

Mobilitäts- und Verkehrskonzept
Gemeinde Berdorf

Arbeitsdokument:
FUSSGÄNGERÜBERGÄNGE HAUPTACHSEN



Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINES	3
1.1	Einleitung.....	3
1.1.1	Einleitung.....	3
Das Verkehrskonzept 2015 beschreibt einige Maßnahmen, welche in den kommenden Jahren auszuführen sind. Eine dieser zurückbehaltenen Maßnahmen ist:.....		
2	HAUPTACHSEN FUSSGÄNGERÜBERWEGE	4
2.1	Berdorf	4
2.1.1	Rue de Consdorf	4
2.1.2	Rue de Grundhof.....	8
2.1.3	Rue d'Echternach.....	12
2.2	Weilerbach	14
2.3	Bollendorf	15
2.4	Grundhof.....	17
2.5	Kalkesbach und Höfe.....	18
3	ANSCHLÜSSE NEBENSTRASSEN	19
3.1	Einleitung.....	19
3.1.1	Grundlegende Überlegungen.....	19
3.1.2	Zukünftige Vorgehensweise.....	21

1 ALLGEMEINES

1.1 Einleitung

1.1.1 Einleitung

Das Verkehrskonzept 2015 beschreibt einige Maßnahmen, welche in den kommenden Jahren auszuführen sind. Eine dieser zurückbehaltenen Maßnahmen ist:

→ Maßnahme HA-4 Überprüfung Fußgängerübergänge

HA-4: Fußgängerübergänge

Bollendorf / Weilerbach / Berdorf / Grundhof

Eine Analyse aller Fußgängerübergänge muss erfolgen. Die Probleme und Vorschläge müssen mit P&CH diskutiert werden.
Fehlen welche?
Sind Verkehrsampeln sinnvoll? → werden normalerweise nicht genehmigt!

1.1.1.1 Zweck

Zweck ist eine Verbesserung der Sicherheit der bestehenden Fußgängerüberwege. Geprüft wird die Lage, die Beleuchtung, die Beschilderung,...

1.1.1.2 Nebenverkehrsstraßen

Anschlüsse an die Nebenstraßen und die Fußgängerfreundlichkeit im direkten Anschlussbereich werden in dieser Überlegung mit geprüft. Hier sind durch neue Sichtweisen der Straßenverwaltung innovativere Lösungen denkbar.

1.1.1.3 Herangehensweise

Die Hauptachsen (C.R. und N.) werden jeweils vom Dorfrand her bezüglich der bestehenden Übergänge und möglich (oder notwendiger) Übergänge untersucht. Hier werden dann Vorschläge erarbeitet, welche mit der Straßenbauverwaltung durchgesprochen werden. Die Umsetzung der zurückbehaltenen Maßnahmen erfolgt dann je nach Möglichkeit. Ein Umsetzungszeitplan soll es erleichtern dies dann über die Jahre zu überprüfen.

Berdorf:

- Rue de Consdorf C.R. 137
- Rue d'Echternach C.R. 364
- Rue de Grundhof C.R. 364

Weilerbach, Bollendorf: N10

Grundhof: N 10 C.R. 121

2 HAUPTACHSEN FUSSGÄNGERÜBERWEGE

2.1 Berdorf

2.1.1 Rue de Consdorf

Gesehen von der Dorfeinfahrt bis zur Dorfmitte

2.1.1.1 R-Consdorf-FGÜ-01: Dorfeingang



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Verbindung von 2 einseitigen Bürgersteigen.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen Lage an Ortsrand nicht ungefährlich (hohe Geschwindigkeit)
<u>Frequenz:</u>	Von Spaziergängern, Joggen, ... sehr stark frequentiert .
<u>Beleuchtung:</u>	Schlecht; Straßenlaterne auf 4 m ohne zusätzliche Erhellung.
<u>Beschilderung:</u>	Ok aus dem Dorf heraus. In Richtung Dorf gut, jedoch Schild durch Bäume leicht verdeckt.

Verbesserungsvorschläge:

- Optische Verengung der Straße (Ortseinfahrt).
- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Beleuchtetes Schild « Fußgänger » über dem Streifen anordnen.
- Markierung mit roter Umrahmung

2.1.1.2 R-Consdorf-FGÜ-02: Bushalt Rockelbongert



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Verbindung von 2 einseitigen Bürgersteigen.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Aus Richtung Consdorf leicht verdeckt. Aus Richtung Dorf OK
<u>Gefahr:</u>	normal Innerorts
<u>Frequenz:</u>	Von Nutzer ÖPNV Spaziergängern, Joggern, ... sehr stark frequentiert .
<u>Beleuchtung:</u>	sehr schlecht; Straßenlaterne auf 8 m ohne zusätzliche Erhellung.
<u>Beschilderung:</u>	Ok

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung.

2.1.1.3 R-Consdorf-FGÜ-03: Einfahrt rue Petit → Vorschlag neu



Analyse:

Notwendigkeit: Notwendig → Schulweg; Übergang von Camping ????

Einsehbarkeit:

Gefahr: normal Innerorts

Frequenz:

Beleuchtung:

Beschilderung:

Verbesserungsvorschläge:

→ Notwendig , auch wegen zukünftiger Anbindung einer Arztpraxis und dem Schulweg.

2.1.1.4 R-Consdorf-FGÜ-4: Hotel Scharff



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Verbindung in Dorfmitte.
<u>Einsehbarkeit:</u>	OK
<u>Gefahr:</u>	normal Innerorts
<u>Frequenz:</u>	Sehr stark frequentiert .
<u>Beleuchtung:</u>	sehr schlecht; Straßenlaterne auf 4 m von Baum verdeckt, ohne zusätzliche Erhellung.
<u>Beschilderung:</u>	Ok

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung.

2.1.2 Rue de Grundhof

Gesehen von der Dorfeinfahrt bis zur Dorfmitte

2.1.2.1 R-Grundhof-FGÜ-01: Dorfeinfahrt



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Verbindung von 2 einseitigen Bürgersteigen.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar aus Richtung Dorf. Aus Richtung Grundhof OK
<u>Gefahr:</u>	Wegen Lage an Ortsrand nicht ungefährlich (hohe Geschwindigkeit)
<u>Frequenz:</u>	Von Spaziergängern, Joggern, ... sehr stark frequentiert .
<u>Beleuchtung:</u>	Schlecht; Straßenlaterne auf 4 m ohne zusätzliche Erhellung.
<u>Beschilderung:</u>	Ok

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung

2.1.2.2 R-Grundhof-FGÜ-02: rue Beronis Villa



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Notwendig → Verbindung in Dorfmitte.
<u>Einsehbarkeit:</u>	OK
<u>Gefahr:</u>	normal Innerorts
<u>Frequenz:</u>	mäßig frequentiert .
<u>Beleuchtung:</u>	Ok; Straßenlaterne zu hoch ohne zusätzliche Erhellung.
<u>Beschilderung:</u>	Ok, doch aus Richtung Grundhof von Baum verdeckt,

Verbesserungsvorschläge:

- Zusätzliche Beleuchtung (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung.
- Beschilderung anpassen

2.1.2.3 R-Grundhof-FGÜ-03: Übergang neue Siedlung



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Verbindung Schulweg.
<u>Einsehbarkeit:</u>	OK
<u>Gefahr:</u>	normal Innerorts
<u>Frequenz:</u>	Sehr stark frequentiert . Schule
<u>Beleuchtung:</u>	OK; ohne zusätzliche Erhellung.
<u>Beschilderung:</u>	Ok

Verbesserungsvorschläge:

- verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung.

Alternativ Zone 30 Schulweg

2.1.2.4 R-Grundhof-FGÜ-04: Chat Botté



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Verbindung in Dorfmitte.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Hinter Abbiegung, nicht Optimal
<u>Gefahr:</u>	normal Innerorts
<u>Frequenz:</u>	Sehr stark frequentiert .
<u>Beleuchtung:</u>	gut, jedoch ohne zusätzliche Erhellung.
<u>Beschilderung:</u>	Ok

Verbesserungsvorschläge:

- Übergang verschieben, → Fußgänger prioritär ??
- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung.

Bemerkung: Umweg wird von Fußgängern nicht immer benutzt. → Querung auf dem kürzesten Weg

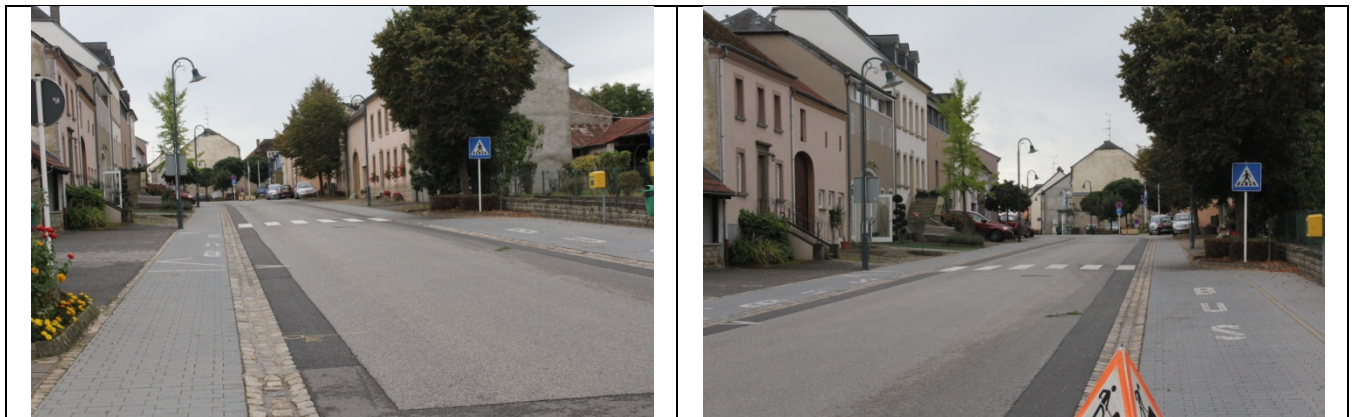
2.1.3 Rue d'Echternach



Gesehen von der Dorfeinfahrt bis zur Dorfmitte

➔ Kein Fussgängerübergang im Dorfeingang

2.1.3.1 R-Echternach-FGÜ-01: Bushalt Hotel Herber



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Notwendig ➔ an Bushaltestelle
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Innerorts normal
<u>Frequenz:</u>	Übergang nahe Bushaltestelle .
<u>Beleuchtung:</u>	OK
<u>Beschilderung:</u>	Ok

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung: verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung

2.1.3.2 R-Echternach-FGÜ-02: Bushalt Kiosk



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Notwendig → an Bushaltestelle
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Innerorts normal
<u>Frequenz:</u>	Übergang nahe Bushaltestelle .
<u>Beleuchtung:</u>	OK
<u>Beschilderung:</u>	Ok

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung: verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung

2.2 Weilerbach

2.2.1.1 N10 -FGÜ-01:



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Bushaltestelle.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen Lage auf N10 nicht ungefährlich
<u>Frequenz:</u>	zeitweise stark Bushalt
<u>Beleuchtung:</u>	Sehr gut;
<u>Beschilderung:</u>	Ok in allen Richtungen

Verbesserungsvorschläge:

- Markierung mit roter Umrahmung

2.2.1.2 N10 -FGÜ-02:



Analyse:

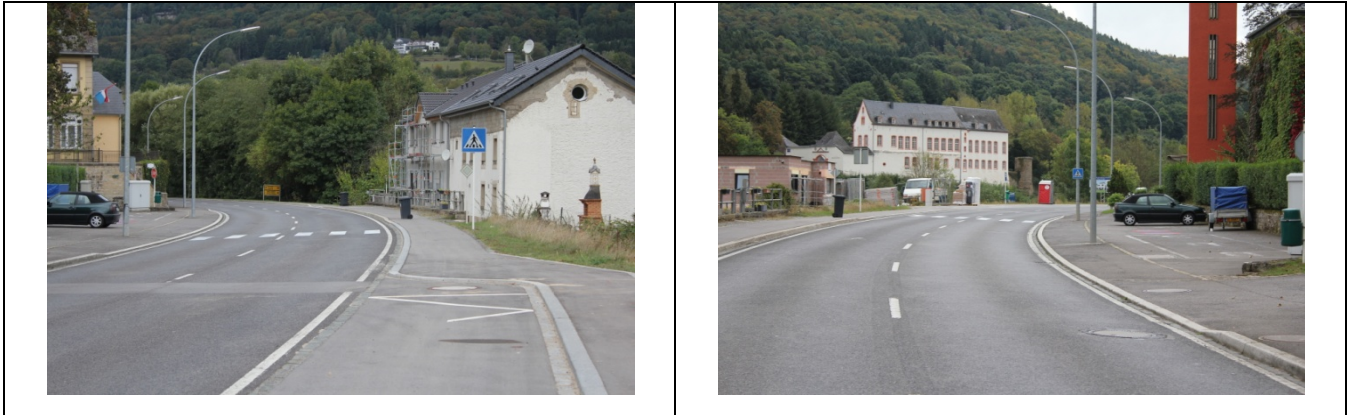
<u>Notwendigkeit:</u>	Notwendig: ja Verbindung zu den Sauerpromenaden und Parkplätzen.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen Lage auf N10 nicht ungefährlich
<u>Frequenz:</u>	mittel
<u>Beleuchtung:</u>	nicht gut. Erste Lampe auf 6 m;
<u>Beschilderung:</u>	Ok in allen Richtungen

Verbesserungsvorschläge:

- Markierung mit roter Umrahmung
- Beleuchtung verbessern

2.3 Bollendorf

2.3.1.1 N10 -FGÜ-03:



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Bushalt.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen Lage N10 nicht ungefährlich
<u>Frequenz:</u>	Bushalt
<u>Beleuchtung:</u>	nicht optimal; Straßenlaterne steht sehr nahe jedoch keine Zusatzbeleuchtung.
<u>Beschilderung:</u>	Aus beiden Richtungen OK.

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung

2.3.1.2 N10 -FGÜ-04:



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Bushalt.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen Lage N10 nicht ungefährlich
<u>Frequenz:</u>	Bushalt
<u>Beleuchtung:</u>	nicht optimal; Straßenlaterne steht sehr nahe jedoch keine Zusatzbeleuchtung.
<u>Beschilderung:</u>	Aus beiden Richtungen OK.

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung

2.3.1.3 N10 -FGÜ-05:



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Bushalt.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen Lage N10 nicht ungefährlich → Ampel hier sehr gut
<u>Frequenz:</u>	Bushalt
<u>Beleuchtung:</u>	gut da Zusatzbeleuchtung.
<u>Beschilderung:</u>	Aus beiden Richtungen OK.

Verbesserungsvorschläge:

- Markierung mit roter Umrahmung

2.3.1.4 BOLL-Brücke -FGÜ-01:



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut
<u>Gefahr:</u>	Wegen Kreuzungspunkt nicht ungefährlich
<u>Frequenz:</u>	hoch
<u>Beleuchtung:</u>	nicht optimal; Straßenlaterne steht auf 4m ohne Zusatzbeleuchtung.
<u>Beschilderung:</u>	nicht vorhanden.

Verbesserungsvorschläge:

- Beleuchtung verschieben, verstärkte Beleuchtung des Bereiches (LED).
- Markierung mit roter Umrahmung
- Beschilderung?

2.4 Grundhof

2.4.1.1 N11 -FGÜ-06:



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Zwingend Notwendig → Verbindung Parkplatz.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen N10 nicht ungefährlich
<u>Frequenz:</u>	zeitweise hoch
<u>Beleuchtung:</u>	sehr gut, wegen Zusatzbeleuchtung
<u>Beschilderung:</u>	Ok aus beiden Richtung

Verbesserungsvorschläge:

- Markierung mit roter Umrahmung

2.4.1.2 N11 -FGÜ-07: → GEMEINDE Beaufort



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Notwendig? → Bushalt.
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	Wegen N10 nicht ungefährlich. Dorfrand und 70km/h erlaubt
<u>Frequenz:</u>	Bushalt
<u>Beleuchtung:</u>	gut, wegen Zusatzbeleuchtung
<u>Beschilderung:</u>	Ok aus beiden Richtung

Verbesserungsvorschläge:

- Markierung mit roter Umrahmung

2.4.1.3 Grundhof -FGÜ-01: → GEMEINDE Beaufort



Analyse:

<u>Notwendigkeit:</u>	Notwendig ja
<u>Einsehbarkeit:</u>	Gut Einsehbar
<u>Gefahr:</u>	gering hinter Abbiegung
<u>Frequenz:</u>	gering
<u>Beleuchtung:</u>	nicht optimal wegen fehlender Zusatzbeleuchtung
<u>Beschilderung:</u>	Fehlt aus beiden Richtung, jedoch durch die Lage nicht zwingend notwendig

Verbesserungsvorschläge:

- Markierung mit roter Umrahmung

2.5 Kalkesbach und Höfe

Keine Übergänge vorhanden und auch keine notwendig

3 ANSCHLÜSSE NEBENSTRASSEN

3.1 Einleitung

3.1.1 Grundlegende Überlegungen

Alle der Gemeinde gehörenden Straßen Innerorts sind Verkehrsberuhigt, → Zone 30.

Die Anschlüsse an das nationale Straßennetz wurde während der letzten Jahrzehnte genau nach den Regeln der Straßenbauverwaltung ausgeführt, welche in der Vergangenheit und auch noch heute das Hauptaugenmerk auf den motorisierten Verkehr legt. Der Sicherheitsgedanke dieser Planung wurde ebenfalls hauptsächlich aus Sicht der Straßennutzer und nicht aus Sicht der Fußgänger beleuchtet.

Mittlerweile gibt es hier ein Umdenken, welches durch die Abteilung „Mobilité Douce“ der Straßenbauverwaltung gefördert und beworben wird. Grundsätzlich kann man das Umdenken im Bereich Anbindung der Nebenstraßen mit der Antwort zu folgenden Fragen erläutern:

- Wer sollte Vorfahrt im Bereich der 30-Zonen haben?
- Wer sollten den kürzesten Weg von A nach B haben, Autofahrer oder Fußgänger?

Nachfolgend einigen Beispielen aus der Gemeinde Berdorf die diesen Problematik sehr gut zeigen:



Ausfahrt Rue de Heisbich → C.R. 137 (wenig befahrene Straße)



Ausfahrt Rue „an der Laach“ → C.R. 364 (sehr wenig befahrene Straße)



Einfahrt Rue „Jean Petit“ → C.R. 137 (wenig befahrene Straße)



Ausfahrt Rue „an der Kéier“ → C.R. 137 (sehr wenig befahrene Straße)

Die Beispiele illustrieren sehr gut, welche unterschiedliche Möglichkeiten es gibt die Einfahrtsituation bezüglich Fußgänger zu gestalten.

- Sollte es nicht überall so sein, dass der Bürgersteig einfach weiterläuft, wie das bei der rue Jean Petit und bei der rue an der Kéier (abgesehen vom Belag) der Fall ist?
- Wird der Fußgänger vom „Autofahrer“ nicht besser wahrgenommen, wenn er am Straßenrand bleibt, und sich nicht 5m hinter der Abbiegung in den Straßenraum bewegt?
- Wird ein Fußgänger der in Richtung Dorfmitte geht bei der rue Heisbich einen Schlenker machen, um sich hinter der Wand zu verstecken und die Straße dort zu überqueren, oder wird er gradlinig neben dem eingezeichneten Übergang die Straße überqueren?
-

Gefordert von der Straßenbauverwaltung war bis jetzt immer den Übergang so zu platzieren, dass ein Auto (nicht LKW oder Traktor) bei der Ausfahrt stehen konnte und der Fußgänger hinter diesem Fahrzeug vorbei gehen musste (hieraus die 5m). Dies ergibt vielleicht einen Sinn bei sehr stark befahrenen Einfahrten / Kreuzungen, jedoch sehr wenig bei wenig befahrenen Stassen. Sollte hier nicht prinzipiell der Fußgänger Vorfahrt haben (30er Zone)?

Wurde bis jetzt hier über die Sicherheit des „Autofahres“ und auf den Gedanken den Hauptverkehr nicht zu behindern hingearbeitet, **so sollte ab jetzt überlegt werden, ob die Fußgängersicherheit innerhalb der Dörfer nicht Priorität haben sollte?**

Um zu diesem Ziel zu gelangen ist hier ein Umdenken erforderlich.

Sollte der Bürgersteig in solchen Bereichen nicht weiterlaufen? Bei Überhöhung gegenüber der Straße sogar überhöht (3cm), so dass der Autofahrer über den Bürgersteig fahren muss, und nicht der Fußgänger über die Straße muss. Dies ergibt eine komplett andere Situation und ein anderes Bewusstsein.

3.1.2 Zukünftige Vorgehensweise

Folgende Philosophie soll für zukünftige Arbeiten am kommunalen Straßen und Wegenetz helfen die richtigen Entscheidungen zu bewirken:

- ➔ Prinzipiell sollen die Bürgersteige entlang der Hauptachsen nicht zurückspringen.
- ➔ Der Belag des Bürgersteigs soll in diesem Bereich auch weiterlaufen (evtl. verstärkter Aufbau).
- ➔ Grundsätzlich soll der Bürgersteig jedoch auf Straßenhöhe abgesenkt werden.

Diese Grundsatzentscheidung ist wichtig, um gegenüber der Straßenbauverwaltung die richtige Verhandlungsposition einnehmen zu können. Mit dieser Entscheidung haben die Vertreter der Gemeinde (Service technique) hier ein deutliches Mandat um Verbesserungen in diesen Bereichen durchzusetzen.

Berdorf, den 30.09.2016

Der Gemeinderat