GEMENG HIEFENECH

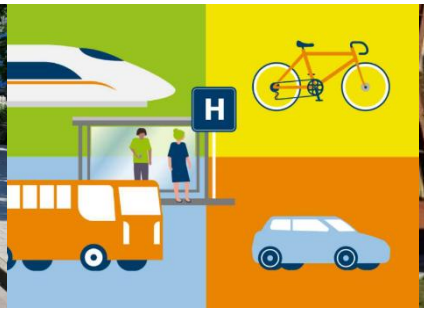
KlimaPakt EUROPEAN ENERGY AWARD
Meng Gemeng engagéiert sech

MOBILITÄTS-KONZEPT 2.0 GEMEINDE HEFFINGEN

- Update 2026 -

KURZFASSUNG







1.2.2. MOBILITÄTSKONZEPT

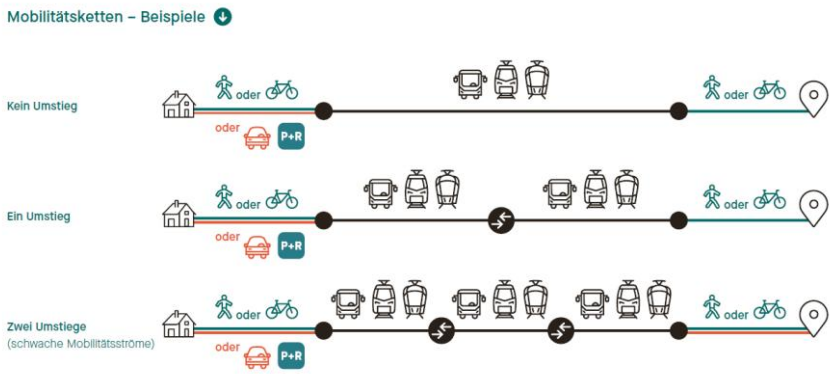
KLIMATEAM HEFFINGEN

JULI 2026

Kommunales Mobilitätskonzept 2.0 - Kurzfassung

Nationale Vorgaben

Vor dem Hintergrund der umfassenden Herausforderungen, vor denen das Großherzogtum im Mobilitäts- und Verkehrsbereich aktuell steht und auch vermehrt in Zukunft stehen wird, nimmt eine koordinierte Mobilitätsplanung auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene einen hohen Stellenwert ein. Übergeordnetes Ziel des PNM (Plan Nationale de la Mobilité) 2035 ist es daher auch, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen.



Das Straßennetz stößt schon jetzt an sehr vielen Orten an die Kapazitätsgrenzen und ist auch nicht beliebig ausbaubar. Der Ansatz des „multimodalen Straßennetzes“ kann der Schlüssel sein, um – vor allem an Engpässen – mehr Menschen mit weniger Fahrzeugen zu transportieren. Dazu müssen wir die Infrastruktur effizienter nutzen, auch dahingehend, die Verkehrsnetze nicht getrennt voneinander, sondern im Dienste eines multimodalen Gesamtkonzeptes zu planen.

Das einfache Addieren von Einzellösungen für lokale Mobilitätsprobleme liefert gemäß PNM 2035 keine Gesamtlösung für das Land. Es müssen auf die lokale Situation zugeschnittene Lösungsansätze geschaffen werden - am besten zusammen mit den Gemeinden -, die gewissen Ansprüchen genügen und gewisse Anforderungen erfüllen müssen:

- Auch weiterhin die Erreichbarkeit jedes Fahrtziels bzw. der nächstgelegenen Parkplätze mit dem Auto gewährleisten.
- Den regionalen Verkehr auf das Hauptstraßennetz lenken und P&R-Anlagen an den Zufahrten zu den Ballungsgebieten einrichten.
- Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften schaffen, insbesondere für Berufspendler.
- Busse an den wichtigsten Engpässen im Straßennetz, insbesondere auf Autobahnen, an Zufahrten zu den Ballungsgebieten sowie auf Bus-Hochleistungskorridoren priorisieren.
- Ein durchgängiges, komfortables und sicheres Radwegenetz ausbauen, über das Radfahrer ohne starken Mischverkehr mit Fußgängern oder Kraftfahrzeugen alle Ziele erreichen können.
- Ein komfortables, durchgängiges und sicheres Fußwegenetz ausbauen, über das Fußgänger alle Ziele ohne Umwege erreichen können.

Durch ihren Stellenwert innerhalb der Landesplanung können insbesondere die luxemburgischen Gemeinden einen grundlegenden Beitrag zur Schaffung eines entsprechenden Mobilitätsangebots leisten, das gleichzeitig auf die verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen abgestimmt ist.

Kommunales Mobilitätskonzept

Auch die Gemeinde Heffingen ist bestrebt, die zukünftige Mobilität diversifizierter, leistungsfähiger und vor allem nachhaltiger zu gestalten – was durch das Einsparen von langen Wegen (Suffizienz) und Mobilitätsformen mit möglichst hohem Wirkungsgrad (Effizienz - z.B. Umstellen der Fahrzeugflotte auf E-Autos, Fahrgemeinschaften) denkbar ist. Die Mobilität, die letztlich dann doch noch übrigbleibt, soll nach und nach verringert bzw. auf umweltfreundliche Mobilitätsformen (Öffentlicher Transport, Rad, Fuß) umgestellt werden.

Am verhältnismäßig einfachsten umzusetzen sind die Ziele dort, wo die Gemeinde selbst „Här a Meeschter" ist, sprich hinsichtlich ihrer eigenen Infrastrukturen – gerade dann, wenn diese vom eigenen Personal genutzt werden (z.B. Mobilität der Beschäftigten, kommunaler Fuhrpark, Straßenraumgestaltung zugunsten des Langsamverkehrs u.ä.). Trotzdem hat sie – wenn auch eingeschränkt – die Möglichkeit, das Verhalten ihrer Bürger*innen zu beeinflussen, sowohl durch das Setzen entsprechender Rahmenbedingungen (Anreize technischer und finanzieller Art, Verbote und Gebote über kommunale Reglemente) als auch durch eine gezielte Informationspolitik (Öffentlichkeitsarbeit, Sensibilisierung, Motivation etc.).

Als qualitative Hauptziele für die Gemeinde lassen sich definieren:

- Förderung der Mobilité Douce, z.B. über die Schaffung von sicheren fußläufigen Schulwegen und neuen Bushaltestellen,
- Anbindung der Wohngebiete an die vorhandenen Bushaltestellen z.B. über gute und sichere Fußwegeverbindungen,
- Vernetzung mit dem regionalen und nationalen Fahrradwegenetz, Verringerung der Belastungen durch den Durchgangsverkehr, z.B. durch die flächendeckende Einführung von Zone 30 in Wohngebieten,
- Beruhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang der Nationalstraße in Dillingen, z.B: durch Projekte im Zentrum der Ortschaft.

Zur erfolgreichen Umsetzung derartiger Ziele und Bestrebungen ist der Einbezug einer Vielzahl an verschiedenen politischen, wirtschaftlichen sowie zivilgesellschaftlichen Akteuren und Interessengemeinschaften auf unterschiedlichen Planungsebenen von wesentlicher Bedeutung. Daher ist es wichtig, frühzeitig die verschiedensten Akteure auf unterschiedlichen Planungsebenen, die je nach Themenbereich unterschiedlich betroffen sind und je nach Zuständigkeit mehr oder weniger aktiv einwirken können, einzubeziehen (Gemeinde mit ihren politischen Entscheidungsträgern (Schöffen -und Gemeinderat) und der Verwaltung (Koordinierung der Maßnahmen, Kommunikation, …), Fachbehörden (AGE, ASTA, MECB, Mobilitätsministerium, MI, Natur- und Geopark (Biologische Station, Beratungsstelle Landwirtschaft, Beratungsstelle Quellenschutz, Biodiversitätsberatung, Beratungsstelle KMU …), Syndikate, Fachplaner (PAG-Büro, SUP-Büro, IT-Dienstleister, Pro-Vélo etc.), Bürgerschaft (NGO's wie Transition Osten, Regionalsektionen des Meco), lokale Vereine, Bürger*innen sowie Vertreter*innen der Gemeindekommission).

Gleichzeitig setzt die Schaffung einer nachhaltigen und resilienten Mobilität neben der effizienten Ausgestaltung und Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen auch den Aufbau eines multimodalen Verkehrsnetzes mit entsprechenden Schnittstellen zur Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs voraus.

Kommunales Mobilitätskonzept Heffingen

Auch die Gemeinde Heffingen ist bestrebt, im Rahmen eines umfangreichen Mobilitätsplans konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um die Mobilität vor Ort und in der Region nachhaltig zu fördern. Dabei zielen die einzelnen Maßnahmen auf die nachfolgenden Handlungsfelder ab:

- **Motorisierter Individualverkehr**

  Nach wie vor nimmt der motorisierte Individualverkehr, insbesondere die Kraftfahrzeugnutzung, hinsichtlich des Modal Splits einen hohen Stellenwert ein. Vor allem in ländlichen Räumen wird das Automobil weiterhin als primäres Fortbewegungsmittel aufgefasst. Das Straßen- und Verkehrswegenetz in und um die Ortschaften der Gemeinde Heffingen setzt sich aus der Nationalstraße N14, verschiedenen chemins repris, Gemeindestraßen sowie einzelnen Feld- und Waldwegen zusammen. Vor dem Hintergrund einer stetigen Zunahme des Mobilitätsaufkommens soll eine Überlastung des Straßennetzes möglichst vermieden werden. Entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen beziehen sich dabei grundsätzlich auf

  - die Beschränkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten auf 50km/h für die Hauptverkehrsachsen (Route Nationale und chemins repris), 30km/h für alle Nebenstraßen sowie 20km/h für Erschließungsstraßen mit Mischverkehrsflächen in geplanten Siedlungsgebieten;
  - die Implementierung von Infrastrukturelementen in Wohngebieten wie Straßenversätzen, Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen, Schwellen, Pollern sowie Pflanzungen, die gleichzeitig dazu beitragen, dass Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität vor Ort ansteigen;
  - die Umgestaltung der Ortseingänge zur Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten sowie der Schaffung eines optischen Übergangs zwischen Siedlungs- und Naturraum;
  - die Schaffung von öffentlichen Stellplätzen mit wasserdurchlässigen Bodenbelägen;
  - den Ausbau des E-Ladenetzes zur Förderung der Elektromobilität.

- **Öffentlicher Transport**

  Mit der Reorganisation des nationalen Busliniennetzes wurden der reguläre Linienverkehr sowie der Schulverkehr in der Region bereits verbessert. Zudem liegen für die Gemeinde Heffingen hinsichtlich des Bummelbusses und des Late-Night-Busses entsprechende Ergänzungsangebote zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor. Handlungsspielraum zur Förderung des ÖPNV besteht für die Gemeinde beispielsweise mit Blick auf eine Verlängerung bestehender Buslinien sowie die Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen. Auch der Ausbau von Fußwegeverbindungen in Richtung Bushaltestellen könnte vorangetrieben werden. Zugleich könnten zusätzliche und sichere Fahrradstellplätze an den kommunalen Haltestellen installiert sowie die dortige Aufenthaltsqualität verbessert werden (Fahrgastkomfort / Informationstafeln / mit Solarenergie betriebene Ladestationen bspw. für Smartphones).

- **Radverkehr**

  Zum Erreichen einer Mobilitätswende sowie zur langfristigen Erhöhung des Anteils des nicht-motorisierten Individualverkehrs am Modal Split ist eine umfassende Förderung des Radverkehrs auf regionalem und kommunalem Niveau anzustreben. In diesem Bereich sind für die Gemeinde Heffingen Potenziale vorhanden, die es möglichst zeitnah auszuschöpfen gilt. Grundsätzlich wird darauf abgezielt, das kommunale Radwegenetz, innerorts sowie außerorts, fortwährend auszubauen und engmaschig mit den nationalen Radrouten (PC5) zu verknüpfen. Gleichzeitig wird auf eine Steigerung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer*innen sowie eine Erhöhung des Fahrkomforts hingearbeitet.

Auch eine Reduzierung der Reisezeit steht dabei im Fokus. Radfahrer*innen sollen möglichst schnell und ohne Umwege auf sicheren und gut befahrbaren Radwegen zu ihren Zielstandorten gelangen. Vor allem zentrale Standorte (Gemeindegebäude/ Schule/ Freizeit- und Nahversorgungseinrichtungen etc.) sollen ohne Weiteres mit dem Fahrrad erreichbar sein. Zudem soll die Anzahl an entsprechenden, sicheren Fahrradabstellanlagen weiterhin erhöht werden.

- **Fußverkehr**

  Das Zufußgehen ist die natürlichste Art der Fortbewegung und nimmt in alltäglichen Lebensabläufen einen hohen Stellenwert ein. Bezüglich einer langfristigen Förderung des Fußverkehrs liegt für die Gemeinde Heffingen das Ziel in der Schaffung eines kohärenten, sicheren und barrierefreien kommunalen Fußwegenetzes (innerorts sowie außerorts). So sollen vorhandene Verkehrswege für Fußgänger*innen ertüchtigt (Lückenschlüsse) und bei Neubauprojekten und zukünftigen Flächenerschließungen dem Fußverkehr die Priorität zugewiesen werden. Zugleich sollen dabei die verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden (Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Kleinkinder etc.).

- **Intermodalität**

  Der Begriff der Intermodalität steht für die Verknüpfung mehrerer unterschiedlicher Verkehrsmittel. Um vor allem den ÖPNV sowie den nicht-motorisierten Individualverkehr attraktiver zu gestalten, ist die Schaffung von Mobilitätsketten von grundlegender Relevanz. Für die Gemeinde Heffingen liegt insbesondere im Hinblick auf die Herstellung inter/-multimodaler Schnittstellen (Park & Ride-Angebote, Bike & Ride-Angebote an Haltestellen, Unterstützung von Car-Sharing Initiativen) ein Handlungsspielraum vor.

Heffingen auf dem Weg zu einer multimodalen Gemeinde

Um in Heffingen mobil zu sein, versucht die Gemeinde gemeinsam mit den staatlichen Instanzen, möglichst viele Mobilitätsbausteine bereitzustellen, damit sich jedermann/ jedefrau für jeden geplanten Weg ganz individuell seine/ ihre Mobilitätskette zusammenstellen kann.

Aufgrund der ländlichen Lage wird der PKW weiterhin eine wichtige Rolle im Mobilitätssystem spielen. Dabei muss jedoch eine Verträglichkeit mit den übrigen Verkehrsteilnehmern und Anwohnern gewährleistet werden, was durch das Tempo-30-Konzept auf Gemeindestraßen umzusetzen versucht wird. Bei Staatsstraßen ist dies schwieriger, aber hier versucht die Gemeinde, bei sensiblen Randnutzungen (Schule) punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auszuloten (geplante Verkehrsberuhigungen an den Ortseingängen der N14 – innerorts bei der Schule wurde abgelehnt). Um die PKW-Nutzung emissionsärmer zu gestalten, unterstützt die Gemeinde die Umrüstung auf E-Mobilität. Chargy-Stationen sind in Heffingen und Reuland an zentralen Standorten vorhanden, die Gemeinde geht mit ihren beiden E-Autos sowie einem E-Dienstfahrrad mit gutem Beispiel voran.

Beim Öffentlichen Transport hat sich die Situation seit der Fahrplanumstellung durch die RGTR für die Heffinger verbessert, da die Linien früher und später am Tag und auch wochenends fahren. Eine intrakommunale Verbindung Heffingen – Reuland ist über das RGTR-Netz gegeben, auch Bummelbus, NightRider und LateNightBus sind vorhanden. Um den Komfort der wartenden Passagiere zu erhöhen, wurden in den letzten Jahren Bushaltestellen und Buswartehäuschen erneuert (Heffingen „rue de Christnach“ und „Thommes“, „Aal Gemeng“ und „Centre“ sollen kurzfristig umgeplant werden).

Im Bereich Radverkehr tut sich einiges, seit die Region über LEADER und ORT bei ProVélo ein regionales Radwegenetz in Auftrag gegeben hat, wird viel überlegt, wie man das Radfahren in Heffingen attraktiver machen kann.

Die Ideen sollen umgesetzt werden (Verbesserung des Belags der Feldwege zwischen Heffingen und Reuland wurde rezent realisiert, Schaffung eines Zubringerwegs aus dem Heffinger Zentrum entlang des Wissbaachs an die PC5 in der Supp ist in Planung etc.), die bereits umgesetzte einheitliche Beschilderung garantiert gut identifizierbare Anschlüsse an die nationalen Radpisten (PC5 an der Weißen Ernz). Wer kein eigenes Rad besitzt oder mitbringen will, kann auf die verschiedenen Rent-a-Bike-Stationen der Region (in Heffingen u.a. in der Supp) zurückgreifen.

Beim Fußwegenetz profitieren die Bürgerinnen davon, dass auch aus touristischen Gründen viele kurze Wege (auch innerorts) vorhanden sind und auch bei den Wohngebietsplanungen immer auf fußläufige Abkürzungen geachtet wurde. Auch werden straßenbegleitende Trottoirs – dort, wo baulich möglich – vorgehalten oder neu geplant (u.a. „Beezebierg“). Diese stellen auch die Verbindungen aus den Ortschaften zu den überörtlichen Wegen – Feldwegen oder Wanderwegen - her.

Besteht eine Mobilitätskette aus mehreren Fortbewegungsmitteln, ist auf die Umsteigesituationen zu achten. Park-and-Ride-Angebote sind eher in größeren Gemeinden bzw. an wichtigen Verkehrsknoten-punkten vorzufinden – in Heffingen kann der Parkplatz „Sporthalle“ durch die Lage nahe der Bushaltestelle als solcher genutzt werden. Ein Kiss&Go ist bei der Grundschule eingerichtet. Bike&Ride ist am Bushalt „Centre/ Abri“ möglich. Car-Sharing-Systeme sind aktuell im ländlichen Raum noch wenig verbreitet, „Treffpunkt Fahrgemeinschaft“ (Co-Voiturage-Parkplätze) eher an den Autobahnauffahrten bzw. Autobahn-Grenzübergängen (Wasserbillig) zu finden.

Weiterführende Umsetzung

Auch wenn der Stand im Bereich Mobilität in der Gemeinde ein sehr guter ist, so entwickelt sich dieses Themenfeld doch stetig weiter, so dass kurz- und mittelfristig in allen Gemeinden des Landes noch „To-Dos“ auf der „Bucket-List“ stehen werden, u.a. folgende:

- Im Bereich des Individualverkehrs soll die Elektromobilität weiter gefördert werden. Die Gemeinde ist hier schon weit fortgeschritten, indem sie bereits zwei Chargy-Doppelladesäulen aufweisen kann. Weitere Stationen sind in der Überlegung (z.B. beim neuzugestaltenden Platzbereich „A Schulesch“) Egal ob elektrisch oder fossil, die Verträglichkeit des Autoverkehrs innerorts mit der Wohnfunktion muss gefördert werden zugunsten der Anwohner*innen und der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr. Hier werden – komplementär zum bereits bestehenden Tempo-30-Konzept auf Gemeindestraßen – die in der Planung befindlichen Beruhigungen auf Staatsstraßen (N14 an den Ortseingängen) zeitnah umgesetzt werden. Mittelfristig könnte auch der sehr linear verlaufende CR „rte de Christnach“ im Bereich des Ortseingangs weiterführend beruhigt werden mittels baulicher Maßnahmen, die noch zu definieren sind (z.B. Ergänzung der bestehenden baulich-optischen Einengung durch einen Verschwenk o.Ä.).
- Die RGTR-Busverbindungen sind seit der Reorganisation des Busnetzes 2022/ 2023 auf einem sehr guten Stand, die Gemeinde hat mit der Teilnahme am Night-Rider (plus Late-Night-Bus und Bummelbus) weitere Komplementärangebote geschaffen. Was in der Befugnis der Gemeinde steht, ist zudem der „Komfort“ an den Haltestellen. Dafür hat die Gemeinde rezent mehrere Haltepunkte mit einem ansprechenden Wartebereich ausgestattet bzw. die alten ersetzt (Heffingen „Thommes“), weitere werden folgen. Informationssysteme sind dahingehend eingerichtet, dass an den Haltestellen

QR-Codes aushängen, mit denen man online auf die aktuellen Abfahrten der jeweiligen Station (mit Pünktlichkeit in Echtzeit) geleitet wird.

- Der Ausbau der Radinfrastruktur hat einerseits Fortschritte gemacht, indem der bestehende Feldweg Reuland – Heffingen leicht ausgebaut und vor allem asphaltiert wurde (gemeinsam mit der ASTA und auf Vorschlag des regionalen Radwegekonzepts). Dadurch ist Reuland fahrradfreundlicher an den Hauptort Heffingen und über die dort bestehenden Radverbindungen über den Beetzebierg an die PC5 in der Supp angebunden. Andererseits hängt der geplante „chemin mixte“ von „A Schulesch“ entlang des zu renaturierenden Wissbaachs schon seit geraumer Zeit in der Planungsphase fest (Eigentümerproblematik). Die Anzahl der vorhandenen Radstellplätze ist als gut einzustufen und soll sukzessive erweitert werden.
- Die Fußwegeverbindungen waren und sind – auch dank der touristischen Ausrichtung der Gemeinde und der Region – auf einem sehr guten Niveau. Kleinere Lückenschlüsse sind teils geplant (scheiterten aber oft an der Eigentumsproblematik), teils aber auch umgesetzt (Verbindungsweg „Dellegaass“-Sporthalle, N14 – „Um Beil“).
- Zur Förderung der Intermodalität spielt in ländlichen Gemeinden auch das öffentliche Parken eine wichtige Rolle. Der Bau des öffentlichen ökologischen Parkplatzes bei „A Schulesch“, der 2027 beginnen soll, kann nicht nur dazu beitragen, den direkten Einzugsbereich (u.a. Epicerie) besser zu versorgen. Die zusätzlichen Parkplätze können auch als P&R genutzt werden, da die Bushaltestelle „Centre“ direkt anbei ist.

Überführung in den Aktionsplan Mobilität

Die folgende Planung liefert die Grundlagen und die Rahmenbedingungen für die Gemeinde für das zukünftige Handeln im Bereich Mobilität.

Auf Basis der ermittelten Potentiale wurden bereits planerische Ansätze/ Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine definiert – teils schon sehr konkret, da die Planung bereits begonnen hat, teils als Vorschlag, der noch diskutiert, konkretisiert und beschlossen werden muss, bevor er in die Umsetzungsphase eintreten kann.

- Um eine möglichst aktuelle und übersichtliche Struktur für die konkreten „To-Dos“ zu erhalten, werden diese in den „Aktionsplan Mobilität“ überführt. Dadurch kann jede einzelne Maßnahme – neben der Maßnahmenbeschreibung – genaue Zuständigkeiten (intern/ extern) definieren, Zeitschienen festlegen (Start- und Endpunkt, eventuell Zwischenetappen/ Meilensteine, Einhaltung der Timeline), die notwendigen Budgetmittel (gesamt/ jährlich) dokumentieren und kann auch – sofern möglich – Einsparpotentiale auf (in CO_2 bzw. kW/ Liter/ …) aufzeigen.

Der Aktionsplan ist ein flexibles und iterativ angelegtes Instrument, das bei Bedarf – mindestens jedoch jährlich – einer Fortschreibung unterzogen wird. Die jährliche Fortschreibung dient dabei auch als Monitoring und Evaluierung, mögliche Konsequenzen sind in den kommenden Aktionsplan für das neue Jahr zu überführen.