rue de la: Le tronçon de rue à la hauteur des maisons 3 à 3G (S. 59)

Hinweis: Im Abschnitt ‚en dehors des agglomérations' sind im Reglement 2025 keine 30-km/h-Zonen (Art. 5/2/1) und keine 20-km/h-Zonen (Art. 5/3/1 bzw. 5/4/1) als Zonen ausgewiesen.
Dort finden sich stattdessen streckenbezogene Geschwindigkeitslimiten (Art. 1/7/1).

5.3. Nutzen und Funktionsweise von Shared Spaces

Shared Spaces (Begegnungszonen) gestalten den Straßenraum ‚von Fassade zu Fassade' als gemeinschaftlich genutzten Bereich. Durch Materialwahl, Beleuchtung, Begrünung und die Reduktion klassischer Fahrbahntrennung wird die soziale Funktion des öffentlichen Raums gestärkt: Menschen halten

sich eher auf, Wege werden zu Aufenthaltsräumen, und die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich vorsichtiger. Im Projekt Senningen wird dieser Ansatz ausdrücklich als Mittel beschrieben, um die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und die Funktion des Ortskerns als Treffpunkt wiederherzustellen.

5.4. Berliner Kissen und weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion

Berliner Kissen sind punktuelle Aufpflasterungen, die vor allem Pkw abbremsen, während Busse und Einsatzfahrzeuge (je nach Ausführung) weniger beeinträchtigt werden. Sie eignen sich besonders in Kombination mit Zone-30-Regelungen in Wohnbereichen oder in der Nähe sensibler Einrichtungen (Schulen, Maison Relais, Sportanlagen).

Weitere wirksame Instrumente sind Fahrbahnverengungen (optisch und baulich), versetztes Parken, Aufpflasterungen an Knotenpunkten, Querungshilfen, sowie gestalterische Maßnahmen (Materialwechsel, Markierungen), die die Wahrnehmung einer ‚besonderen' Zone verstärken.

Für eine nachhaltige Wirkung ist entscheidend, dass Beschilderung und bauliche Gestaltung zusammenpassen: Wo die Straße breit und ‚schnell' wirkt, bleibt Tempo 30 oft wirkungslos.

5.5. Reduzierung des Transitverkehrs und Umsetzung von Lichtsignal-Steuerungskonzepten

Niederanven reduziert Transitverkehr durch ein angepasstes Verkehrsschema mit Netztrennungen/Modalfiltern, sodass Wohnstraßen primär der Erschließung dienen und Durchgangsverkehr auf geeignete Achsen gebündelt wird. Modalfilter erlauben gezielt nur Fuß-/Radverkehr, Rettung und ggf. Busse die Durchfahrt an definierten Punkten; Maßnahmen werden pilotiert, evaluiert und anschließend verstetigt.

Parallel wird für signalgeregelte Knoten ein Lichtsignal-Steuerungskonzept erarbeitet, das Sicherheit und Querbarkeit für Fuß/Rad priorisiert und die Netzlogik der Transit-Reduktion unterstützt. Bei Knoten auf Staatsstraßen erfolgt die Konzeption und Feinjustierung in Abstimmung mit der Administration des Ponts & Chaussées sowie im Einklang mit den Leitlinien zur Verkehrsberuhigung.

6. Ausbauplan bis 2035 (Kapitelübergreifender Umsetzungsfahrplan)

Dieses Kapitel bündelt die Entwicklungsperspektive bis 2035. Der PNM 2035 fordert eine vorausschauende Planung, die zuerst die Mobilitätsnachfrage (Personenströme) analysiert und anschließend die geeignetsten Verkehrsmittel stärkt. Für Niederanven bedeutet dies: Der Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus/Tram) wird zum Standard, Sharing ergänzt gezielt, und der verbleibende motorisierte Verkehr wird sicherer und leiser gestaltet.

6.1. Zielbild 2035

Bis 2035 sollen in Niederanven insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- Deutlich höherer Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel (Rad, Bus/Tram) an Alltagswegen.
- Intermodalität als Normalfall: gute Umstiege zwischen Citybus/Ruffbus, regionalem Busnetz und Tramanschluss am P+R Héienhaff.
- Spürbar höhere Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger durch flächendeckende Verkehrsberuhigung an neuralgischen Punkten.
- Barrierefreie Kerninfrastruktur (PMR): priorisierte Haltestellen und Querungen entsprechen den Anforderungen ‚Design for all'.

6.2. Roadmap 2026–2035 (Phasenmodell)

Phase 1 (2026–2028): Grundlagen stärken

- PMR-Prioritätenliste erstellen (Haltestellen, Überwege) und erste Umsetzungen an zentralen Knotenpunkten starten.
- Verkehrsberuhigungsprojekte vorbereiten (z. B. Rue Andethana: Studie, Bürgerbeteiligung, Pilotmaßnahmen).
- Fahrradnetz-Diagnose: Lücken, Konflikte, Abstellbedarf – und schnelle ‚Quick Wins' (Markierung, Querung, Abstellbügel).
- Sharing sichtbar machen: Stationen besser ausschildern, Info-Kampagnen, Testangebote.

Phase 2 (2029–2032): Skalieren und standardisieren

- PMR-Ausbau in Serie: jährliche Ausbaupakete, Standarddetails (Bordstein, podotaktile Leitsysteme, Beleuchtung).
- Citybus/Ruffbus-Optimierung: Fahrplankoordination mit RGTR, bessere Anschlüsse, Evaluierung weiterer Haltepunkte.
- Radverkehr: Lückenschlüsse mit Fokus auf Alltagsverbindungen zu Schulen, Haltestellen und Ortszentren.
- Verkehrsberuhigung: Zone-30/20-Netz verdichten, Berliner Kissen und Einengungen an Hotspots einsetzen, Wirkung messen (Geschwindigkeitsmessungen).

Phase 3 (2033–2035): Konsolidieren und Zielerreichung

- Durchgängige, sichere Radachsen und hochwertige Knotenpunkte (Intermodal-Hubs).
- Vollständige Barrierefreiheit der wichtigsten Routenketten (Wohnen–Haltestelle–Zentrum–Versorgung).
- Datenbasierte Steuerung: Modal-Split-Monitoring, Nutzerfeedback, Unfall-/Konfliktanalyse.

6.3. Governance und Finanzierung

Zur Umsetzung braucht es klare Rollen: Gemeindeverwaltung (Koordination, Planung), politische Gremien (Prioritäten/Entscheide), Staat/Ministerien (Kofinanzierung, Normen), Partner wie CFL Mobility (Sharing) sowie Bürgerbeteiligung (Akzeptanz, lokale Kenntnisse). Ein jährlicher Umsetzungsbericht (1–2 Seiten) mit Kennzahlen, sowie die ständige Aktualisierung der Mobilitätsprojektliste erhöht Transparenz und erleichtert die Beantragung von Fördermitteln.

7. Schlussfolgerung und Ausblick

Niederanven kann seine Mobilität bis 2035 spürbar nachhaltiger, sicherer und inklusiver gestalten, wenn die Maßnahmen konsequent als Gesamtpaket umgesetzt werden. Ein leistungsfähiger öffentlicher Transport (Citybus, Ruffbus, RGTR), attraktive Sharing-Angebote, ein lückenloses Radnetz, barrierefreie Infrastrukturen und wirkungsvolle Geschwindigkeitsreduktion sind wichtige Säulen davon.

Der Plan national de la mobilité 2035 liefert dafür den strategischen Rahmen – die Gemeinde setzt ihn lokal um, praxisnah und bürgerorientiert.

Der zentrale Erfolgsfaktor liegt in der Verknüpfung: Jede Maßnahme wird stärker, wenn sie mit den anderen zusammenspielt. So entsteht ein Mobilitätssystem, das weniger Emissionen verursacht, den öffentlichen Raum aufwertet und allen Menschen – unabhängig von Alter oder Einschränkungen – sichere Wege ermöglicht.

VU ET APPROUVÉ
Niederanven, le 11.5.2026
Le Collège échevinal,