

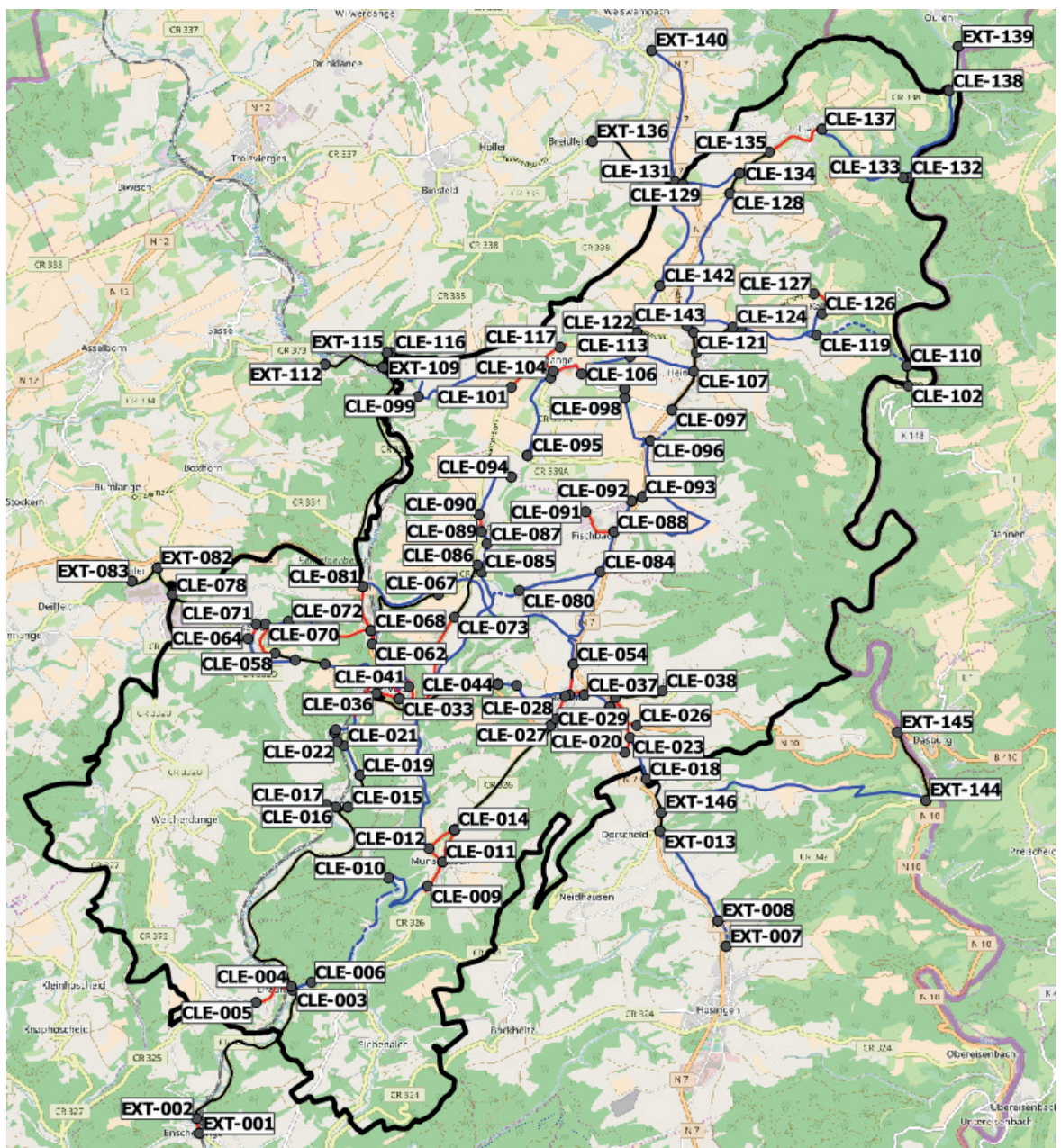
Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ

Radwegenetz Clerf: Maßnahmenkatalog

Dezember 2017

Inhaltsverzeichnis

1) Einführung	3
2) Oberfläche/Belag	4
3) Einbahnstraßen in Gegenrichtung öffnen	14
4) Radfahr- und Angebotsstreifen	17
a) Innerorts	18
b) Außerorts	23
5) Querungen und Linksabbieger	30
6) Bauliche Maßnahmen	40
7) Öffnen und Einrichten von 'Circulation interdites'	48
8) Sonderfälle	50
9) Allgemeines	53



1) Einführung

Im folgenden Dokument befindet sich eine Beschreibung der notwendigen oder empfohlenen Maßnahmen zur Umsetzung des kommunalen Radverkehrsnetzes der Gemeinde Clerf.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Richtvorschläge und berücksichtigen die Gegebenheiten der jeweiligen Stellen nicht im Detail (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 (2001)“ (nachfolgend AVIS genannt). Aufgrund einer kurz vor Abschluss stehenden Überarbeitung des AVIS könnten allerdings verschiedene daraus abgeleitete Angaben in naher Zukunft leichten Änderungen unterliegen.

An Stellen wo mehrere Maßnahmen in Frage kämen wird versucht jeweils alle Möglichkeiten anzugeben (und per Querverweis zu verbinden: REF).

Da parallel zur Erstellung dieses Maßnahmenkatalogs auch eine Überprüfung des Verlaufs der bestehenden thematischen Radtour „Jardins à Suivre“ stattgefunden hat sind mehrere der hier vorgeschlagenen Maßnahmen nicht nur für ein kommunales Radwegenetz sondern auch hinsichtlich dieser Radroute relevant. Die entsprechenden Massnahmen sind in diesem Dokument mit dem Kürzel „JàS“ im Titel gekennzeichnet.

Mit der Transversale und dem mittel- bis langfristig geplanten Lückenschluss der PC21 zwischen Wilwerwiltz und Troisvierges kommen zwei äußerst wichtige zukünftige Fahrradinfrastrukturen nicht bzw. kaum in diesem Dokument vor, da im Rahmen dieses Projektes kein unmittelbarer Einfluss darauf genommen werden kann.

Dennoch ist offensichtlich dass diese Infrastrukturen dem kommunalen Radwegenetz einen unzweifelhaften Mehrwert bieten werden und eine Unterstützung dieser Projekte, vor allem im Falle der Verlängerung der Vennbahn (PC21) entlang der Gleise der Bahnlinie 10, auch für die Gemeinde (ökonomisch) sinnvoll sein dürfte, da sie die Radverbindungen über die Gemeindegrenzen hinaus herstellen.

2) 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.

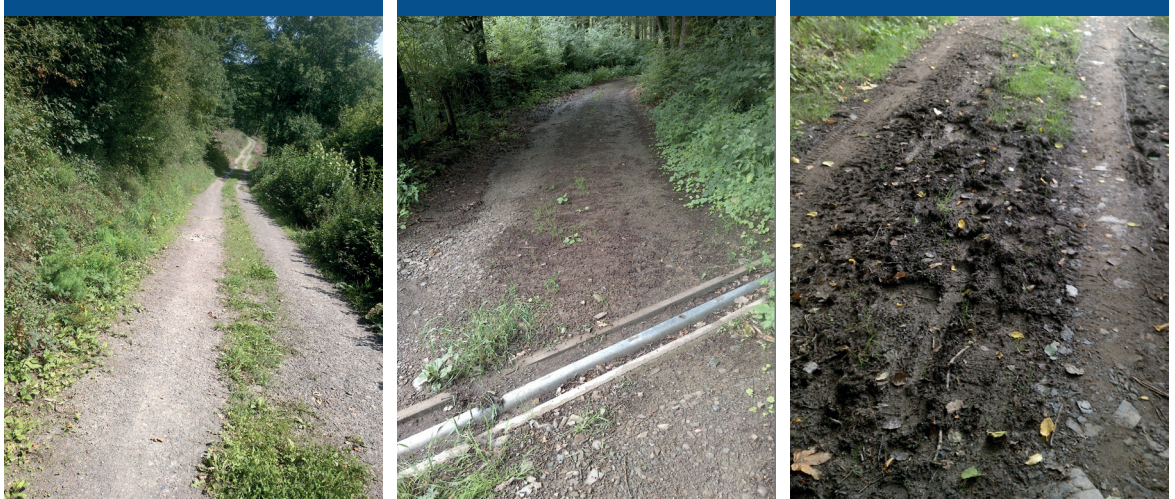
3) Etant donné qu'elles ne répondent pas à ces critères et qu'au vu de leur compactage progressif elles n'imperméabilisent pas moins le sol que les revêtements susmentionnés, les graves stabilisées ou non stabilisées sont à exclure.

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 erhalten.

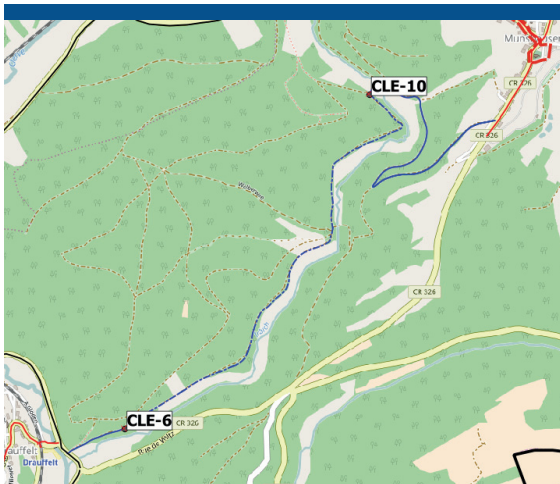
Aufgrund der (voraussichtlich) geringeren Nutzung/Belastung der kommunalen Radwege obliegt es aber der Gemeinde, vor allem in sensiblen Umweltarealen, eine Kosten-Nutzen-Schätzung der Radverbindungen insgesamt und der verschiedenen Belags-Optionen im Besonderen durchzuführen und gegebenenfalls weniger ‚invasive‘ Alternativen zu prüfen.

Gemeinde Clerf: CLE-6 – CLE-10 (Drauffelt-Munshausen)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Befestigung/Verbesserung des Bodenbelags bestehend aus Schotter und Erde, auf einer Länge von ~2,3 km.

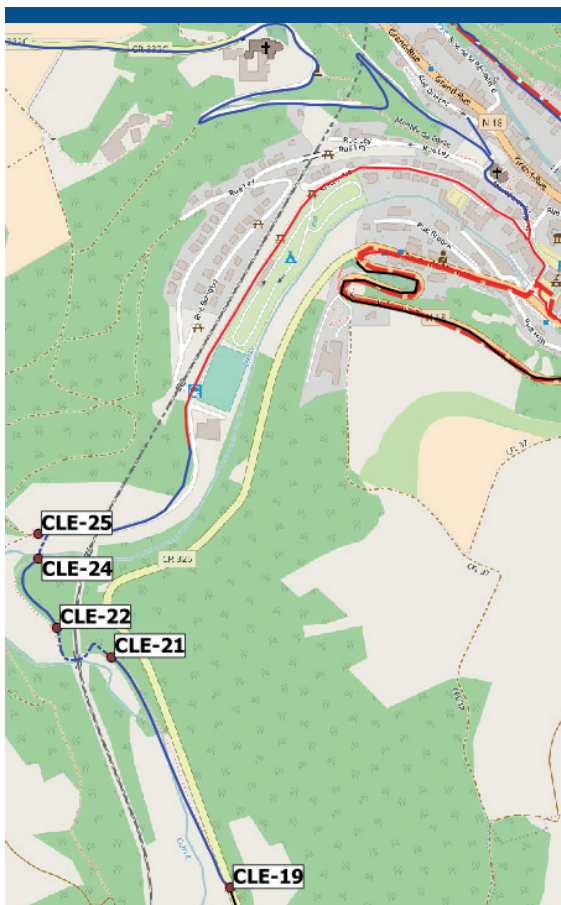
Überdecken/Ersetzen der offenen Abflussrinnen um ein Auffahren der Radfahrer auf die Kante der Rinnen zu vermeiden.

Gemeinde Clerf: CLE-21 – CLE-22 und CLE-24 – CLE-25 (Mecher-Clerf)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Erneuerung des Asphaltbelags zwischen den Punkten CLE-21 und CLE-22 und eventuell Ausbesserung der Unebenheiten des Belags zwischen CLE-19 und CLE-21 sowie CLE-22 und CLE-24.

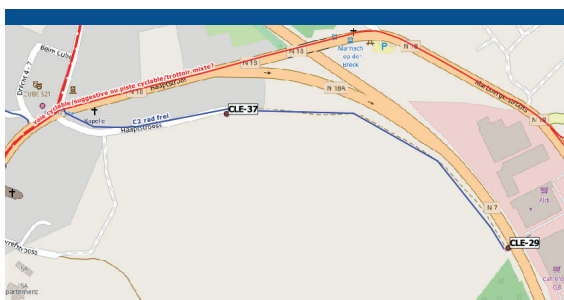
Anlegen einer asphaltierten Radverbindung vom Brückenende (CLE-24) bis zum „Klatzewee“ (CLE-25) auf einer Länge von ~50 m.

Gemeinde Clerf: CLE-29 – CLE-37 (Marnach)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbesserung des Belags (grösstenteils Schotter) auf einer Länge von ~350 m, idealerweise als asphaltierte Verbindung.

Diese Radverkehrsführung abseits der N18 und ihrer zahlreichen Ein- und Ausfahrten zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil von Marnach entspräche der Wunschlösung an dieser Stelle um die Problempunkte zwischen CLE-30 und CLE-35 zu umgehen.

Die Alternative ist ein Angebots-/Radfahrstreifen auf der N18 vom einen zum anderen Ende der Ortschaft. (REF)

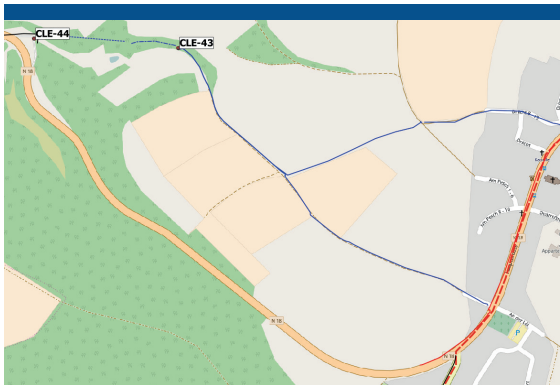
*Diese Massnahme ist nur dann sinnvoll, wenn eine Lösung zur Überquerung der N7 bei CLE-29 gefunden werden kann (REF).

Gemeinde Clerf: CLE-43 – CLE-44 (Reuler-Marnach)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Befestigung/Ausbesserung des Bodenbelags bestehend aus Schotter und Erde, auf einer Länge von ~350 m.

Überdecken/Ersetzen der offenen Abflussrinnen um ein Auffahren der Radfahrer auf die Kante der Rinnen zu vermeiden.

Gemeinde Clerf: CLE-85 – CLE-87 (Urspelt)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

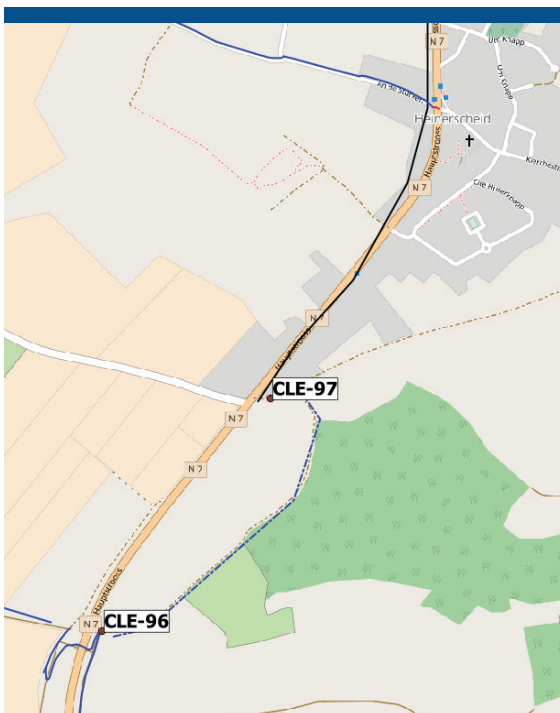
Befestigung/Ausbesserung des Bodenbelags bestehend aus Erde, auf einer Länge von ~450 m.

Gemeinde Clerf: CLE-96 – CLE-97 (Heinerscheid)

Situationsfotos



Plan/Lage



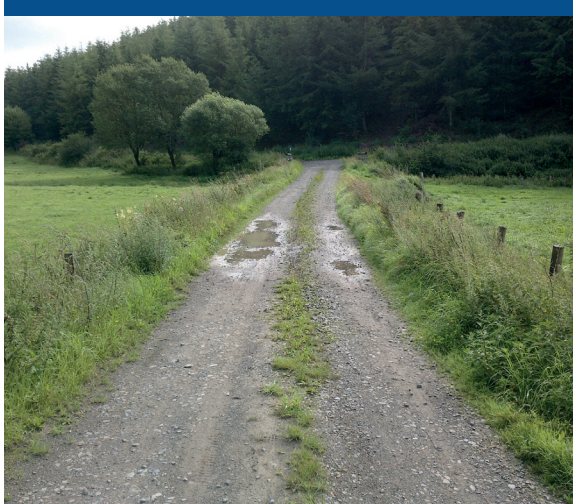
vorgeschlagene Maßnahmen

Befestigung/Ausbesserung des Bodenbelags bestehend aus Schotter, auf einer Länge von ~550 m.

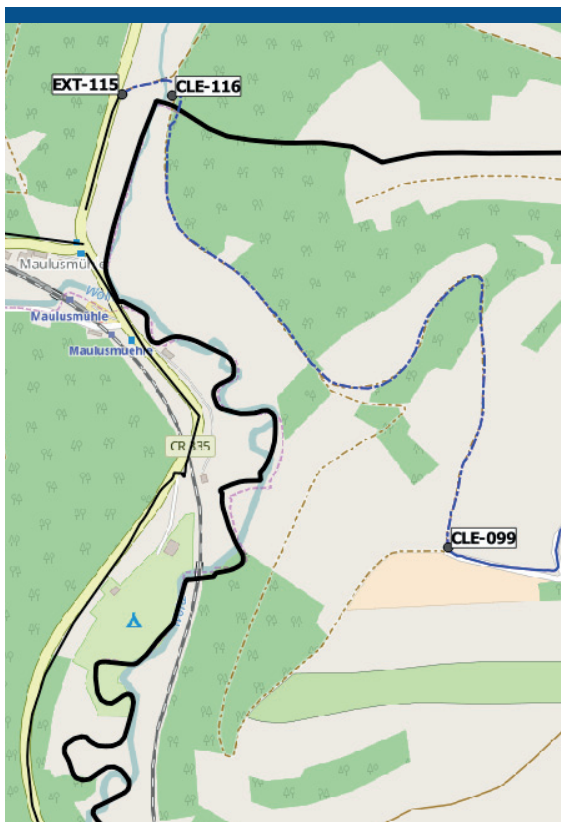
Alternativ käme auch das Anlegen einer Radverbindung entlang der N7 (Ostseite) in Frage welche direkter und mit weniger Höhendifferenz verbunden wäre (REF).

Gemeinde Clerf: CLE-99 – EXT-115 (Maulusmühle)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Befestigung/Ausbesserung des Bodenbelags bestehend aus Schotter, auf einer Länge von ~1,2 km.

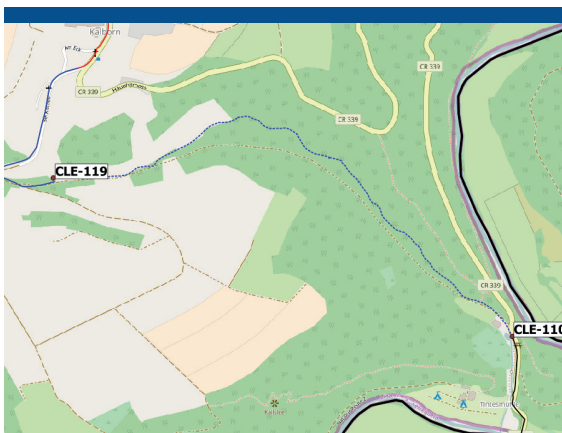
*Diese Anbindung zwischen Hüpperdingen und Maulusmühle wird erst ab der Eröffnung der PC21 wirklich sinnvoll.

Gemeinde Clerf: CLE-110 – CLE-119 (Kalborn-Tintesmühle)

Situationsfotos



Plan/Lage



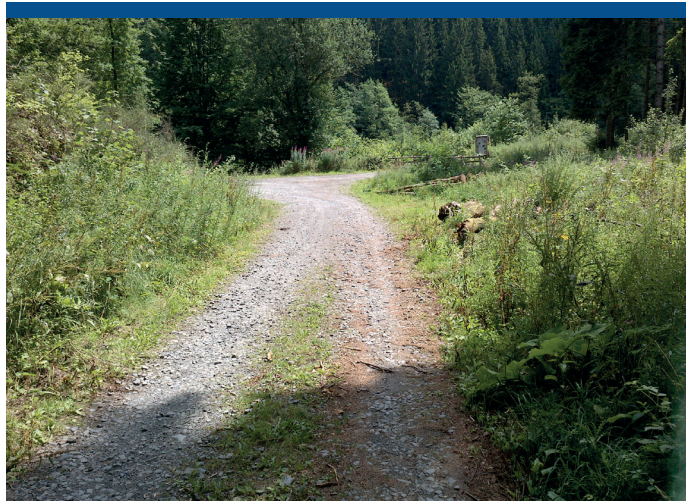
vorgeschlagene Maßnahmen

Befestigung/Ausbesserung des Bodenbelags bestehend aus Schotter und Erde, auf einer Länge von ~1,4 km.

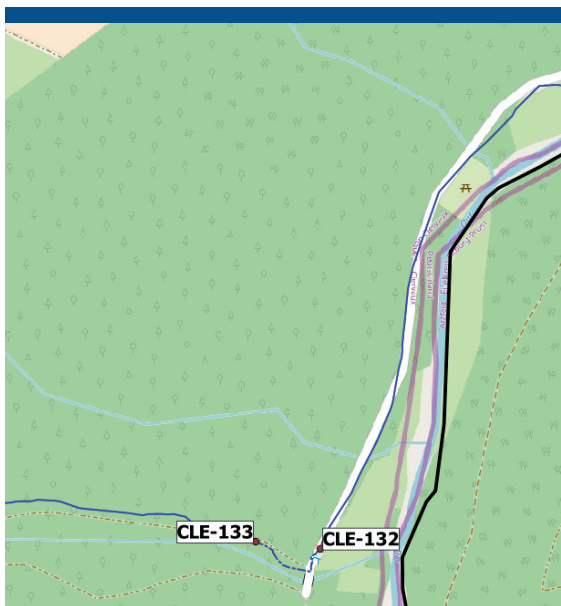
Überdecken/Ersetzen der offenen Abflussrinnen um ein Auffahren der Radfahrer auf die Kante der Rinnen zu vermeiden.

Gemeinde Clerf: CLE-112 – CLE-113 (Lieler-Europa Monument)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

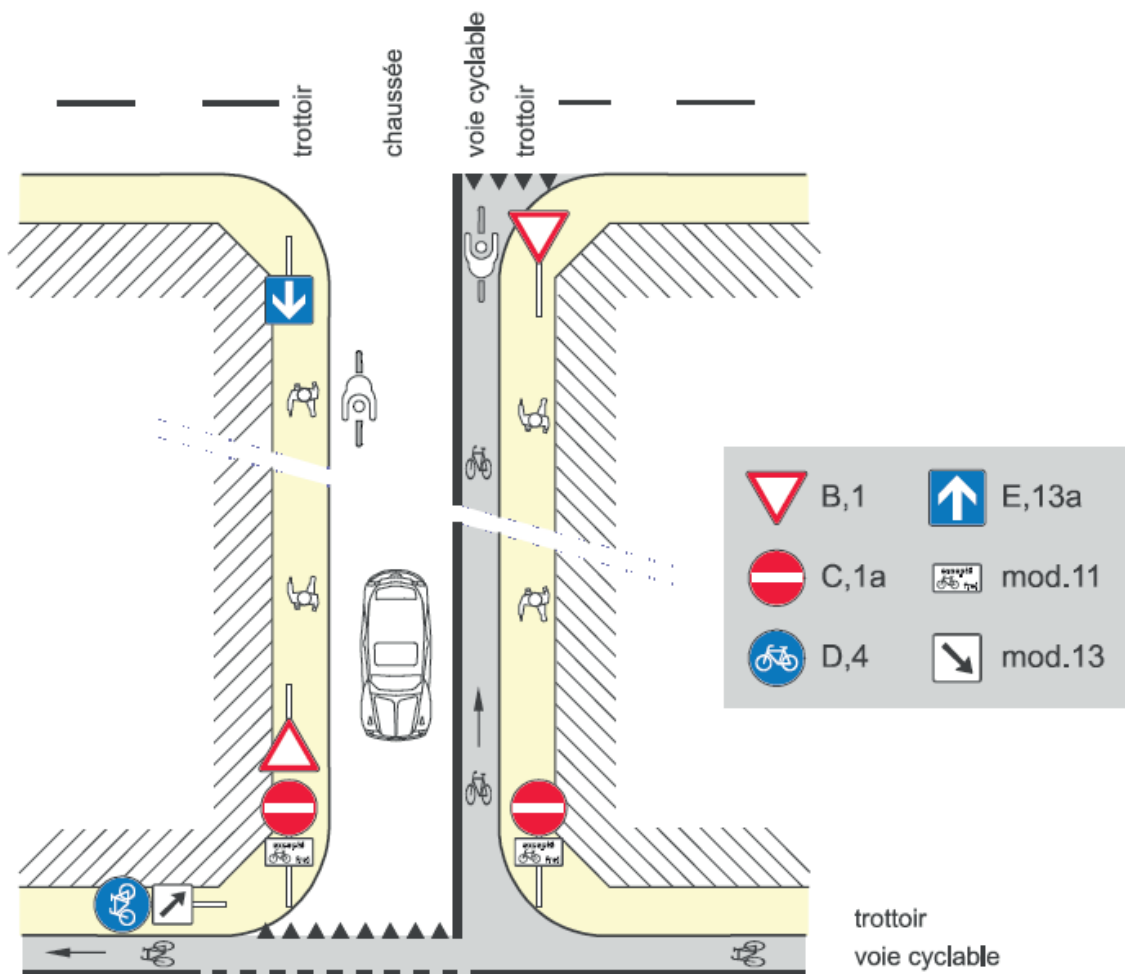
Befestigung/Ausbesserung des Bodenbelags bestehend aus Schotter und Erde, auf einer Länge von ~100 m.

Eine Asphaltierung wie sie vor Punkt CLE-133 und nach Punkt CLE-132 vorzufinden ist wäre zu bevorzugen.

3) 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 spielt allerdings die Breite der Straße eine wichtige Rolle. Laut AVIS soll in dieser Situation ein Radfahrstreifen auf der linken Seite der Fahrtrichtung des Autos angelegt werden. Ein solcher Radfahrstreifen muss in der Regel* mindestens 1,5 m breit sein und es sollten mindestens 3 m für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen, wobei bei Einbahnstrassen innerorts, mit wenig Verkehr, auch bei schmalen Strassen über eine Öffnung nachgedacht werden sollte, gegebenenfalls in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h.



*AVIS 4.2.2 10) En présence d'un goulet sur des tronçons de rue de longueur limitée, le gabarit de l'infrastructure réservée aux cyclistes peut être réduit par rapport aux dimensions indiquées ci-avant, sans toutefois aboutir à une largeur inférieure à 1 m en cas de circulation cycliste unidirectionnelle et à 2 m en cas de circulation bidirectionnelle.

Gemeinde Clerf: CLE-33 – CLE-41 (Clerf) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

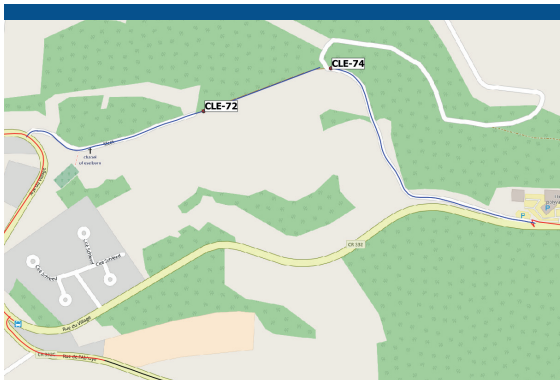
Öffnung der Einbahnstraße zwischen der „Place de la Libération“ und der „Place Benelux“ für Radverkehr in Gegenrichtung, um Radfahrern die Vermeidung der N18 zu ermöglichen.

Gemeinde Clerf: CLE-72 – CLE-74 (Eselborn-Clerf)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Öffnung des Einbahnstraßenabschnitts in der „Kleck“ bei Eselborn für den Radverkehr in Gegenrichtung, um Radfahrern die Vermeidung des C.R.332 zu ermöglichen.

Da sich der betreffende Straßenabschnitt ausserhalb der Ortsgrenze befindet und es nicht ratsam ist Gegenverkehrs-Situationen bei hohen Geschwindigkeiten zu schaffen, sollte überprüft werden mit welchen Geschwindigkeiten der motorisierte Verkehr sich hier fortbewegt und ob zusätzlich eine Reduktion des Tempolimits auf 50 km/h auf diesem Abschnitt ratsam wäre.

Auch der Streckenabschnitt zwischen CLE-74 und dem C.R.332 sollte überprüft werden um die Nutzung durch motorisierten Verkehr zu begrenzen (Einbahn oder C2).

4) Radfahr- und Angebotsstreifen

Dort wo die Radfahrer über kürzere oder längere Abschnitte auf Straßen fahren müssen, die entweder stärker befahren sind oder auf denen hohe Geschwindigkeiten erlaubt sind und wo (kurzfristig) keine baulichen Maßnahmen umgesetzt werden können, wird die Anlegung von Radfahr- oder Angebotsstreifen empfohlen.

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 1,5 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 1,5 m schwanken und wird wie der Radfahrstreifen nur durch eine Bodenmarkierung gekennzeichnet. In diesem Fall müssen dem motorisierten Zweirichtungsverkehr mindestens 4,50 m exklusiv gewidmet bleiben.

a) Innerorts

Auf Hauptstraßen ist es innerorts empfehlenswert Fahrradinfrastruktur anzubieten. Zum einen weil diese Straßen meist die direktesten Verbindungen darstellen, (vor allem in kleineren Ortschaften) oft 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.

In der Gemeinde Clerf sollten nach Möglichkeit an folgenden Stellen innerorts beidseitig Radfahr- oder Angebotsstreifen angelegt werden sofern der notwendige Platz vorhanden ist:

CLE-4 – CLE-5, **CLE-9 – CLE-14**, CLE-16 – CLE-17, CLE-20 – CLE-30, **CLE-27 – CLE-30**, CLE-31-
CLE-73, CLE-33 – CLE-36, CLE-58 – CLE-64, CLE-62 – CLE-81, **CLE-65 – CLE-68**, CLE-88 – CLE-91,
CLE-89 – CLE-90, **CLE-97 – CLE-143**, CLE-101 – CLE-103 – CLE-117, CLE-104 – CLE-106, CLE-114
– CLE-118, CLE-126 – CLE-127, CLE-135 – CLE-137.

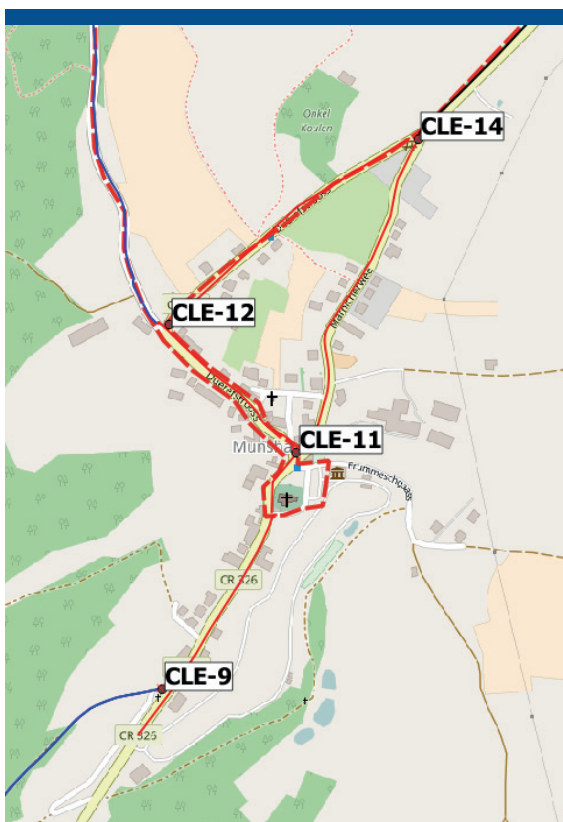
Im folgenden werden nur die **markierten Fälle** aus der obigen Listen näher betrachtet.

Gemeinde Clerf: CLE-9 – CLE-14 (Munshausen) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung durch das Zentrum von Munshausen in Form eines Radfahr-/Angebotsstreifens auf dem C.R.326.

Eine alternative Lösung wäre es, nur die Strecke zwischen den Punkten CLE-9 und CLE-12 mit einem Radfahr-/Angebotsstreifen auszustatten und die Radfahrer über den C,2 „Marnicherwee“ Richtung Ortsausgang zu leiten.

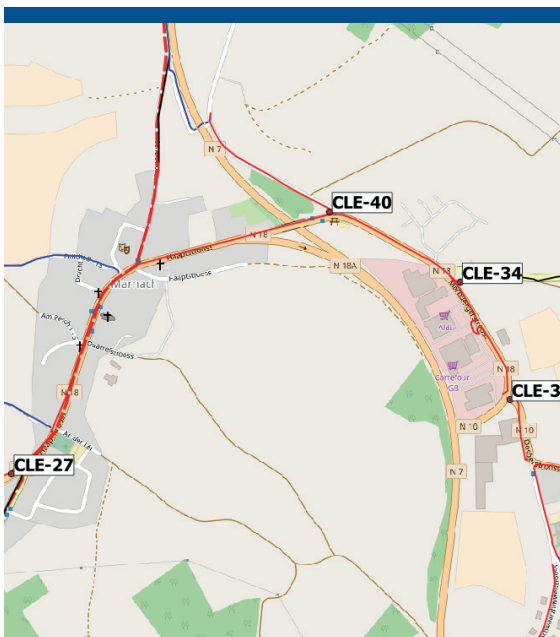
Die Wahl der optimalen Lösung hängt hier auch von der zurückbehaltenen Lösung auf dem C.R.326 nach Marnach ab (REF, REF) und sollte im gleichen Rahmen analysiert werden.

Gemeinde Clerf: CLE-27 – CLE-30 (Marnach) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung durch das Zentrum von Marnach in Form eines Angebots-/Radfahrstreifens auf der N18.

Aufgrund der hohen Zahl an abiegendem Verkehr, auf der Westseite zu den Tankstellen/Geschäften, auf der Ostseite in Form von Schwerverkehr zum Unternehmen „Weber“, ist eine Radwegeführung durch Markierungen keine gute Lösung zwischen CLE-30 und CLE-40.

Eine Führung des Radverkehrs auf Angebots-/Radfahrstreifen im Straßenraum erhöht hier aber immerhin seine Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer gegenüber einer separaten Führung im Seitenraum und sollte das Konfliktpotential entsprechend reduzieren.

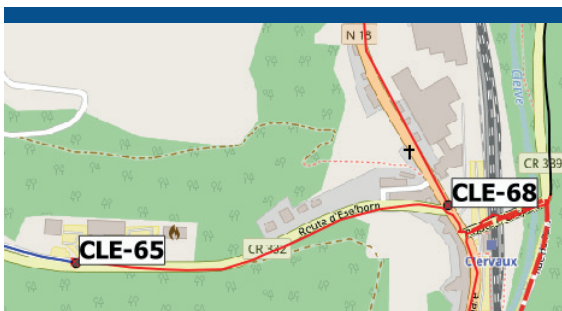
Preferentiell sollte die Machbarkeit einer Radverbindung abseits der N18 geprüft werden (REF, REF).

Gemeinde Clerf: CLE-65 – CLE-68 (Clerf)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Hier sollte kurzfristig mindestens eine Möglichkeit zur Radverkehrsführung in Steigungsrichtung anvisiert werden.

In einer ersten Phase könnte ein-/beidseitig eine Fahrbahnmarkierung (Radfahr-/Angebotsstreifen) eingesetzt werden.

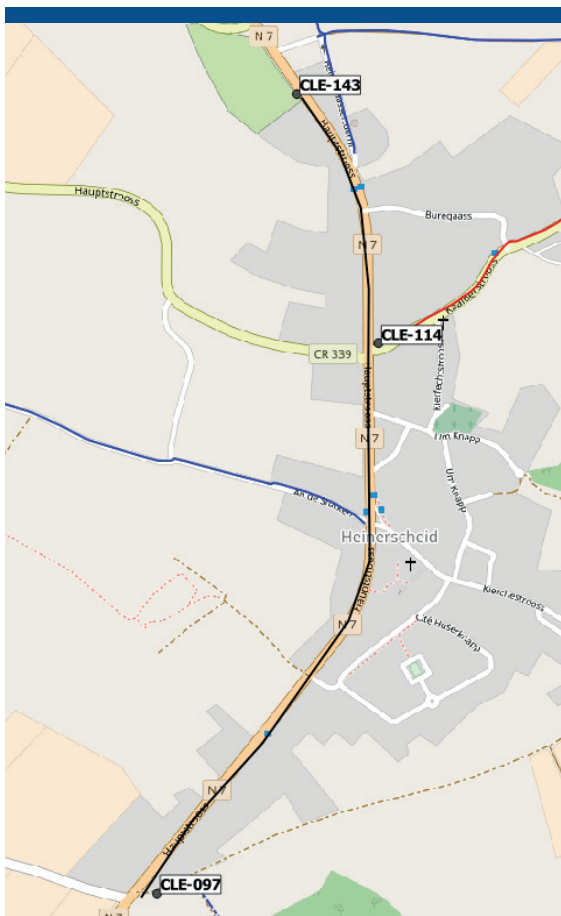
Aufgrund der Steigung von über 6 % wäre in Steigungsrichtung langfristig eine separate Lösung besser. (REF)

Gemeinde Clerf: CLE-97 – CLE-143 (Heinerscheid)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung durch das Zentrum von Heinerscheid in Form eines Radfahrstreifens auf der N7. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf dieser Straße bietet sich ein Angebotsstreifen nicht als Lösung an.

Auch die Möglichkeit einer vom motorisierten Verkehr getrennten Radverkehrsführung auf einem gemischten oder getrennten „chemin obligatoire pour piétons et cyclistes“ mit entsprechenden Dimensionen sollte unbedingt analysiert werden.

b) Außerorts

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

In der Gemeinde Clerf sollten nach Möglichkeit an folgenden Stellen außerorts beidseitig Radfahr- oder Angebotsstreifen angelegt werden solange keine besseren Alternativen umsetzbar sind:

EXT-1 – CLE-19, EXT-13 – CLE-18, **CLE-14 – CLE-27**, CLE-15 – CLE-16, **CLE-31 – CLE-36**, **CLE-31 – CLE-44**, CLE-34-CLE-38, CLE-55 – CLE-58, **CLE-67 – CLE-68**, **CLE-75 – EXT-82**, CLE-73 – CLE-86, EXT-82 – EXT-83, CLE-92 – CLE-93, CLE-102 – CLE-110, EXT-112 – EXT-115, CLE-118 – CLE-123, CLE-128 – CLE-135, EXT-138 – EXT-139, EXT-144 – EXT-146.

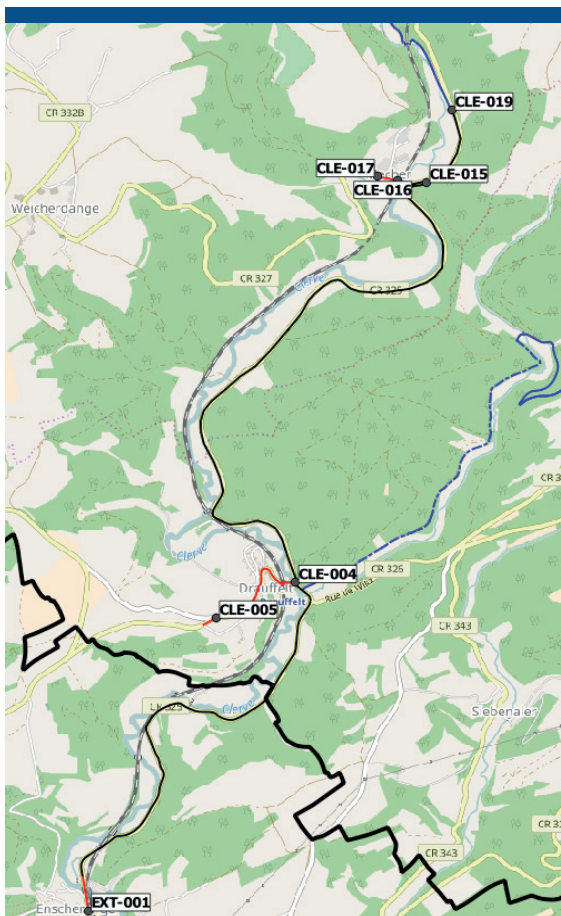
Im folgenden werden nur die **markierten Fälle** aus der en obigen Listen näher betrachtet.

Gemeinde Clerf: EXT-1 – CLE-19 (Enscherungen-Clerf)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung von Enscherungen (/Wilwerwiltz) nach Clerf auf dem oder entlang des C.R.325.

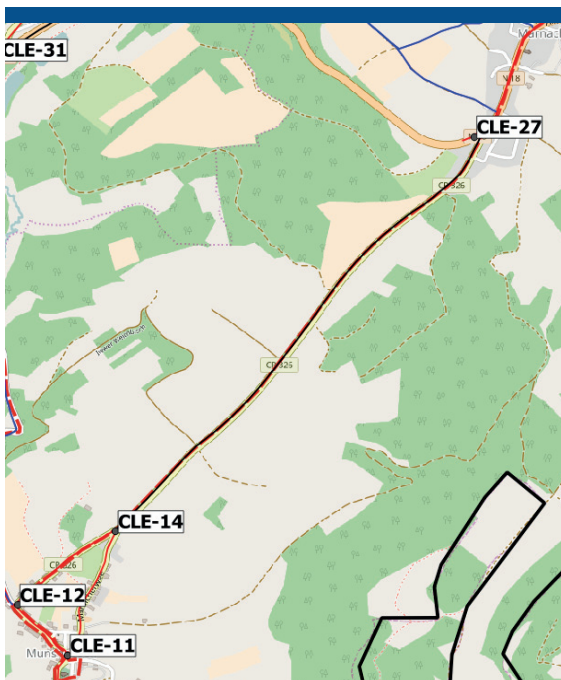
Bis zur Fertigstellung der PC21 könnte das Aufbringen von Angebots-/Radfahrstreifen zwischenzeitlich die Autofahrer auf die (steigende) Präsenz von Radfahrern auf dieser Strecke aufmerksam machen.

Gemeinde Clerf: CLE-14 – CLE-27 (Munshausen-Marnach) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung von Munshausen nach Marnach auf dem C.R.326.

Ein Angebots-/Radfahrstreifen wäre dann eine Option wenn die Platzverhältnisse im Seitenraum der Strasse die Optimallösung, eine separate Infrastruktur, nicht zulassen (REF).

Gemeinde Clerf: CLE-31 – CLE-36 (Reuler-Clerf) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung von Clerf nach Reuler über die N18.

Vor allem in Steigungsrichtung wird eine Absicherung der Radfahrer benötigt.

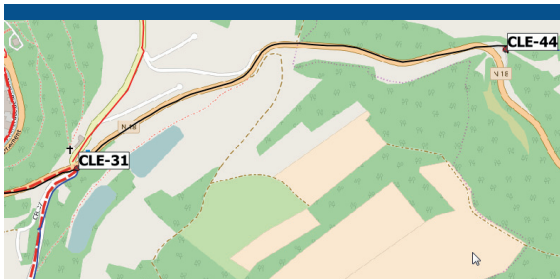
Optimal wäre eine Begrenzung der erlaubten Geschwindigkeit zwischen CLE-36 und CLE-31 auf 50 km/h (siehe Foto: Google Streetview 2009) in Kombination mit Angebots-/Radfahrstreifen, ab dem Punkt CLE-33, mindestens in Steigungsrichtung. Hier muss eine detaillierte Analyse der verschiedenen Möglichkeiten erfolgen.

Gemeinde Clerf: CLE-31 – CLE-44 (Reuler-Marnach)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung auf der N18 zwischen Reuler und Marnach.

Aufgrund der Verkehrsbedingungen sowie der Streckenführung ist entlang dieser Strecke eine Sicherung des Radverkehrs notwendig. Ob diese (temporär) in Form von Angebots-/Radfahrstreifen erfolgen könnte muss geprüft werden.

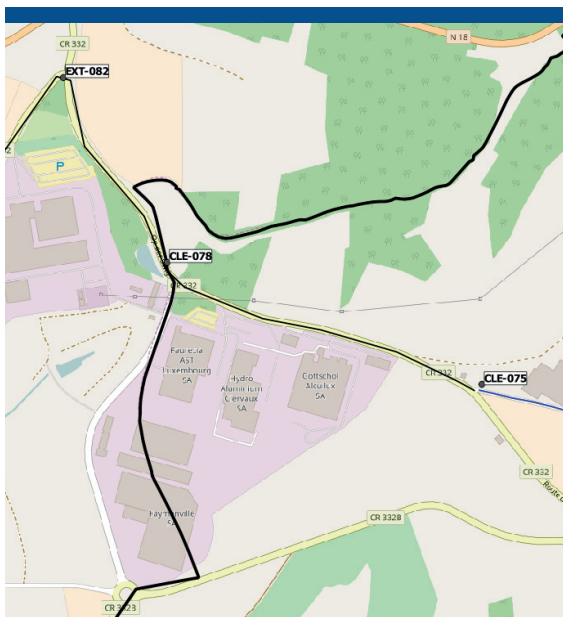
Die Alternative einer separaten Radverkehrsführung im Seitenraum der Strasse ist hier aber zu bevorzugen. (REF)

Gemeinde Clerf: CLE-75 – EXT-82 (Eselborn-Lentzweiler)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Radverbindung von Eselborn entlang des C.R.332 und der Z.I. Lentzweiler.

Das Anlegen von Angebots-/Radfahrstreifen könnte hier eine ausreichende Lösung darstellen, wobei bei einem erhöhten Aufkommen von Schwerverkehr und dem nötigen Platz im Seitenraum der Straße eine separate Lösung vorzuziehen wäre (REF). Hier muss eine entsprechende Analyse durchgeführt werden.

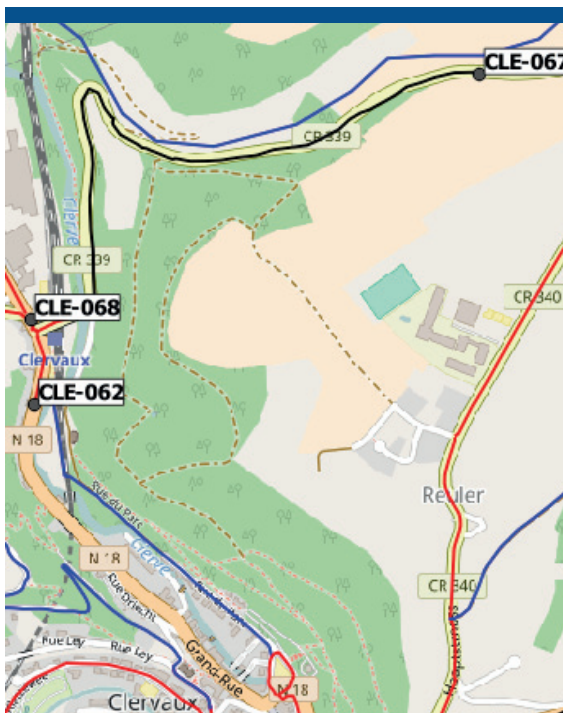
Sollte keine dieser beiden Lösungen umsetzbar sein könnte die Sperrung des C.R.332B zwischen Eselborn und dem Kreisverkehr (südlich der Z.I.) und eine Umleitung des motorisierten Verkehrs durch die „Op der Sang“ in Erwägung gezogen werden.

Gemeinde Clerf: CLE-67 – CLE-68 (C.R.339 Clerf)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen









Der C.R.339 wird nach der Eröffnung der Transversale für Radfahrer die Verbindung zwischen der Transversale und Clerf sicherstellen.

Da hier auch weiterhin (schwerer) motorisierter Verkehr Zugang hat und den C.R. gleichermassen als Ab-/Auffahrt der Transversale nutzen kann, sollte geprüft werden ob zumindest in Steigungsrichtung, optimalerweise aber beidseitig, ein Angebots-/Radfahrstreifen angelegt werden kann.

5) 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.

Übergänge für (Fußgänger und) Radfahrer sollten beim von der LVI vorgeschlagenen Netz an den hier aufgezählten Punkten eingeplant werden: **CLE-14**, **CLE-31**, **CLE-33**, **CLE-44**, **CLE-93**, CLE-95, CLE-122, **CLE-129** und CLE-142.

<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

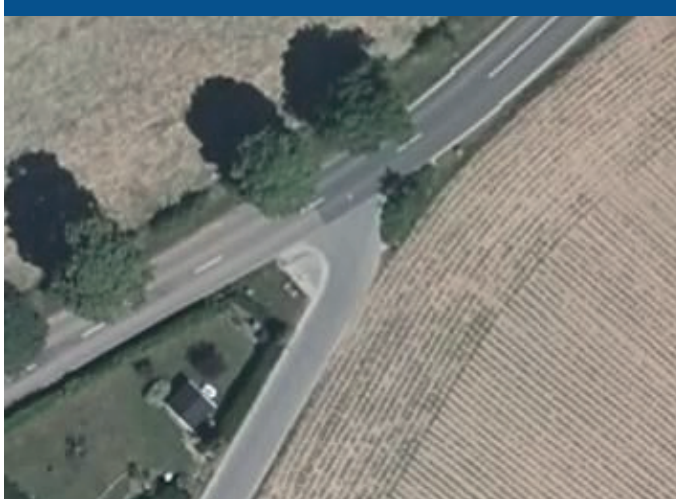
Ein weiterer Fall in dem besondere Maßnahmen vonnöten sein können ist der des linksabbiegenden Radverkehrs. Dies betrifft vor allem Stellen an denen Radfahrer von einer auf der Straße befindlichen Radführung (Radfahr-/Angebotsstreifen) auf eine separate Infrastruktur oder eine untergeordnete Straße links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

Bei den nachfolgenden Linksabbiegern sollte überprüft werden ob die Möglichkeit besteht einen (rot eingefärbten) Aufstellbereich für die Radfahrer als Abbiegehilfe auf der Fahrbahn anzuzeigen: CLE-3, CLE-4, CLE-14, CLE-15, CLE-19, CLE-40, CLE-41, CLE-44, CLE-75, EXT-82, CLE-92, **CLE-97**, **CLE-121**, CLE-110, CLE-128 und CLE-134 und CLE-138.

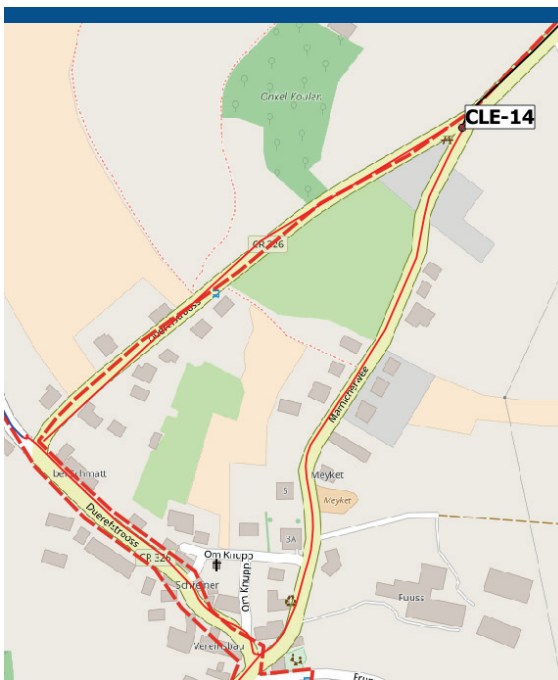
Im folgenden werden nur die **markierten Fälle** näher betrachtet.

Gemeinde Clerf: CLE-14 (Munshausen) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Querungs- oder Abbiegemöglichkeit für Radfahrer.

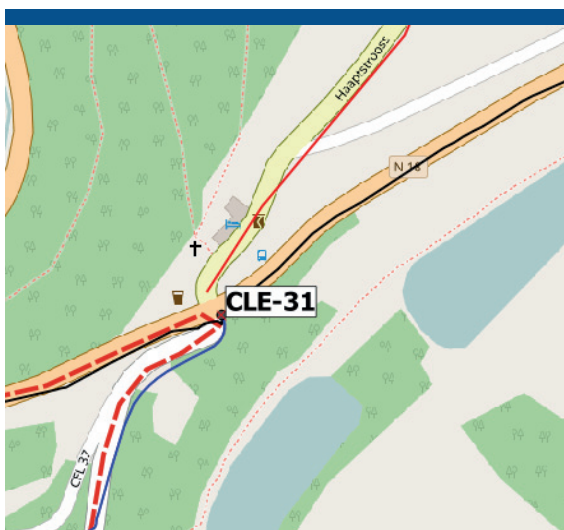
Die Art und die genaue Lage der Lösung ist abhängig von der Infrastruktur auf dem C.R.326 außerorts (Radfahrstreifen/Radweg Nord/Radweg Süd) und der gewünschten Route innerorts (über C.R.326 oder „Marnicherwee“).

Gemeinde Clerf: CLE-31 (Reuler) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

An diesem Punkt, wo 4 Wege des kommunalen Netzes sich künftig treffen sollen existieren bereits Linksabbieger für den Verkehr aus beiden Richtungen auf der N18, die auch vom Radverkehr genutzt werden können.

Zusätzlich sollte, im Zuge der bereits angefragten Aufstellung einer Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung, der existierende Fussgängerübergang gleichzeitig zu einem „Übergang für Fussgänger und Radfahrer“ transformiert werden der, ungeachtet der Radinfrastruktur auf der N18, auch ungeübteren Radfahrern eine sicherere Quermöglichkeit bietet ohne die Fahrbahn zum Erreichen des Linksabbiegers kreuzen zu müssen.

Gemeinde Clerf: CLE-33 (Clerf) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Der Radverkehr aus Richtung Westen besitzt die Möglichkeit das Zentrum über den Linksabbieger auf der N18 und den Parkplatz der ‚Place de la Libération‘ zu erreichen.

Besser wäre allerdings, die Radfahrer über den Busparkplatz und den dort befindlichen Fußgängerübergang (der dann um einen Übergang für Radfahrer ergänzt werden müsste) in die „Promenade de la Clerve“ zu leiten und den Radverkehr aus Osten beim gleichen Fußgängerübergang auf die Straße zu leiten anstatt den Umweg über den Parkplatz zu wählen.



Gemeinde Clerf: CLE-44 (Reuler-Marnach)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Querungs- oder Abbiegemöglichkeit für Radfahrer.

Die genaue Art der Lösung ist leicht abhängig von der endgültigen Infrastruktur auf der N18 (Radfahrstreifen beidseitig/Zweirichtungsradweg/ Einrichtungsradweg+Radfahrstreifen).

Aufgrund der schlechten Sicht und der hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sollte eine sichere Querung durch das Anbringen einer Lichtsignalanlage bzw. einer Unterquerung angestrebt werden. Eine entsprechende Analyse sollte in Auftrag gegeben werden.

Gemeinde Clerf: CLE-97 (Heinerscheid)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Radfahrer, die in Heinerscheid vom vorgeschlagenen Radfahrstreifen auf der „Hauptstrooss“ links abbiegen möchten können aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens vor ein Problem gestellt werden.

Beim Punkt CLE-97 ist, aufgrund der Nähe zum Ortsende, der beschleunigende Verkehr ein weiteres Problem. Hier sollte deshalb, im Falle der östlichen Variante vor CLE-97 (REF), das Anlegen einer geteilten Mittelinsel mit Aufstellbereich (für Radfahrer) geprüft werden, um die Straße in 2 Etappen überqueren zu können, falls die aktuell eingezeichnete „Mittelinsel“ (Fahrbahnmarkierung) nicht ausreicht.

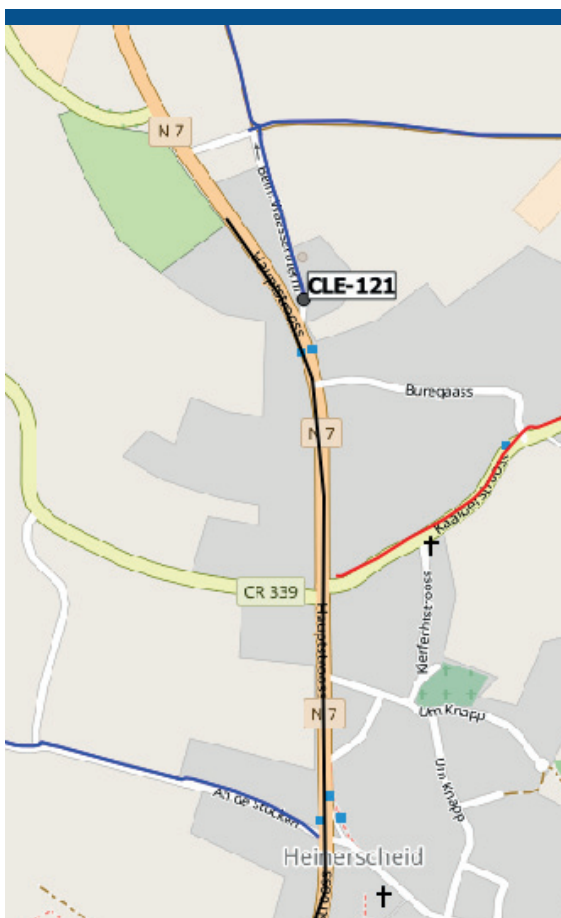
Alternativ könnte auch der vorhandene Fußgängerübergang um einen Übergang für Radfahrer erweitert werden. Vor allem wenn südlich von CLE-97 die westliche Variante (REF) entlang der N7 umgesetzt würde wäre diese Lösung besser.

Gemeinde Clerf: CLE-121 (Heinerscheid)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Die Situation beim Punkt CLE-121 ähnelt der vom vorigen Punkt stark. Aufgrund der Nähe zum Ortsende kann auch hier die Geschwindigkeit des Verkehrs zusätzlich zum Verkehrsaufkommen ein Problem darstellen.

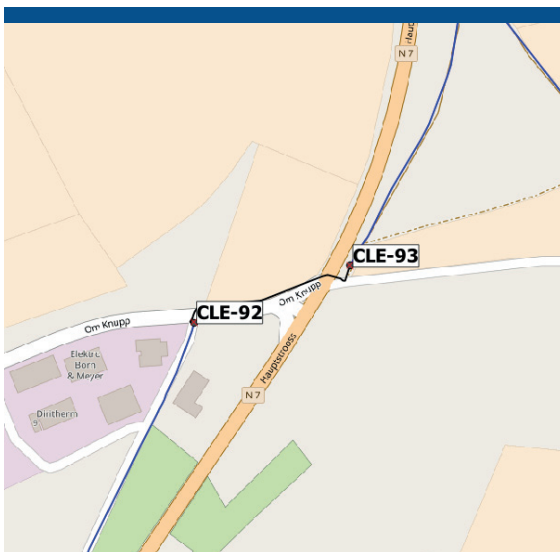
Hier befindet sich bereits ein Fußgängerübergang mit Mittelinsel der für den aus der „beim Waassertuerm“ auf die „Hauptstrooss“ abbiegenden Radverkehr um einen Übergang für Radfahrer erweitert werden sollte.

Gemeinde Clerf: CLE-93 (Fischbach) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Quermöglichkeit für Radfahrer auf der N7 bei CLE-93.

Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und des Verkehrs ist an dieser Stelle eine Lösung mit einer Lichtsignalanlage oder einer Unter-/Überführung nötig um ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Alternative (und gegenwärtige Lösung) ist ein ~1,7 km langer Umweg für die Radfahrer über die Feldwege östlich der N7 bis zur Unterführung in Fischbach (CLE-88).

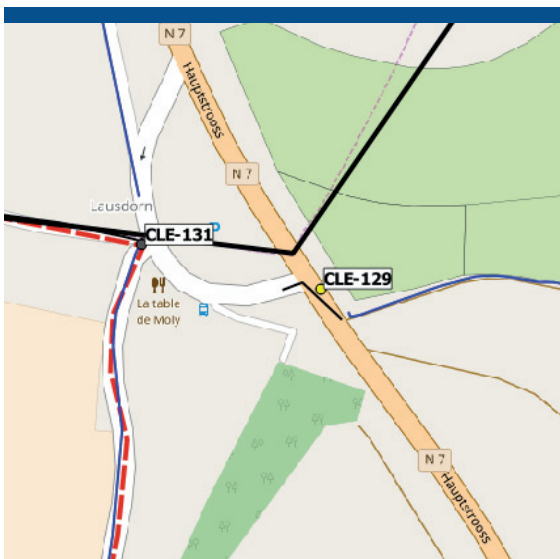
Aufgrund der Schwierigkeit einer guten Querung an dieser Stelle können Alternativ auch bauliche Massnahmen entlang der N7 überprüft werden (REF).

Gemeinde Clerf: CLE-129 (Lausdorn)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Querungsmöglichkeit für Radfahrer auf der N7 bei CLE-129.

Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und des Verkehrs ist an dieser Stelle eine Lösung mit einer Lichtsignalanlage oder einer Unterführung nötig um ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Gemeinde Clerf: CLE-29 (Marnach)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen einer Quermöglichkeit der N7 für Radfahrer.

Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und des Verkehrs ist an dieser Stelle eine Lösung mit einer Lichtsignalanlage oder einer Unter/Überführung nötig um ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Dies wäre Teil der Wunschlösung zur Verbindung der Punkte CLE-30 und CLE-35 (REF) um Konfliktsituationen an den Ein- und Ausfahrten entlang der N18 zu vermeiden und dennoch eine Anbindung der Anwohner an das 'Geschäftsviertel' und in Richtung Hosingen herzustellen.

6) Bauliche Maßnahmen

In die Kategorie der baulichen Maßnahmen fällt in erster Linie das Anlegen von separaten Radwegen und fehlenden Verbindungen was generell mit dem grössten Kosten- und Planungsaufwand aller in diesem Katalog aufgeführten Maßnahmen verbunden ist.

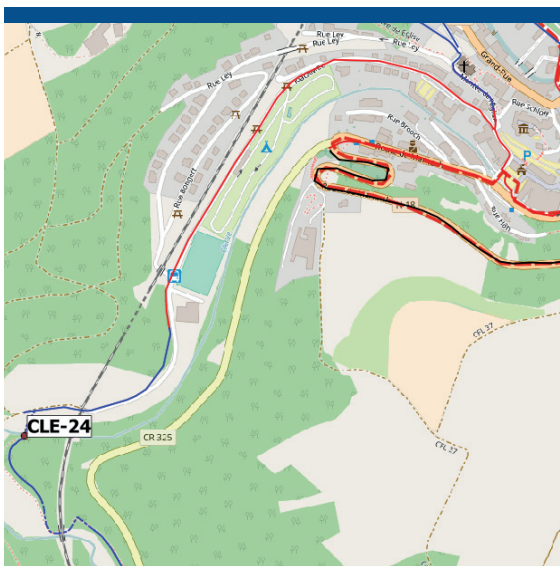
Allgemein ist ein separater Radweg für Radfahrer immer eine angenehmere Lösung als eine Fahrbahnmarkierung, besonders außerhalb der Ortschaften. Dennoch sollte in jedem der Fälle einzeln analysiert werden ob ein separater Radwege benötigt wird oder z.B. ein Radfahrstreifen aufgrund der Verkehrssituatioun ausreichend sein kann, vor allem dann wenn der Bau eines separaten Radwegs sich aus technischen, finanziellen oder naturschützerischen Gründen nicht oder nicht kurzfristig realisieren lässt.

Gemeinde Clerf: CLE-24 (Clerf)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

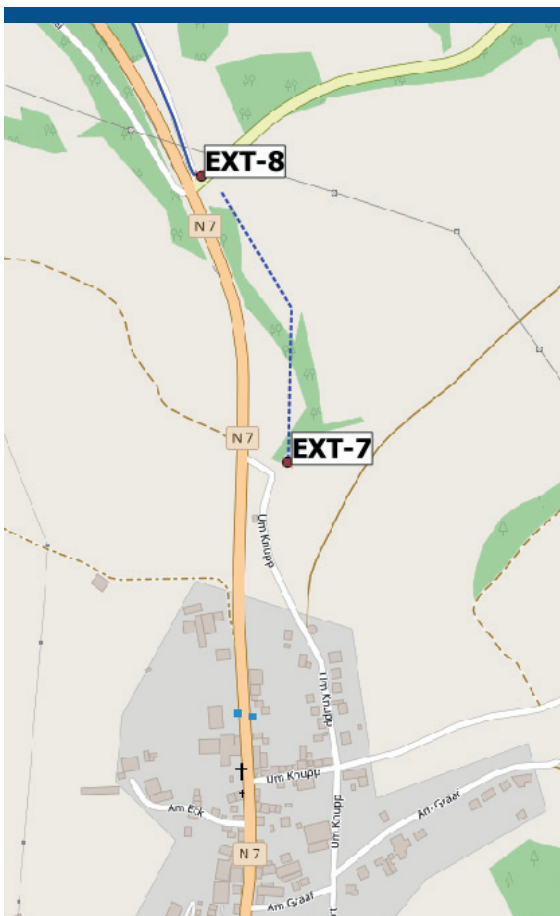
Verbreiterung der (zu) schmalen Fußgänger-Brücke nahe dem 'Klatzewee' um eine Überquerung per Fahrrad zu ermöglichen/ vereinfachen.

Gemeinde Clerf: EXT-7 – EXT-8 (Hosingen)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Bau einer Verbindung zwischen dem Feldweg bei EXT-8 und der Straße „Um Knupp“ bei EXT-7 entlang der N7.

Der Schluss dieser Lücke würde das Erreichen von Hosingen und der PC22 südlich von Hosingen von Marnach aus ermöglichen und umgekehrt auch Marnach erreichbar machen.

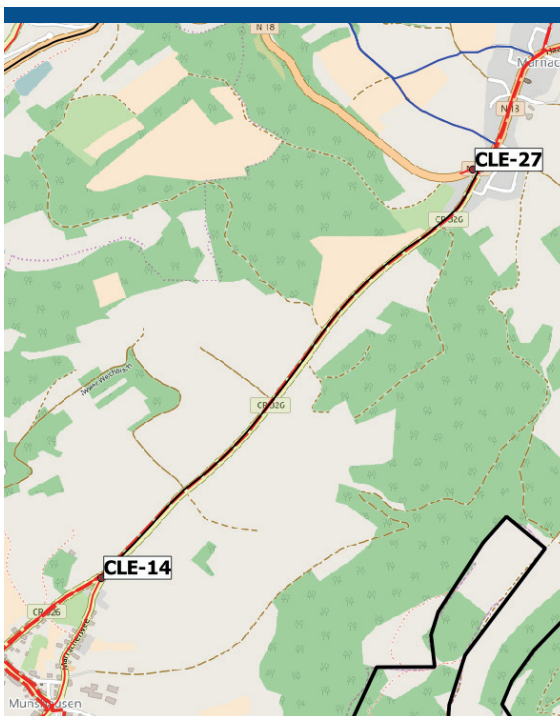
Die Gemeinde Clerf sollte hierzu Gespräche mit der Gemeinde Parc Hosingen aufnehmen, da sich die Verbindungslücke dort befindet.

Gemeinde Clerf: CLE-14 – CLE-27 (Munshausen-Marnach) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen eines separaten, baulich getrennten Radwegs parallel zum C.R.326 falls im Seitenraum der Straße ausreichend Platz vorhanden ist.

Gemäß AVIS muss eine solcher Radweg eine Mindestbreite von 2 m (bidirektional) oder 2 x 1,2 m (unidirektional) haben und durch eine mindestens 65 cm breite „Schutzzone“ vom motorisierten Verkehr getrennt sein.

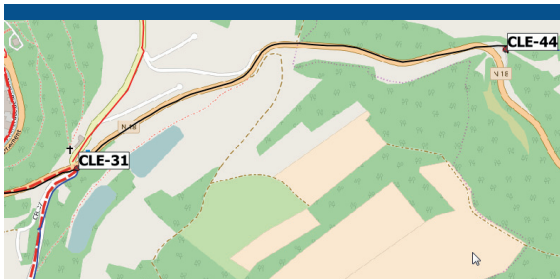
Alternativmaßnahme im Falle dass keine separate Fahrradinfrastruktur möglich ist wären mindestens entsprechende Fahrbahnmarkierungen (REF).

Gemeinde Clerf: CLE-31 – CLE-44 (Reuler-Marnach)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen eines separaten, bidirektionalen, baulich getrennten Radwegs parallel zum C.R.326, auf dessen Südseite.

Gemäß AVIS muss eine solcher Radweg eine Mindestbreite von 2 m haben und durch eine mindestens 65 cm breite „Schutzzone“ vom motorisierten Verkehr getrennt sein.

Alternativmaßnahme im Falle dass keine separate Fahrradinfrastruktur möglich ist wären mindestens entsprechende Fahrbahnmarkierungen (REF).

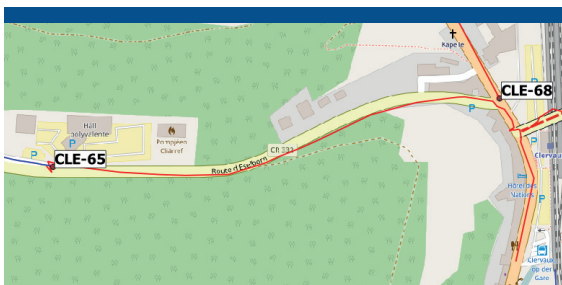
Auch eine Kombination beider Maßnahmen sollte in die Analyse mit einfließen: einseitiger Radweg auf der Südseite des C.R.326 (bergauf) und Radfahr-/Angebotsstreifen in Gegenrichtung (bergab) auf der Fahrbahn.

Gemeinde Clerf: CLE-65 – CLE-68 (Clerf)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau des aktuellen Gehwegs auf der Nordseite des C.R.332 um eine Nutzung als „chemin (bidirectionnel) obligatoire* pour cyclistes et piétons“ zu ermöglichen.

Alternativmaßnahme im Falle dass keine separate Fahrradinfrastruktur möglich ist wären mindestens entsprechende Fahrbahnmarkierungen (REF).

Aufgrund der starken Längsneigung der Strecke birgt eine Mischung von Fußgängern und steigendem Radverkehr mit abfahrendem Radverkehr Konflikt- und Gefahrenpotential. Ideal wäre deshalb eine Kombination beider Maßnahmen: einseitiger Radverkehr auf dem Gehweg in Steigungsrichtung (1,5 + 1,5 + 0,65 m**) und Radfahr-/Angebotsstreifen in Gegenrichtung (bergab) auf der Fahrbahn.

* Die Einführung der Möglichkeit eines nicht obligatorischen „chemin pour cyclistes et piétons“ ist in Vorbereitung und könnte hier sinnvoll sein.

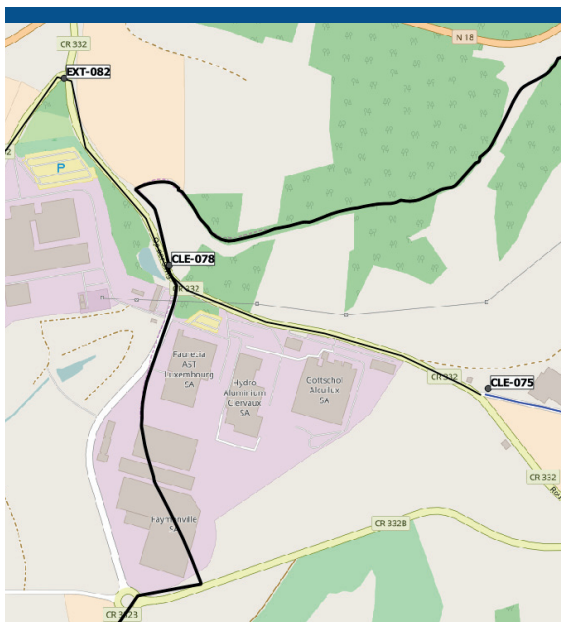
** Bei kurzen Engpässen kann eine Reduktion der Gesamtbreite um bis zu 1 m akzeptiert werden.

Gemeinde Clerf: CLE-75 – EXT-82 (Eselborn-Lentzweiler)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Anlegen eines separaten, bidirektionalen, baulich getrennten Radweges parallel zum C.R.326.

Gemäß AVIS muss ein solcher Radweg eine Mindestbreite von 2 m (bidirektional) haben und durch eine mindestens 65 cm breite „Schutzzone“ vom motorisierten Verkehr getrennt sein.

Alternativmaßnahme im Falle dass keine separate Fahrradinfrastruktur möglich ist wären mindestens entsprechende Fahrbahnmarkierungen (REF).

Sollte keine dieser beiden Lösungen umsetzbar sein könnte die Möglichkeit einer Sperrung des C.R.332B zwischen Eselborn und dem Kreisverkehr (südlich der Z.I.) und eine Umleitung des motorisierten Verkehrs durch die „Op der Sang“ in Erwägung gezogen werden.

Gemeinde Clerf: CLE-94 – CLE-95 (Urspelt-Hüpperdingen)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Bau einer Verbindung zwischen CLE-94 und CLE-95 um eine direkte Verbindung abseits des C.R. 339 für Radfahrer zu schaffen.

Gemäß AVIS muss eine solcher, nicht strassenbegleitender bidirektionaler Radweg eine Mindestbreite von 2 m haben mit beidseitigen Randstreifen von je 0,5 m.

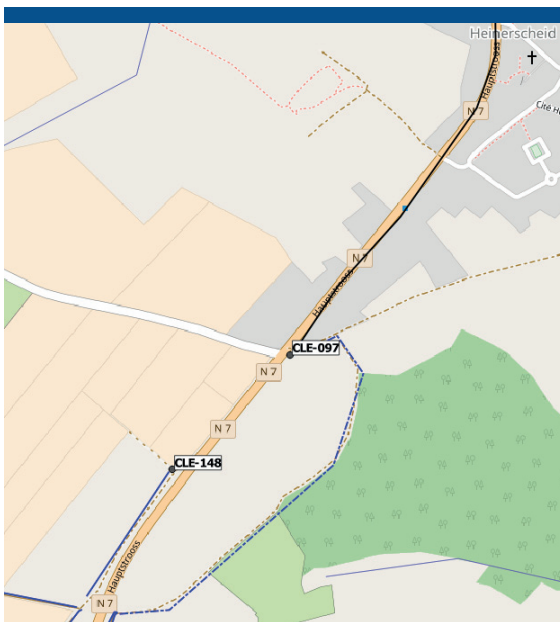
Bei gemischter Nutzung mit Fußgängern (welche hier in der Praxis wahrscheinlich erscheint) vergrößert sich die Mindestbreite auf 3 m.

Gemeinde Clerf: CLE-97 – CLE-148 (Fischbach-Heinerscheid)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Bau einer Radverbindung (~200 m) zwischen CLE-97 und CLE-148 um eine direkte Verbindung abseits der N7 für Radfahrer zu schaffen.

Die Alternative zu dieser Verbindung ist eine Verbesserung des Belags auf dem Feldweg östlich der N7 (REF), wobei die hier vorgeschlagene Variante, direkt an der N7, aus topografischen Gründen bevorzugt werden sollte.

Gemeinde Clerf: CLE-92 – CLE-147 oder CLE-93 – CLE-88 (Fischbach-Heinerscheid) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Bau einer Verbindung zwischen CLE-92 und CLE-147 (~500 m) um eine direkte Verbindung abseits der N7 für Radfahrer zu schaffen, was gleichzeitig das Gestalten einer Querungslösung bei CLE-93 (REF) überflüssig machen würde.

Eine weitere Alternative um eine Querung bei CLE-93 zu vermeiden wäre der Bau einer Verbindung direkt entlang der Ostseite der N7 (~500 m), vom Punkt CLE-93 aus vorbei am Hotel Reiff bis zur Unterführung bei CLE-88.

Diese Variante würde gleichzeitig die Z.I. in Fischbach vermeiden, die Radfahrer allerdings auch stärker den Unannehmlichkeiten des Verkehrs auf der N7 (Lärm, Abgase...) aussetzen.

Bei letzterer Variante könnte auch das Anlegen einer Querungsmöglichkeit mit Lichtsignalanlage in der Nähe des Punktes CLE-149 geprüft werden (siehe Foto oben rechts) um die Radfahrer von hier aus ins Zentrum zu schicken um das Verbindungsstück zwischen CLE-88 und CLE-149 (~100 m) zu ersetzen.

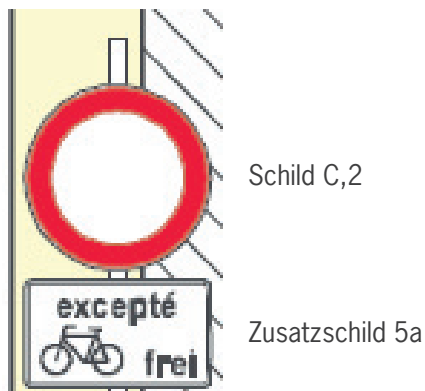
Welche dieser Varianten sich am ehesten eignen würde und umsetzen ließe muss im Detail geprüft werden.

7) Öffnen und 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.

Die von uns für das kommunale Radwegenetz vorgeschlagenen Verbindungen werden nachfolgend aufgelistet, unterteilt in a) bestehende „Circulation interdites“, die für Radverkehr geöffnet werden sollten und b) gewünschte Verbindungen die Radfahrern (und Anrainern) vorbehalten sein - und wenn möglich von der Gemeinde zur „Circulation interdite“ erklärt werden - sollten (schließt auch Verbindungen ein, die aktuell nur „Circulation interdite“ für >3,5t sind).

Im Gegensatz zum vorangehenden Maßnahmenkatalog wird hier nicht für jeden Punkt die jeweilige Maßnahme nochmals separat im Detail beschrieben.

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

a) Bestehende „Circulation interdite“ für den Radverkehr öffnen:

CLE-11 – CLE-14

CLE-56 – CLE-57

CLE-71 – CLE-75

CLE-80 – CLE-84

CLE-121 – CLE-141

CLE-129 – CLE-134

EXT-144 – EXT146

b) Verbindung die zur „Circulation interdite excepté cyclistes“ erklärt werden sollte:

CLE-18 – CLE-23

CLE-28 – CLE-32 – CLE-44

CLE-35 – CLE-37

CLE-65 – CLE-70

CLE-84 – CLE-88 – CLE-92

CLE-85 – CLE-87

CLE-88 – CLE-93

CLE-90 – CLE-94

CLE-93 – CLE-96 – CLE-98

CLE-95 – CLE-104

CLE-100 – CLE-113 – CLE 122

CLE-122 – CLE-142

CLE-131 – CLE-142

CLE-124 – CLE-141 – CLE-128

CLE-137 – CLE-138

* Da die Bestandsaufnahme der LVI bereits im Juli 2017 erfolgte sind Änderungen die bei der Überarbeitung des Verkehrsreglements der Gemeinde beschlossen wurden hier nicht berücksichtigt und verschiedene Verbindungen sind zwischenzeitlich schon den obigen Vorschlägen entsprechend angepasst worden.

8) Sonderfälle

Gemeinde Clerf: CLE-54 (und EXT-13) (N7 Marnach) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Beim Punkt CLE-54 besteht (für Anrainer) die Möglichkeit die N7 Richtung Marnach zu verlassen. Da diese Verbindung allerdings auch den Anschluss zwischen Marnach und Fischbach/Heinerscheid für Radfahrer darstellt, und die Autos die hier von der N7 abfahren oft noch mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind, besteht eine nicht unerhebliche Gefahr für Radfahrer.

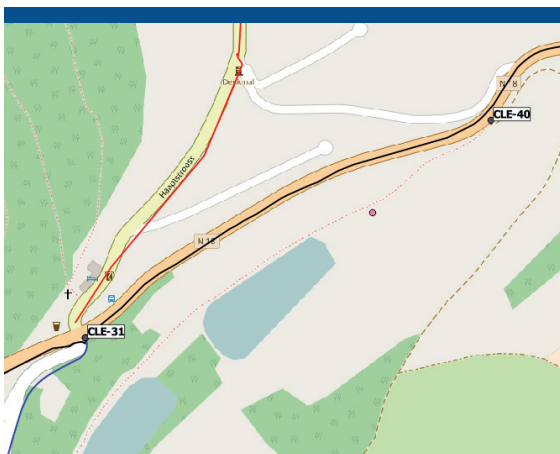
Hier sollte entweder angestrebt werden die Zufahrt zu schließen und die Autofahrer den Umweg vom Kreisverkehr über die „Bombatsch“ fahren zu lassen, oder, falls eine Schließung aus bestimmten Gründen unmöglich wäre, zumindest Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorzunehmen um eine Reduktion der Geschwindigkeit zu erreichen und die Verbindung somit weniger gefährlich und als Abkürzung weniger attraktiv zu machen.

Gemeinde Clerf: CLE-31 – CLE-40 (Camping Reuler)

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

Bei Punkt CLE-31 sollte der Zugang zum Camping-Platz Reuler für Radfahrer zugänglich gemacht werden um ihnen (von Clerf aus) den Umweg über die N18 bis zur Camping-Einfahrt (CLE-40) zu ersparen.

Hierzu müsste die Befahrbarkeit des Belags verbessert, und die schmale Rampe zum Camping hin abgeflacht und eventuell verbreitert werden.

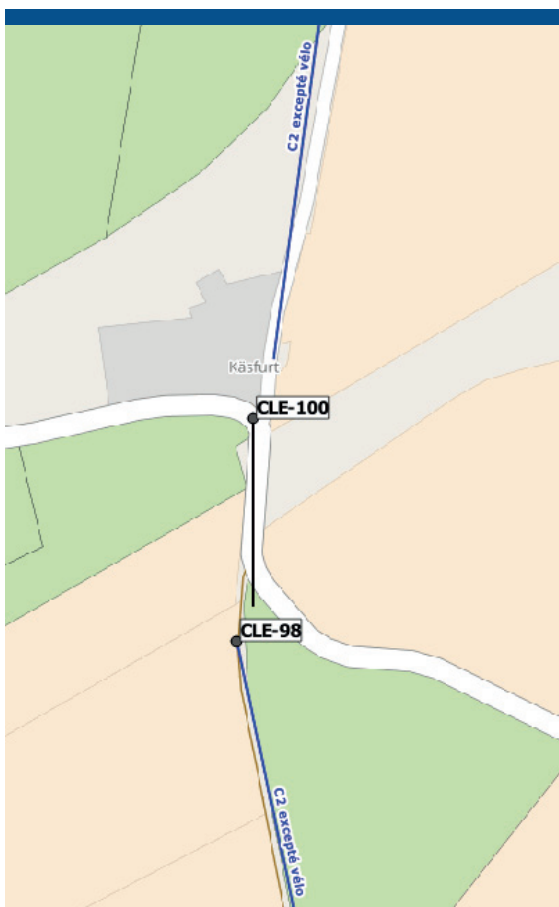
Dieser Abschnitt könnte auch zwischenzeitlich als Verbindung für den Radverkehr genutzt werden, langfristig ist aus Sicht der LVI allerdings eine Radverkehrsführung direkt neben der N18 die Optimallösung (REF).

Gemeinde Clerf: CLE-98 – CLE-100 (Käesfurt) JàS

Situationsfotos



Plan/Lage



vorgeschlagene Maßnahmen

An dieser Stelle biegen die Radfahrer von einer fast verkehrsfreien Verbindung auf eine Straße mit geringem Verkehrsaufkommen ab.

Das Anlegen eines Angebotsstreifens auf diesem kurzen Teilstück scheint nicht notwendig, aber eine Fahrbahnmarkierung „Radwegeführung“ mit Hinweisschildern für den motorisierten Verkehr auf der Straße wäre empfehlenswert.

9) Allgemeines

Allgemeines: Absenken der Bürgersteige bei Übergängen

Situationsfotos



Plan/Lage

vorgeschlagene Maßnahmen

Dort wo die Radfahrer Straßen überqueren, auf Radwege einbiegen, zum Halt bei öffentlichen Gebäuden (Gemeindehaus, Schulen, etc.) fahren können müssen/sollte der Übergang vom Straßenraum immer auf „Null“ abgesenkt werden.

Allgemeines: Fahrbahnmarkierungen

Situationsfotos



Plan/Lage

vorgeschlagene Maßnahmen

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

Allgemeines: Verkehrsberuhigung

Situationsfotos



Plan/Lage

vorgeschlagene Maßnahmen

Tempo 30 Zonen

Allgemein sollte die Einführung von Tempo 30 Zonen überprüft werden. Auf den Straßen innerhalb der Ortschaften trägt dies wesentlich zur Verkehrsentschleunigung bei.

Bauliche Maßnahmen

Auch Veränderungen der Straßenführung durch Straßenverengungen, Mittelinseln, Straßenschwenker und Bremsschwellen können den Verkehr innerorts und am Ortseingang verlangsamen und Schleichverkehr abschrecken.

Allgemeines: Mischverkehr

Situationsfotos



Plan/Lage

vorgeschlagene Maßnahmen

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.

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

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

**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.mddi.lu

Verkéiersverbond

26, Route d'Arlon
L-1140 Luxembourg

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

www.mobiliteit.lu

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

**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