

Zwischenbilanz "02/2026" des mit den staatlichen Instanzen abgestimmten Mobilitätskonzepts für Fuß/Rad/Bus/Auto

+ an das MMTP gerichtete offene Fragen bezüglich Kapitel 3.3-3.5 & 5.2

0	Einleitung: Eckwerte des 2025 ausgearbeiteten Mobilitätskonzeptes
1	Bilanz "02/2026" des im Jahr 2012 gemeinsam von Stadt und Staat erstellten Verkehrskonzeptes
2	Stadtzentrum: Zusammenführung einzelner Teilprojekte zu einem kohärenten Gesamtprojekt für eine verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt mit verbessertem Busangebot
	2.1 Neugestaltung der Ortsdurchfahrt N10/ rte de Luxembourg /Place du Marché /Rue du Pont 2.1.1 Parkraumangebot 2.1.2 Zeitplan und Kostenschätzung 2.2 Ausblick : Weiterführende Überlegungen zur Reduzierung des ortsfremden/transitären Schleichverkehrs im historischen Stadtkern 2.3 Voie de Délestage: By-Pass Knepperkreuzung / Rue des Remparts + Voie Charly
3	Überlegungen betreffend das zukünftige Buskonzept RGTR (+Interaktion mit der Infrastrukturplanung am Pôle d'échanges Ste Croix + Klärung der Verkehrsführung/Änderung des Statuts des Staatsstraßennetzes im Bereich der rue Henri Tudor + Neue Bushaltestelle inkl. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der N10)
	3.1 Vorteile / Defizite des 01/2023 vom MMTP vorgeschlagenen Buskonzeptes 3.2 Erster Vorschlag (2024) der Stadt Echternach zur Optimierung des initial vom MMTP ausgearbeiteten Buskonzeptes 3.3 Neuer Vorschlag "2026" der Stadt Echternach zur Reduzierung des Busverkehrs in der Rue Henri Tudor (Lösungsansätze I-III) 3.4 Neuer Vorschlag "2026" der Stadt Echternach zur Änderung des Statuts des Staatsstraßennetzes im Bereich des P.E. Ste Croix/der rue Henri Tudor 3.5 Neuer Vorschlag "2026" der Stadt Echternach: Neue Bushaltestelle N10 (+Herabsetzen der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 auf 50 km/h)
4	Pôle d'échanges Ste Croix: Modularer Ausbau der staatlichen Freifläche (Neue Businfrastruktur + P&R + eventuelles Kopfgebäude + Parkhaus im Rahmen der benachbarten Aktivitätszone Z.A.E. Schmatzoacht)
5	Anschluss von Businfrastruktur/ P&R Ste Croix + Z.A.E. Schmatzoacht/ H.Tudor + Cité Manertchen an den nationalen Radweg PC3
	5.1 zurückbehaltene Radwegeverbindung 5.2 zwischenstaatliche Kostenaufteilung steht aus
6	Zeitplan der Bauarbeiten im Hinblick auf eine stufenweise Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Das im Jahre 2025 zusammen ausgearbeitete Verkehrskonzept basiert auf folgenden Eckdaten:

➤ **Ortsdurchfahrt/Place du Marché/neues Buskonzept**

- Autoverkehr im Sens unique
- Busse im double sens
- Im Gegensatz zum heutigen RGTR-Angebot (welches das Zentrum umfährt) soll der öffentliche Transport zukünftig dank einer konsequenten double-sens Führung der Busse deutlich näher/attraktiver an das Ortszentrum sprich die Place du Marché/Fußgängerzone gebracht werden
- Auslagerung der derzeitigen beim Cactus gelegenen RGTR-Terminus-Busgare an den Ortsrand Ste Croix. Somit muss keine neue Terminus-Busgare im Rahmen des By-Pass „Knepperkreuzung“ gebaut werden und die diesbezügliche Flächenreservierung im Plan sectoriel Transport kann im Sinne einer „Entrée en localité“ urbanistisch entwickelt werden
- Dank der neuen Terminus-Busgare Ste Croix ist so dass die seitens des Staates initial hier angedachte auch kein Ausbau der Businfrastruktur "A Kack" auf der gemeindeeigenen Fläche mehr nötig, Reduktion der zentrumsnahen Parkplätze entfällt

➤ **Verkehrsberuhigung/Neugestaltung der rte de Luxembourg/N10 (Tempo 30 & Shared Space)**

- Aufgrund der nötigen unterirdischen Infrastrukturarbeiten soll im Sinne eines optimalen Bauphasenplans als erstes die gemeinsam von PCH/ Gemeinde auszuführenden Arbeiten in der Ortsdurchfahrt bis Sommer 2029 abgeschlossen sein bevor anschließend mit den Bauarbeiten an der "Voie de Délestage" (By-Pass Knepperkreuzung / rue des Remparts + Voie Charly) begonnen werden kann

➤ **Pôle d'échanges Ste Croix: Modularer Ausbau der staatlichen Freifläche (Neue Businfrastruktur + P&R + eventuelles Kopfgebäude + Parkhaus im Rahmen der benachbarten Aktivitätszone Z.A.E. Schmatzoacht)**

- Am 3. Dezember 2025 wurde im Rahmen des "Débat d'orientation" in der Abgeordnetenkommission der Pôle d'échanges (OA 7012) einstimmig auf die Liste der nationalen Infrastrukturprojekte aufgenommen, so dass die staatlichen Behörden (PCH-DOA) mit der vertieften Planung beginnen können. Diese umfasst laut "Débat d'orientation", die folgenden 4 Elemente:
 - gare routière avec 10 arrêts/quais de bus et 6 quais d'attente ;
 - pôle d'échanges (PE) et P&R d'environ 400 places ;
 - parking à étages d'environ 1200 places (+ 2 passerelles reliant le P.E. à la Z.A.E. Schmatzoacht);
 - construction d'un bâtiment administratif

➤ **Zeitplan der Bauarbeiten im Hinblick auf eine stufenweise Umsetzung des Mobilitätskonzeptes**

- **Sommer 2029:** Zeitgleiche Fertigstellung der Arbeiten im Ortskern (Tempo 30/Shared Space auf N10) und des ersten Teils der neuen Terminus-Busgare am Ortsrand Ste Croix
- **2031/2032:** Zeitgleiche Fertigstellung des Pôle d'échanges Ste Croix (komplette Businfrastruktur + P&R + Parkhaus) und der Z.A.E. Schmatzoacht → Ziel: Parkhaus soll zukünftigen Parkplatzbedarf der geplanten Z.A.E. abdecken
- **Frühjahr 2034:** Zeitgleiche Fertigstellung der Bauarbeiten der "Voie de Délestage" d.h. vom By-Pass Knepperkreuzung / rue des Remparts und der Voie Charly

Das 2012 gemeinsam von der Stadt Echternach und den staatlichen Instanzen erstellte Verkehrskonzept (siehe integrativer Gesamtentwicklungsplan Echternach, Umsetzungshorizont 2020) erhielt die „approbation ministérielle“ vom damaligen MMTP-Minister C. WISELER und wurde in diesem Kontext auch bei einer öffentlichen Vorstellung im Trifolion breit von quasi allen Anwesenden getragen. Neben dem mittlerweile in den nationalen Planungsinstrumenten (Plan sectoriel Transport/PST resp. Plan national de mobilité/PNM 2035) festgeschriebenen Ausbau des übergeordneten Straßennetzes (Liaison Morgenstern, By-Pass Cactus, Voie Charly) **enthielt das 2012 anvisierte Verkehrskonzept u.a. Lösungen zum Ersatz der 4 Bus-Funktionen**, die es aufgrund der Eliminierung der damaligen Businfrastruktur auch weiterhin galt abzudecken. **Zieht man nun bezüglich besagter 4 Funktionen (F1-F4) die Bilanz, besteht 2026 bei 3 von 4 Punkten noch folgender Handlungsbedarf:**

- F1: Bau einer neuen, dauerhaften Businfrastruktur → **derzeitige, temporäre Busgare beim Cactus ist keine langfristige Lösung**, da sie als Vorbedingung, um den Bau von By-Pass Cactus zu ermöglichen, stark reduziert werden muss
- F2: Bau von Stellplätzen für 8 Touristenbusse → **noch offener Punkt – Lösung steht aus**
- F3: Auslagerung Betriebshof für CFL-Busse an Ortsrand → umgesetzt
- F4: dauerhafter Terminusabstellplatz für Betriebspausen der RGTR-Busse → **noch offener Punkt – Lösung steht aus**

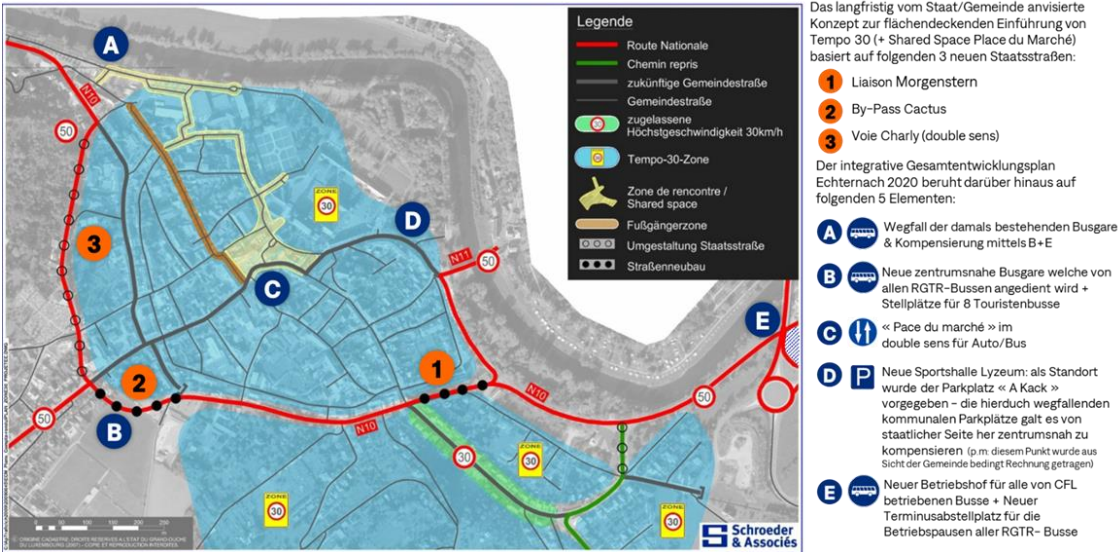


Abbildung 1: Gemeinsam von Stadt/Staat erstelltes Verkehrskonzept für den Horizont 2020 (=integrativer Gesamtentwicklungsplan Echternach): Zukünftige Hierarchie des Straßennetzes auf Basis der neuen Staatsstraßen 1 – 3 sowie der Elemente A – E

Im nachfolgenden ist in Bezug auf Echternach die Neuordnung der Staats- und Gemeindestraßen auf Basis des Gesetzes vom 15.12.2021 dokumentiert (siehe Abb.2) sowie das "Règlement grand-ducal du 10 février 2021 rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »".

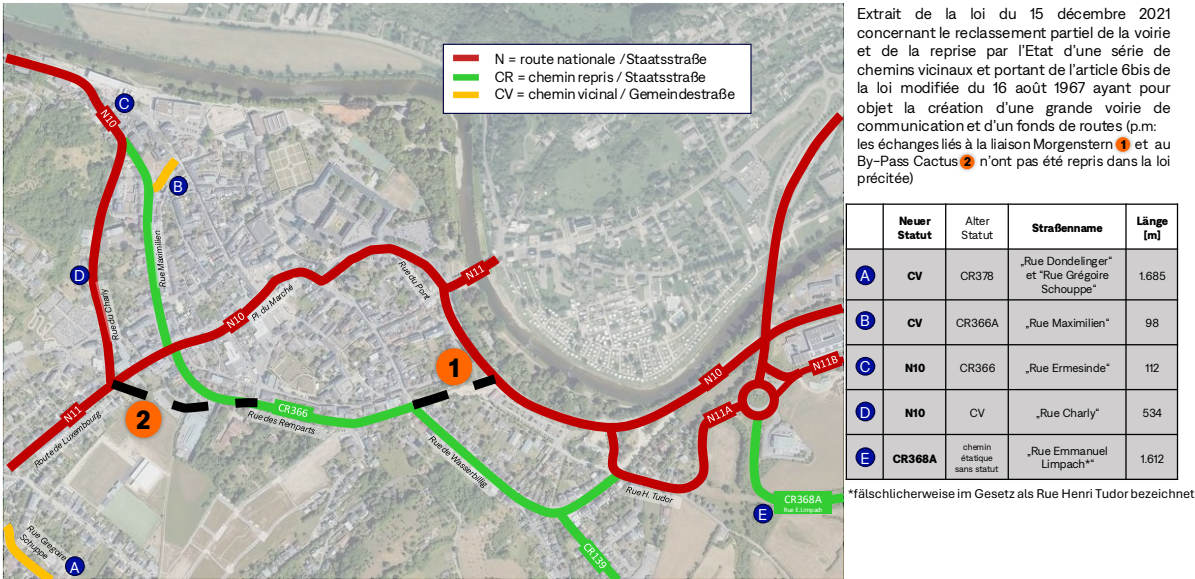
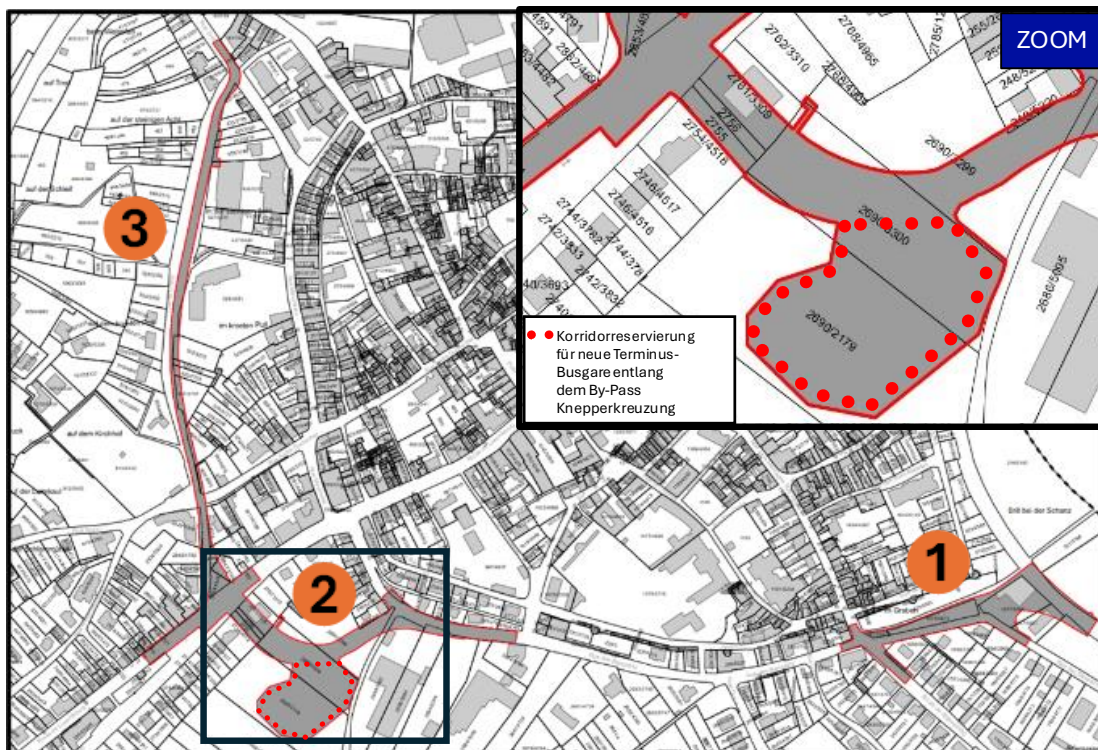


Abbildung 2: Neuordnung des Statutes von Staats- und Gemeindestraßen aufgrund des Gesetzes vom 15.12.2021



PST en vigueur : **1** Liaison Morgenstern **2** By-Pass Cactus **3** Voie Charly (double sens)

Abbildung 3: Auszug aus dem Règlement grand-ducal du 10 février 2021 rendant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » (Annexe 2a. couloirs et zones superposés pour les projets d'infrastructures de transport)

Aufgrund der 2025 festgehaltenen Neuausrichtung des Mobilitätskonzeptes (inkl. Verlagerung der Terminus-Busgare von dem derzeitigen Cactus-nahen Gelände an den Ortsrand Ste Croix) kann die im aktuellen PST vorgesehene Korridorreservierung für eine neue, entlang dem „By-Pass Knepperkreuzung“ gelegene Terminus-Busgare via „procédure accélérée“ rausgenommen werden und dieses Areal auf Basis von einer MOPO PAG urbanistisch genutzt werden. In diesem Sinne verfolgen die Gemeinde/PCH seit Ende 2025 das Ziel, das im Rahmen des Projektes "By-Pass Knepperkreuzung" notwendige Retentionsbecken (das ursprünglich vollständig auf dem Grundstück A vorgesehen war, siehe Abb4., A) auf die gegenüberliegende Seite in Richtung des Cactus-Parkplatzes zu verlegen (siehe Abb4., B). Entsprechend wird nach der „Approbation ministérielle“ der APD-Planung des „By-Pass Knepperkreuzung“, diese an das Landesplanungsministerium weitergegeben um die entsprechenden Anpassungen mit Hilfe der „procédure accélérée (möglich, da die Korridorreservierung ausschließlich verkleinert wird) einzuleiten. Das Landesplanungsministerium hat in der Sitzung vom 21.11.2025 der Gemeinde versichert, ihr die neue Korridorreservierung „pour avis“ zukommen zu lassen, bevor diese anschließend in den Etappen Regierungsrat usw. den prozeduralen Weg durchläuft.

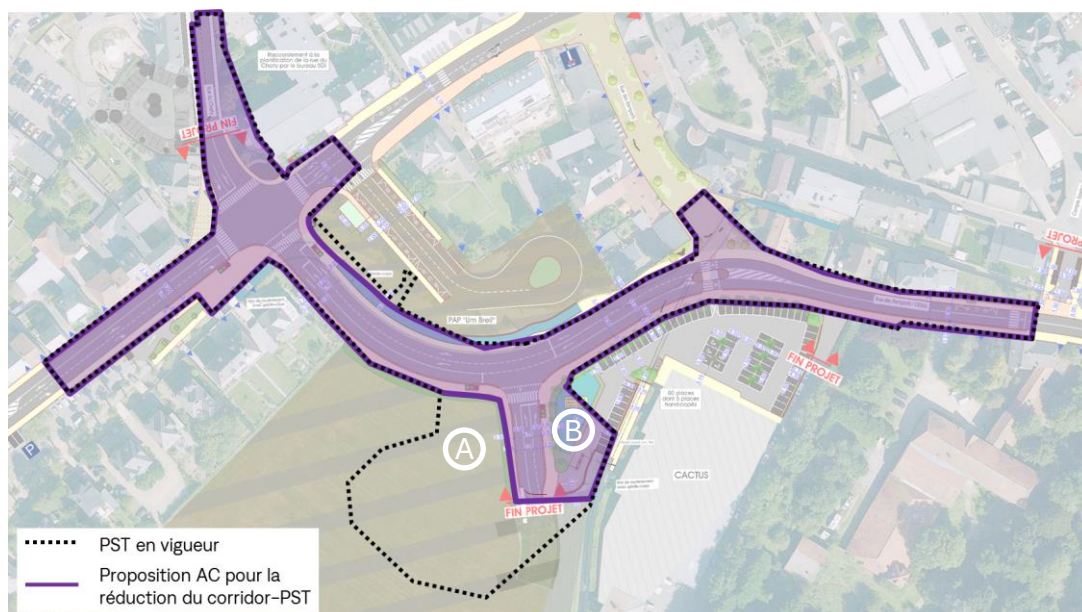
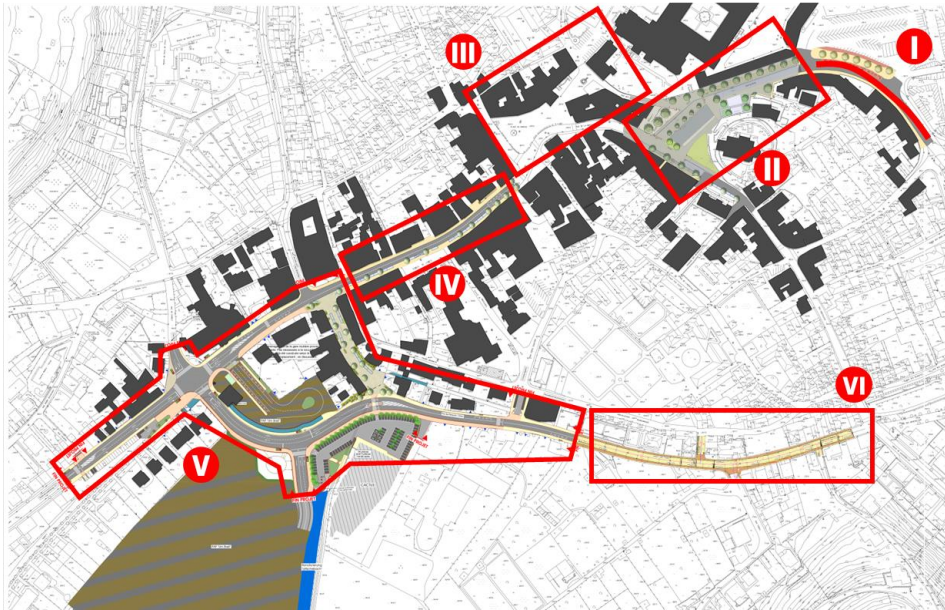


Abbildung 4: Die aktuelle Anfrage der Stadt Echternach betreffend die Änderung des PST-Korridors zur Freigabe des betreffenden Grundstück A für urbanistische Nutzung

Stadtzentrum: Zusammenführung einzelner Teilprojekte zu einem kohärenten Gesamtprojekt für eine verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt mit verbessertem Busangebot

Aufgrund notwendiger Kanalarbeiten, die sich von der Rue du Pont über die Place du Marché und die Route de Luxembourg bis über den Anschluss des zukünftigen By-Pass hinaus erstrecken, wurde die ursprüngliche Planung – bestehend aus mehreren Teilprojekten – im Laufe des Jahres 2025 in Abstimmung mit der PCH zu einem einheitlichen Gesamtprojekt zusammengeführt.



- I Kanalarbeiten D-C**
→ Gemeinde/S&A (2025)
+ **Neugestaltung/Tempo 30 auf der rue du Pont**
→ Gemeinde/ E&P/S&A (2025)
- II Neue Platzgestaltung Mockeséi**
(Shared Space auf N10)
→ Gemeinde/ E&P (2022)
- III PMR-gerechte Planung der Place du Marché**
(ohne Shared Space auf N10)
→ Gemeinde/E&P (2024)
+ **Shared Space Place du Marché**
→ Gemeinde/E&P/S&A (2025)
- IV Neugestaltung/Tempo 30 der rte de Luxbg**
→ Gemeinde/S&A (2024)
- V By- Pass Cactus/Knepperkräuzung**
→ PCH/S&A (2025)
- VI Neugestaltung der rue des Remparts (CR366)**
→ PCH (2025)

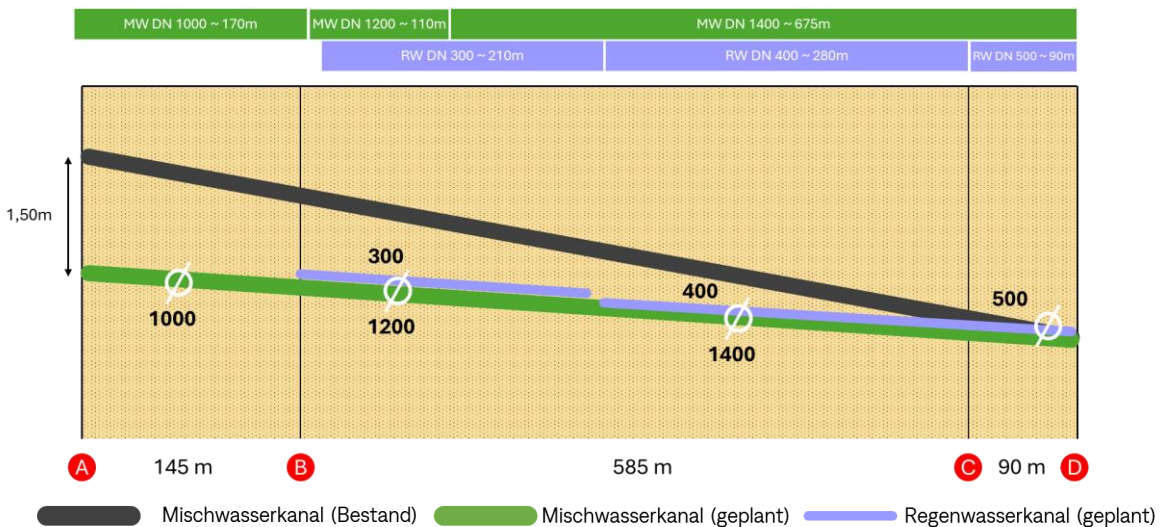
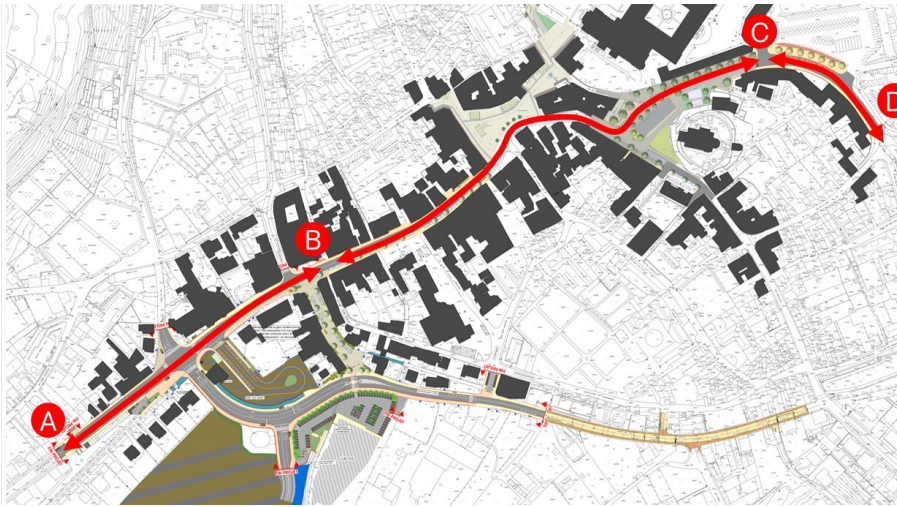


Abbildung 5: Stadtzentrum: Zusammenführung einzelner Teilprojekte zu einem kohärenten Gesamtprojekt für eine verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt mit verbessertem Busangebot

2.1 Neugestaltung der Ortsdurchfahrt N10/ rte de Luxembourg /Place du Marché /Rue du Pont

Im Laufe des Jahres 2025 wurde in mehreren Sitzungen zwischen der Stadt Echternach, der PCH und den staatlichen Instanzen INRA, INPA, ADAPTH und ABP die Planung der Ortsdurchfahrt abgestimmt, sodass die PCH die APD-Planung im Dezember 2025 zur ministeriellen Approbation einreichen konnte.

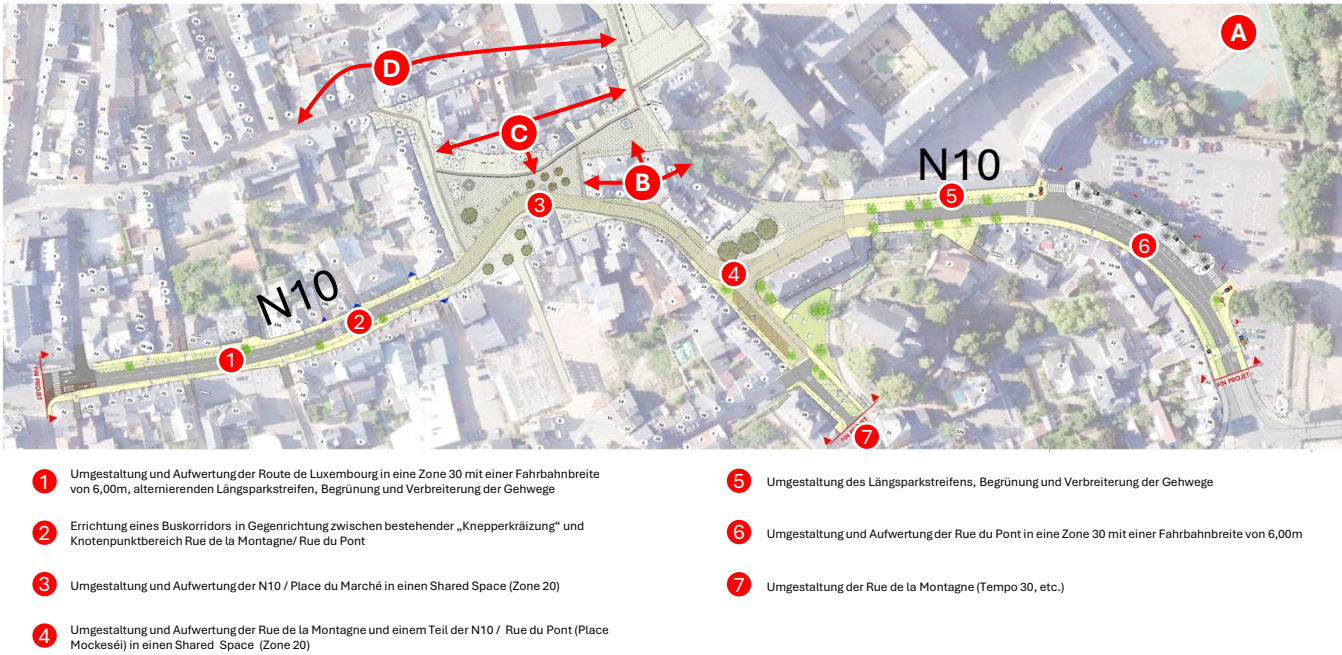


Abbildung 6: Neugestaltung der Ortsdurchfahrt N10/ rte de Luxembourg / Place du Marché / Rue du Pont

Es ist angedacht das APD-Projekt zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt N10/ rte de Luxembourg / Place du Marché / Rue du Pont am 20.4.2026 dem Gemeinderat im Rahmen einer Arbeitssitzung detailliert vorzustellen mit dem Ziel das Projekt im Gemeinderat vom 1.6.2026 zu votieren.

Die von der ABP (Administration des bâtiments publics) ausgearbeitete Machbarkeitsstudie « Nouveau parking LCE avec nouvel accès (+ nouveaux terrains de sport) » wurde bereits im Dezember 2024 den Instanzen INPA, INRA sowie der Gemeinde Echternach ein erstes Mal präsentiert. Ziel des Projektes ist die Errichtung eines neuen Parkplatzes hinter dem Schulgebäude für die Lehrkräfte des Lycées. Der neue Parkplatz soll über eine Zufahrt vom bestehenden Parkplatz „A Kack“ erschlossen werden und während den Schulferien, sowie an den Wochenenden für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Zusätzlich äußert die Gemeinde den Wunsch, dass diese Parkplätze auch außerhalb der Schulzeiten, sprich am Abend oder den schulfreien Nachmittagen für die Öffentlichkeit zugänglich sein sollen. In Abstimmung mit ABP wurde festgehalten, dass der Zugang über die Place Isidore Comes (siehe Abb. 7, I) bis hin zur Porte St. Willibrord (siehe Abb. 7, II) weiterhin für den Lieferverkehr des Trifolion, Einsatzfahrzeuge des CGDIS sowie den Nightliner im Rahmen von Veranstaltungen im Trifolion befahrbar bleibt. Dank der neuen, am Wochenende öffentlich zugänglichen Parkplätze hinter dem Lycée kann der Parkplatzsuchverkehr in Bezug auf die neben dem Trifolion liegende Musikschule (und somit auch die Verkehrssicherheit der Musikschüler) deutlich verbessert werden.



Abbildung 7: Nouveau parking LCE avec nouvel accès (+ nouveaux terrains de sport) → siehe Abb. 6, A

Das Projekt A ermöglicht es den Parksuch- und Zielverkehr in der Rue des Écoliers deutlich zu reduzieren da nur mehr 42 öffentliche Parkplätze einen Zugang gewährt bleiben muss. In Kombination mit einer Lichtsignalanlage in der Rue des Écoliers kann der Marktplatz auch im Bereich B vom motorisierten Individualverkehr befreit werden (siehe Abb. 9). ABP ist sich der Interaktion der Projekte A und B bewusst und erstellt derzeit einen detaillierten Zeitplan zur Umsetzung des Projektes A, der daraufhin an die Gemeinde übermittelt wird:

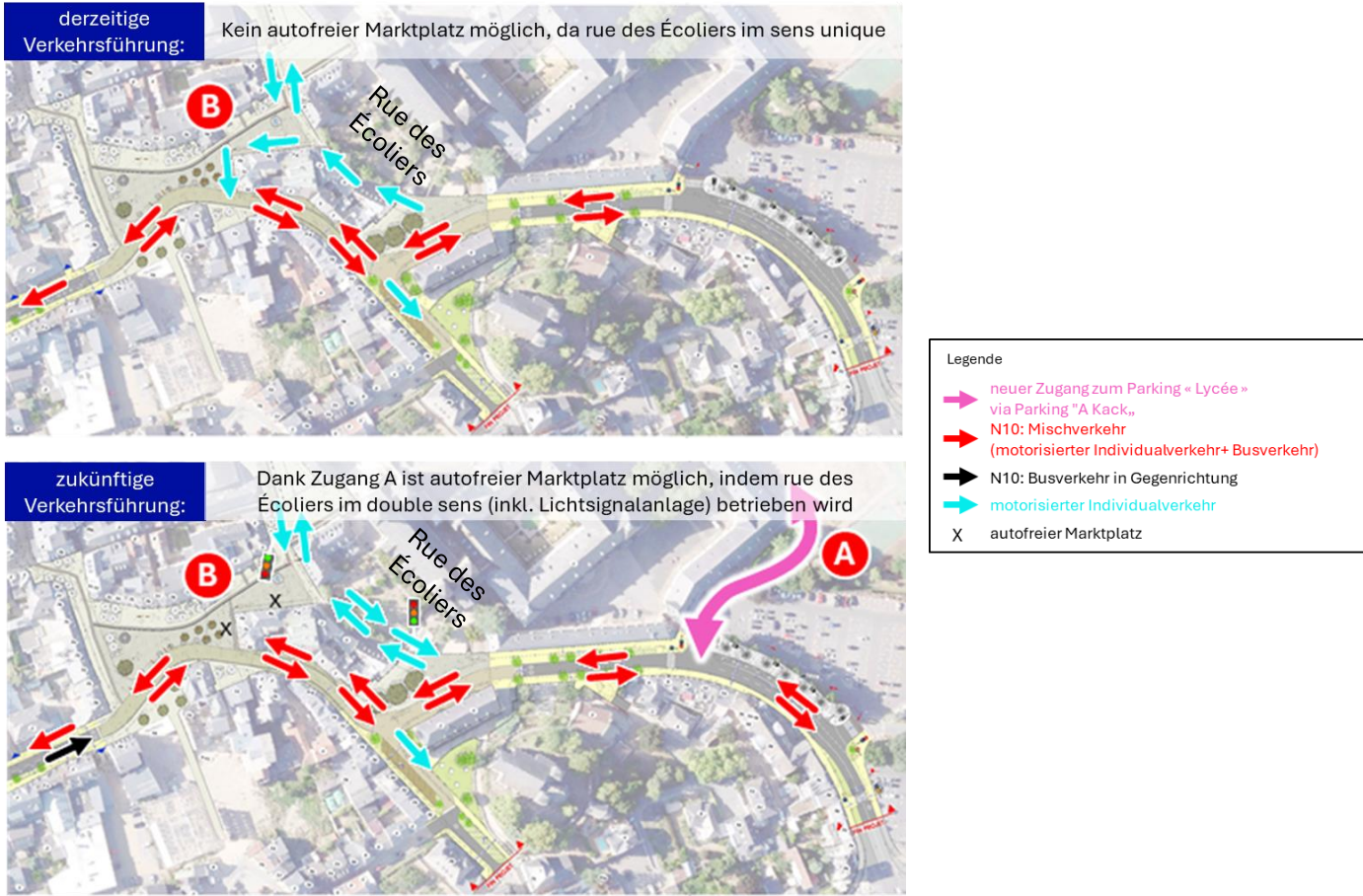


Abbildung 8: Derzeitige/zukünftige Verkehrsführung im Hinblick auf einen autofreien Marktplatz im Bereich B

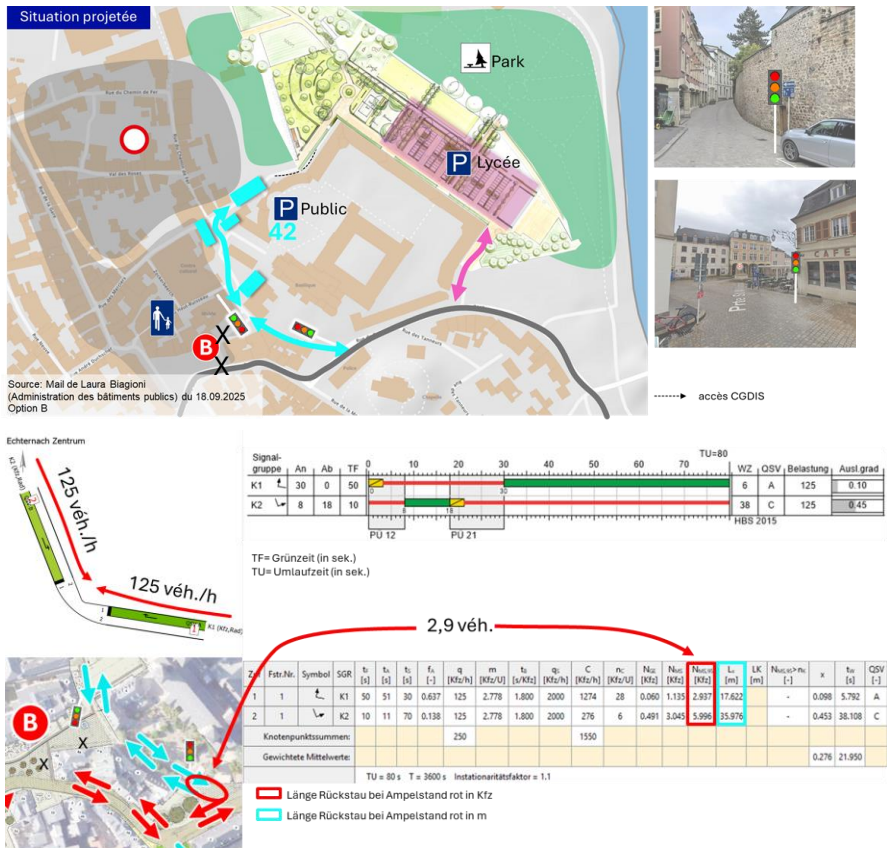


Abbildung 9: zukünftige Verkehrsführung im Hinblick auf einen autofreien Marktplatz im Bereich B

Im Rahmen des N10-Projektes wird eine PMR (personnes à mobilité réduite) – gerechte Gestaltung des Marktplatzes umgesetzt. In Kombination mit einer Modernisierung der unterirdischen Infrastruktur stellen sich die PMR-gerechten Maßnahmen auf dem Markplatz wie folgt dar (Stand 12/‘25) :

- die notwendigen Arbeiten am Kanal- resp. Versorgungsnetz gilt es maximal mit dem PMR-Plattenband zu kombinieren
- Bordsteine, welche zurzeit ein höhentechnisches Hindernis zur PMR-gerechten Gestaltung des Marktplatzes darstellen, sind zu entfernen
- keine Notwendigkeit ein Leitsystem für Sehbehinderte im Plattenband zu integrieren, da sich die benutzten Platten sowohl farblich als auch oberflächlich (glatte Oberfläche) vom bestehenden Kopfsteinpflaster (raue Oberfläche) absetzen und somit als Kontrast ausreichen
- Abstimmung der Lage der PMR-gerechten Plattenbänder mit den freizuhaltenden Feuerwehruzugänge, der Lage der Außenterrassen und der Lage der verschiedenen Stände bei auf dem Markplatz stattfindenden Festen und Märkten (Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt, etc.)



Abbildung 10: PMR – gerechte Gestaltung des Markplatzes + Interaktion mit der Lage der verschiedenen Stände bei auf dem Markplatz stattfindenden Festen und Märkten (Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt, etc.)

2.1.1 Parkraumangebot

Im Rahmen der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt wird dem Fußgängerverkehr, der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes und der Begrünung/Entsiegelung mehr Platz eingeräumt, was zwangsläufig mit dem Wegfall einzelner Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einhergeht. Dem stehen jedoch eine hohe Anzahl zusätzlicher Stellplätze im neu angedachten Parkhaus „Bénédictins“, dem Parking „Lycée“ und dem zukünftigen P&R Ste-Croix entgegen. Derzeit steht noch nicht abschließend fest, wie viele Stellplätze im zukünftigen Parkhaus Ste-Croix der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen werden (siehe Punkt 4).

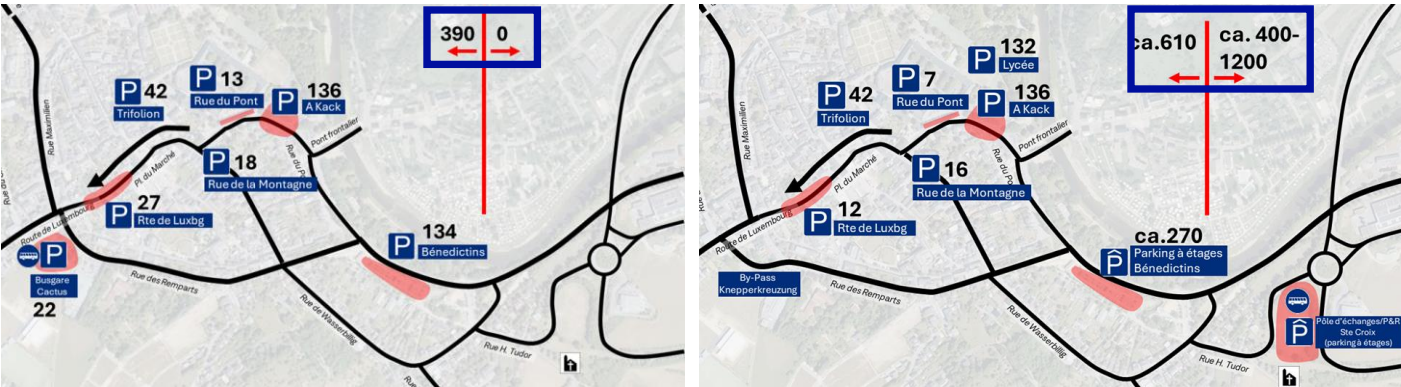


Abbildung 11: Aktuelles/zukünftiges Parkraumangebot

2.1.2 Zeitplan und Kostenschätzung

Der mit PCH abgestimmte Zeitplan für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sieht eine Fertigstellung des Projektes für Sommer 2029 vor.

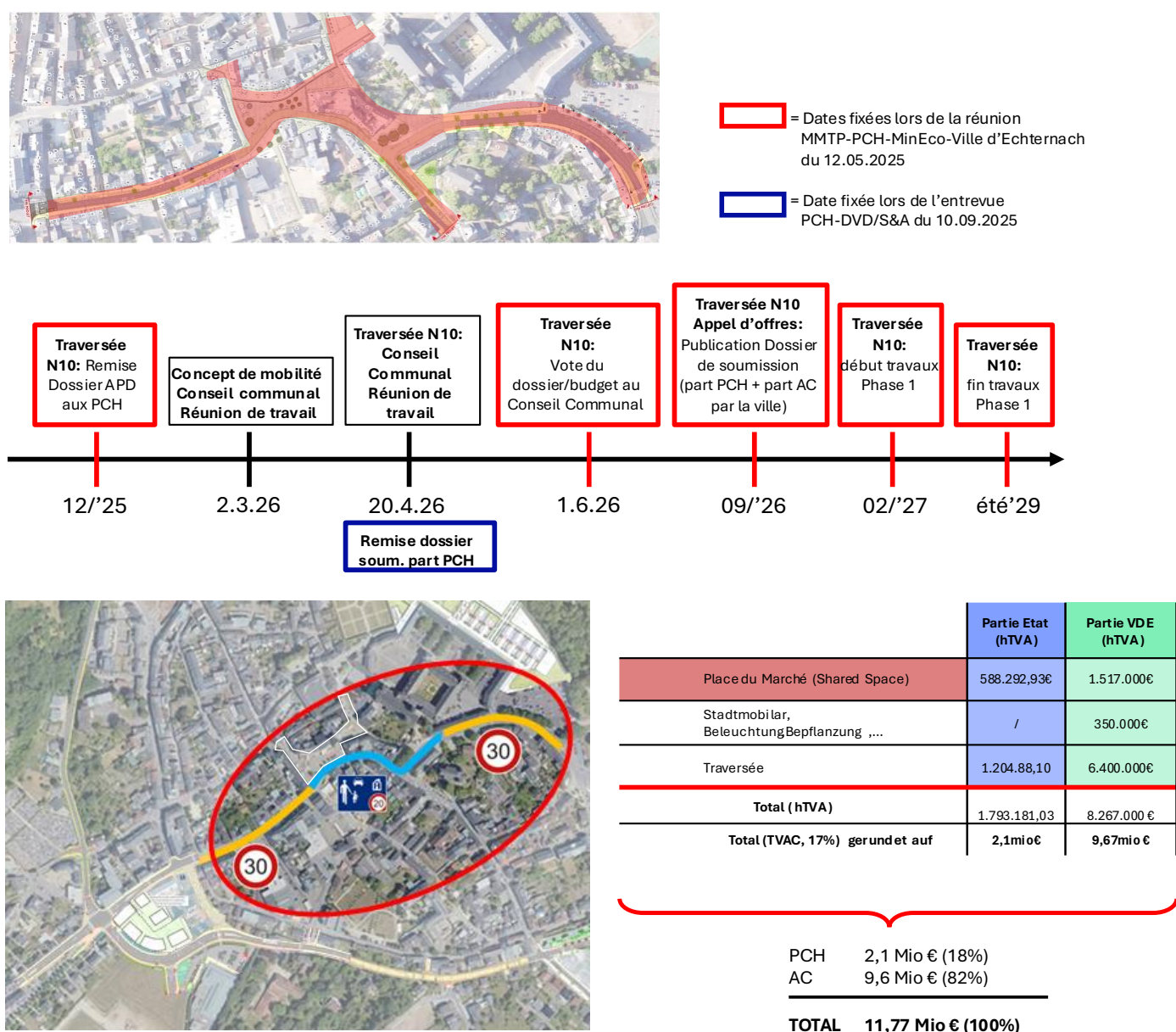


Abbildung 12: Zeitplan und Kostenschätzung

Während im Rahmen des APD-Dossiers im Dezember 2025 eine detaillierte Kostenschätzung für die "Partie Etat" erstellt wurde, erfolgt diese für die "Partie Ville d'Echternach" bis 04/2026.

2.2 Ausblick: Weiterführende Überlegungen zur Reduzierung des ortsfremden/transitären Schleichverkehrs im historischen Stadtkern

Die bereits 2016 vom derzeitigen Schöffenrat ausgearbeiteten Überlegungen zur Reduzierung des Verkehrs im historischen Stadtkern dank der Installation mehrerer versenkbarer Poller („bornes amovibles“) wurden 2025 neu beleuchtet mit dem gleichbleibenden Ziel das Zentrum möglichst vom transitären motorisierten Verkehr zu entlasten. Die grundsätzliche Idee eines weitgehend autofreien Zentrums in Kombination mit der in Zwischenzeit in vielen europäischen Städten angewandten intelligenten Zugangsbeschränkung (oft ohne Poller sondern nur kameraunterstützt) wird weiterverfolgt und zu gegebenem Zeitpunkt mit allen Beteiligten abgestimmt.

Vor dem Hintergrund des Projektes A und der damit verbundenen Neuorganisation der Zufahrten, tendiert die Gemeinde dazu, im Rahmen der Neugestaltung der Place du Marché eventuell die erste Umsetzungsphase dieses Konzeptes zu realisieren. Diese Phase 1 sieht vor, die bestehende Fußgängerzone gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abzugrenzen. Ob die räumliche Abgrenzung dieser ersten Phase über den im Jahre 2016 vorgesehenen Perimeter hinaus erweitert werden soll oder ob eine solche Erweiterung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, bleibt zu gegebenem Zeitpunkt in Abstimmung mit allen Beteiligten zu klären.

Gegenüber dem 2016 angedachten Ansatz bleibt zu untersuchen, ob die hohen Investitionskosten (und geringe Flexibilität) von versenkbaren Pollern dank intelligenter kameraunterstützter Überwachung optimiert werden können. Auch soll das initiale Konzept, die rue des Écoliers mittels Sensorik und Ampelsystem im Zweirichtungsverkehr zu betreiben (inkl. Anzeige am Eingangsbereich betreffend freie Parkplätze) im Rahmen eines von der Regierung unterstützten „Smart Cities“- Projektes überarbeitet (und damit subventionsfähig) werden.

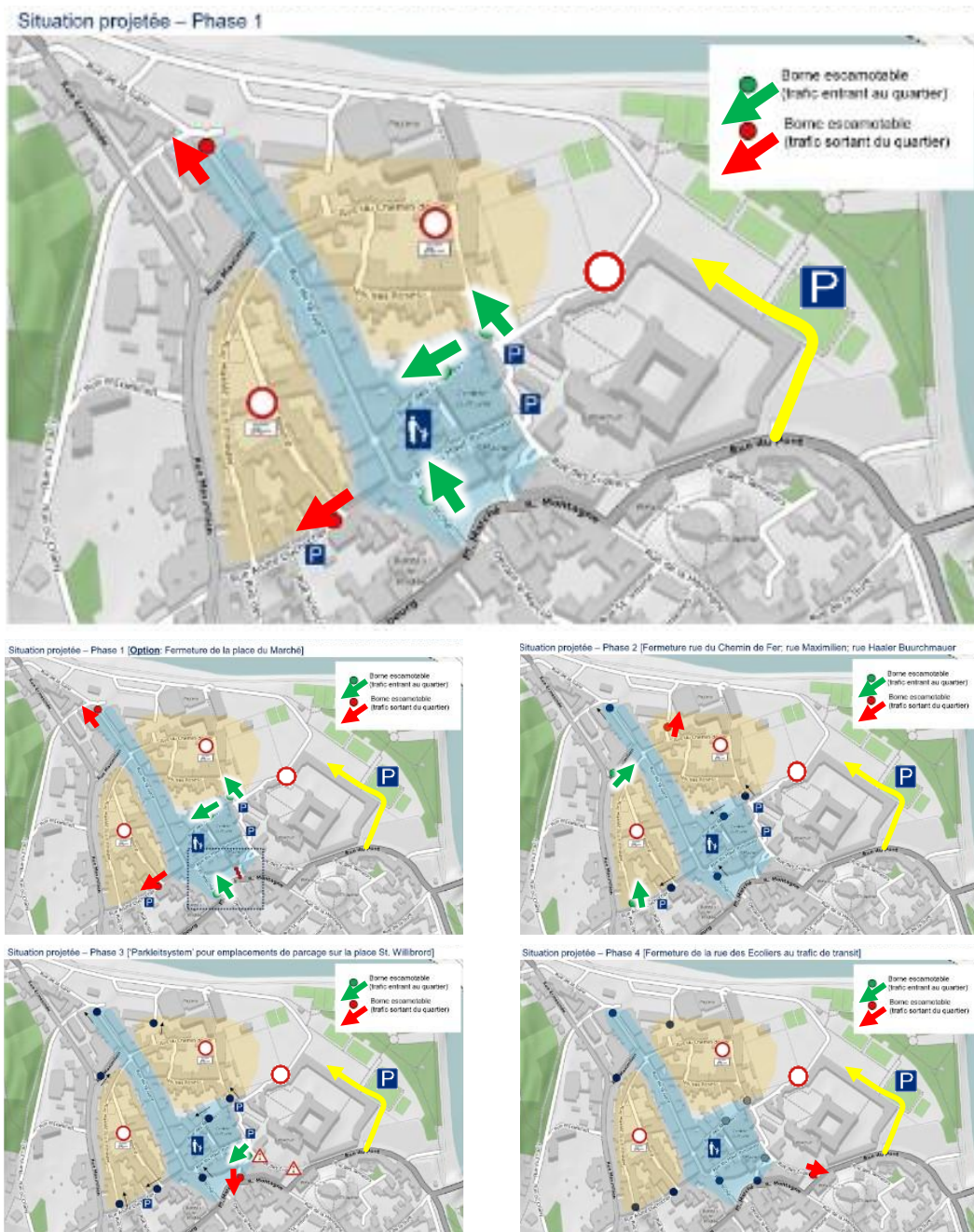


Abbildung 13: Überlegungen zur Reduzierung des ortsfremden/transitären Schleichverkehrs im historischen Stadtkern → siehe 2.1, Punkt D

2.3 Voie de Délestage: By-Pass Knepperkreuzung / Rue des Remparts + Voie Charly

Wie bereits auf Seite 3 erläutert, wurde die APD-Planung der Knepperkreuzung dahingehend angepasst, dass das Retentionsbecken Richtung Cactus verschoben wurde und somit das beidseitig des By-Pass Knepperkreuzung befindliche Areal im Sinne einer „Entrée en localité“ städtebaulich aufgewertet werden kann.

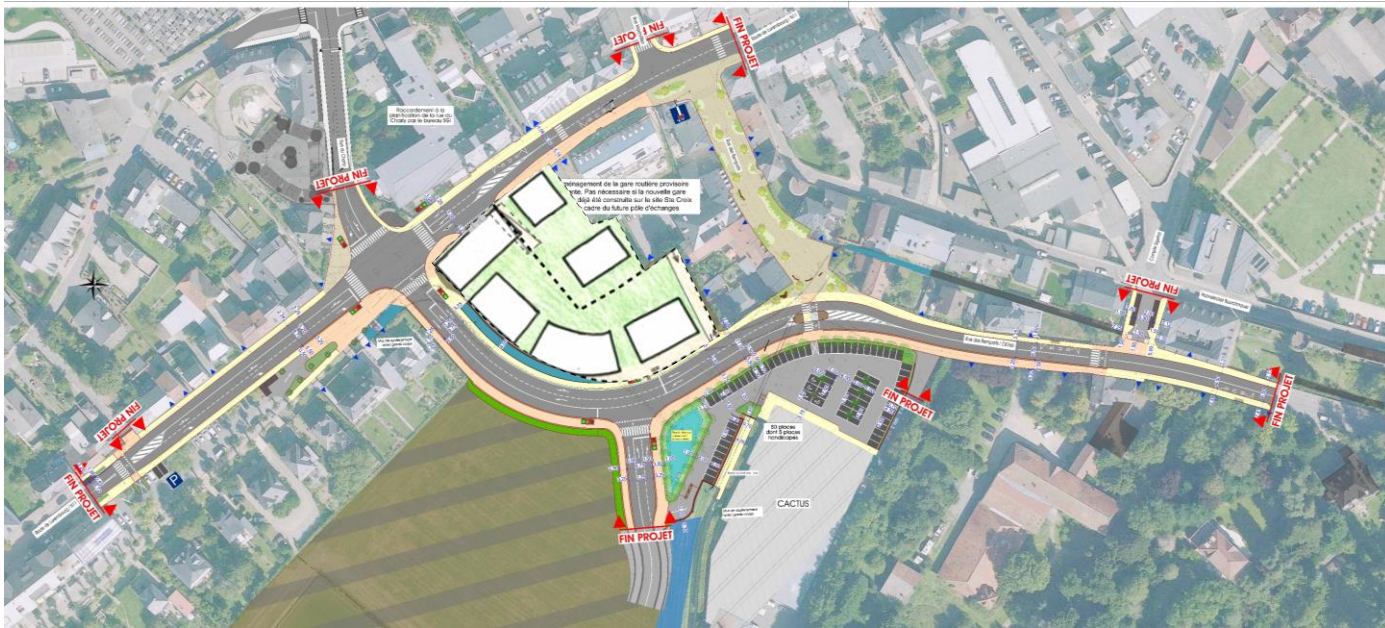
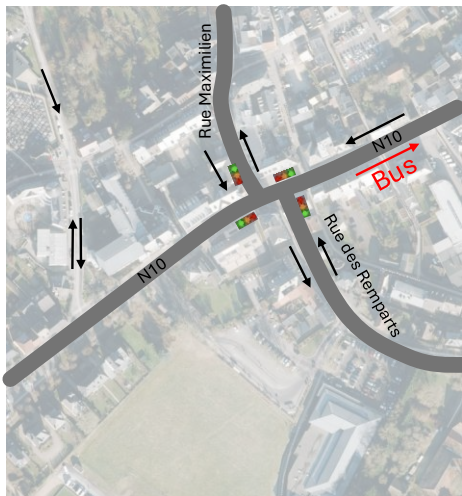


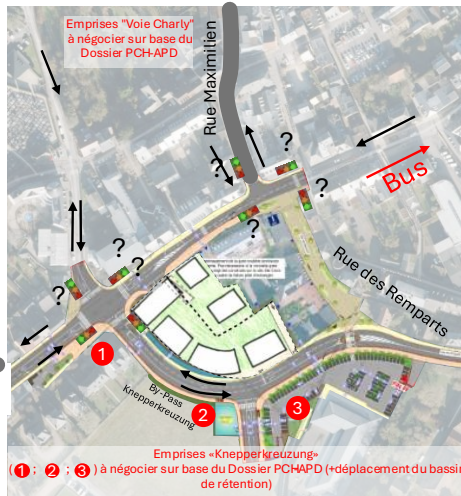
Abbildung 14: APD-Planung "Knepperkreuzung" (PCH, Dezember 2025)

Aus verkehrstechnischer Sicht sieht die PCH vor, die Arbeiten am By-Pass und der Voie Charly zeitgleich fertigzustellen, um so zwischenzeitliche Bauphasen (versetzte Anschlüsse an die N10, siehe Abb.15) zu vermeiden.



Bestand resp. Bausphase 1 (=Traversée N10):

Versetzte Knepperkreuzung
(rue des Remparts & rue Maximilien schließen versetzt an die N10 an)



Zwischenzeitliche Bauphase:

→ gilt es absolut zu vermeiden

Trotz Bau vom By-Pass schließen By-Pass und Rue Maximilien weiterhin versetzt an die N10 an, was aus verkehrstechnischer Sicht ungünstig ist

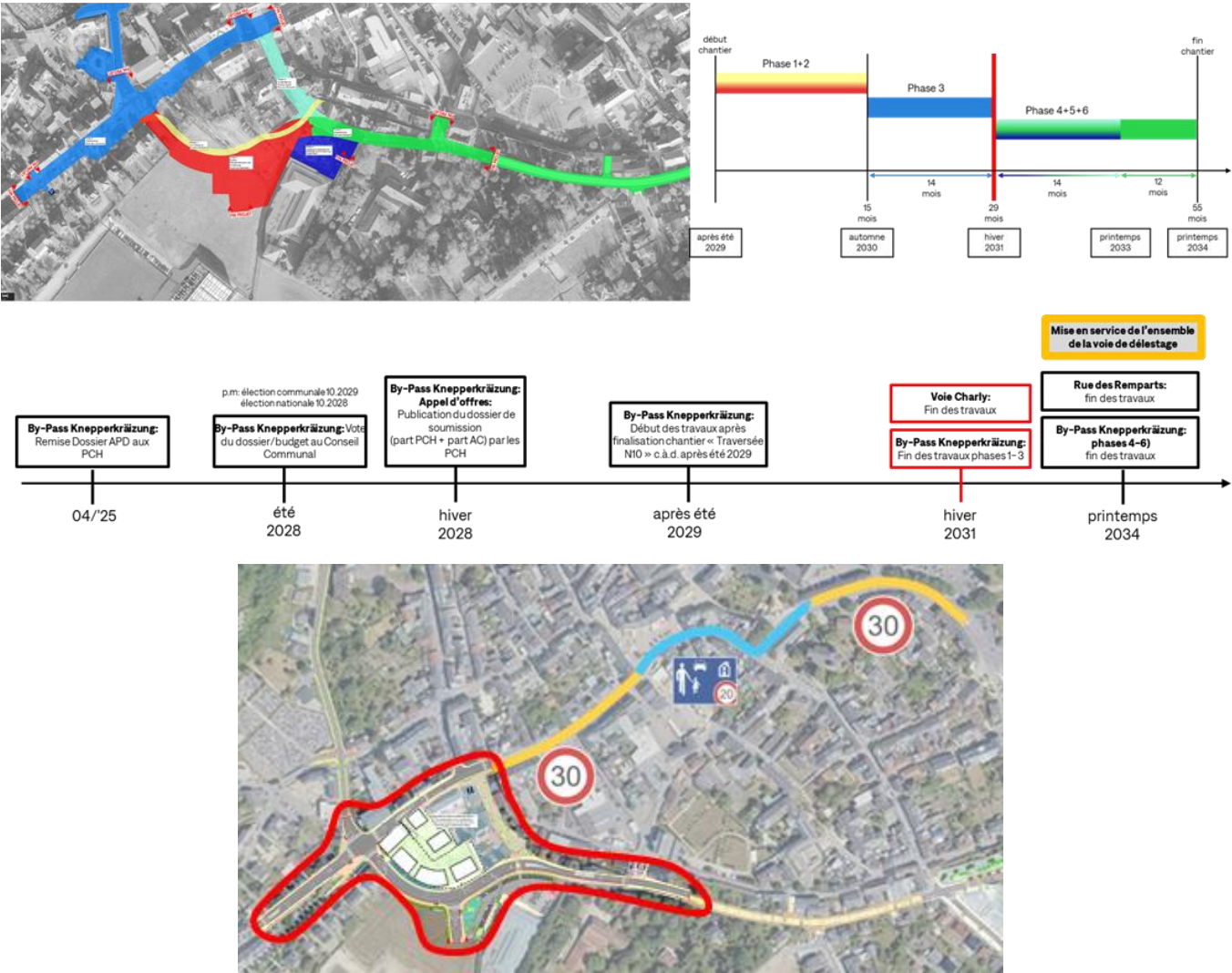


Endphase: zeitgleiche Fertigstellung von By-Pass und Voie Charly

Nach Bau von Voie Charly entsteht eine klassische 4-Arm-Kreuzung (voie Charly & By-Pass schließen auf selber Höhe an N10 an)

Abbildung 15 zeitgleiche Fertigstellung von By-Pass und Voie Charly

Nachfolgender Zeitplan hinsichtlich der gesamtheitlichen Inbetriebnahme der „Voie de délestage“ (= Frühjahr 2034) wurde festgehalten und dient als Basis für die Emprise-Gespräche mit den Anrainern.



Kostenaufteilung		
Abschnitt	Ponts et Chaussées	AC Echternach
Route de Luxembourg	1.148.286,30 €	265.295,87 €
prov. Busgare	340.936,31 €	/
Shared Space	303.246,14 €	276.855,50 €
Bypass + Anschluss PAP	851.120,65 €	487.478,18 €
Rue des Remparts	600.758,65 €	251.172,66 €
Supermarktparkplatz	982.990,54 €	/
Bachbauwerk	963.665,75 €	2.010.611,25 €
Stützwände	335.095,00 €	/
Retentionsbecken	96.834,23 €	/
Total hTVA	5.622.933,57 €	3.291.413,46 €
Total TVA	955.898,71 €	559.540,29 €
Total TVAC	6.578.832,27 €	3.850.953,75 €
Arrondi	6.600.000,00 €	3.900.000,00 €

PCH	6,6 Mio € (63%)
AC	3,9 Mio € (37%)
TOTAL	10,5 Mio € (100%)

Abbildung 16: Zeitplan und Kostenschätzung

Überlegungen betreffend das zukünftige Buskonzept RGTR (+Interaktion mit der Infrastrukturplanung am Pôle d'échanges Ste Croix + Klärung der Verkehrsführung im Bereich der rue Henri Tudor)

3.1 Vorteile / Defizite des 01/2023 vom MMTP vorgeschlagenen Buskonzeptes

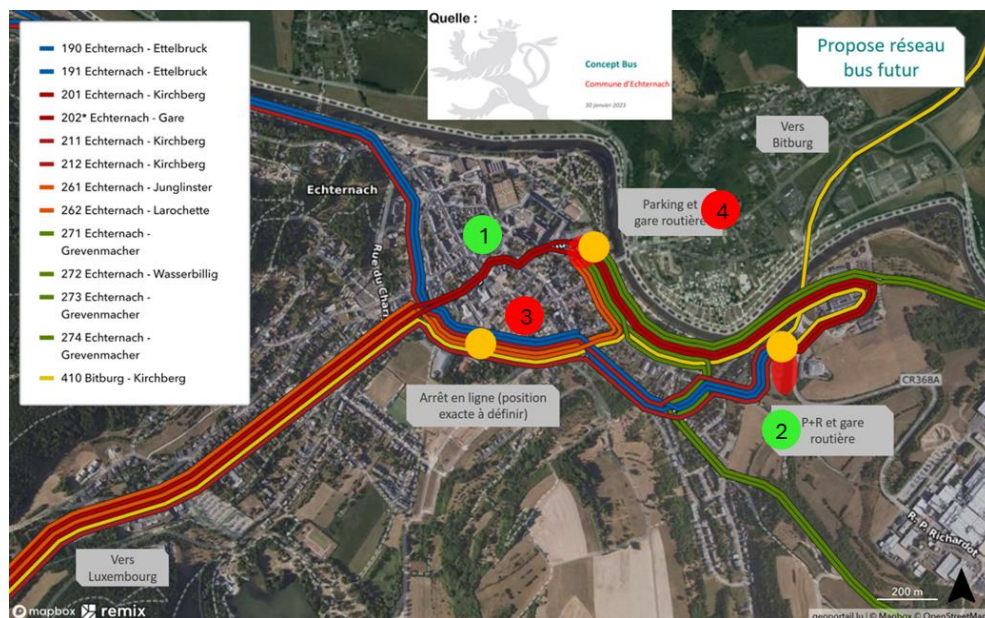


Abbildung 17: initiales Buskonzept – Vorschlag MMTP 01/2023

Vorteile MMTP-Konzept 2023

1

Zentrum: Während das derzeitige RGTR-Angebot das Zentrum umfährt, erlaubt die Einführung eines double-sens für Busse den öffentlichen Transport deutlich näher/attraktiver an die Place du Marché/Fußgängerzone zu bringen

2

Ortsrand/ Ste Croix: Der vorgeschlagene Bau eines P&R für Pendler sowie einer „RGTR-Terminus-Busgare“ erlaubt eine komplette Neustrukturierung des RGTR-Netzes

Defizite MMTP-Konzept 2023

3

Die vorgeschlagene Einführung eines double sens für Busse im Zentrum wird nur von wenigen Buslinien genutzt

4

Das vorgeschlagene Buskonzept basiert neben dem Bau einer neuen „Terminus-Gare routière Ste Croix“ zusätzlich auf dem Ausbau der derzeitigen Businfrastruktur auf der gemeindeeigenen Fläche "A Kack" sodass dieses Konzept den Wegfall von vielen Parkplätzen auf diesem Areal bedingen würde

Obwohl die Gemeinde in Abstimmung mit dem Gemeinderat schriftlich zu dem 01/2023 im Beisein von Herrn Minister F. Bausch von Seiten MMTP vorgestellten Buskonzept Stellung nahm, aber eine Reaktion seitens MMTP ausblieb, übernahm die Gemeinde daraufhin die Initiative und erstellte die Kapitel 3.2 (2024) und 3.3 (2026).

3.2 Erster Vorschlag (2024) der Stadt Echternach zur Optimierung des initial vom MMTP ausgearbeiteten Buskonzeptes

Der im Jahre 2024 von der Stadt Echternach ausgearbeitete (und an das MMTP übermittelte) erste Vorschlag eines neuen Buskonzeptes basiert auf folgenden Hauptelementen:

- Neuer P&R (+Businfrastruktur) auf der am Ortsrand gelegenen staatseigenen Fläche "Ste Croix"
- Busse im double sens im Ortszentrum/ Place du Marché
- Keine Busgare mehr am heutigen Standort "Beim Cactus" (5 Busquais + 4 Terminusplätze für RGTR-Busse)

wobei der initial vom MMTP vorgeschlagene Ausbau der Businfrastruktur "A Kack" (inkl. der damit einhergehenden Reduktion von zentrumsnahen Parkplätzen auf der gemeindeeigenen Fläche "A Kack") nicht mehr nötig ist.

Im Jahr 2024 schlug die Gemeinde vor, gemeinsam mit den staatlichen Instanzen zu prüfen, ob das Buskonzept bereits vor Beginn der Bauarbeiten zur Businfrastruktur Ste-Croix getestet werden kann. In einer ersten Testphase könnten beispielsweise zunächst nur einzelne Busse das Zentrum im Gegenverkehr bedienen. In dieser Phase könnte gleichzeitig überprüft werden, ob die Knepperkreuzung gekoppelt an eine eventuelle Neuschaltung der Lichtsignalanlage einer neuen Situation gewachsen wäre.

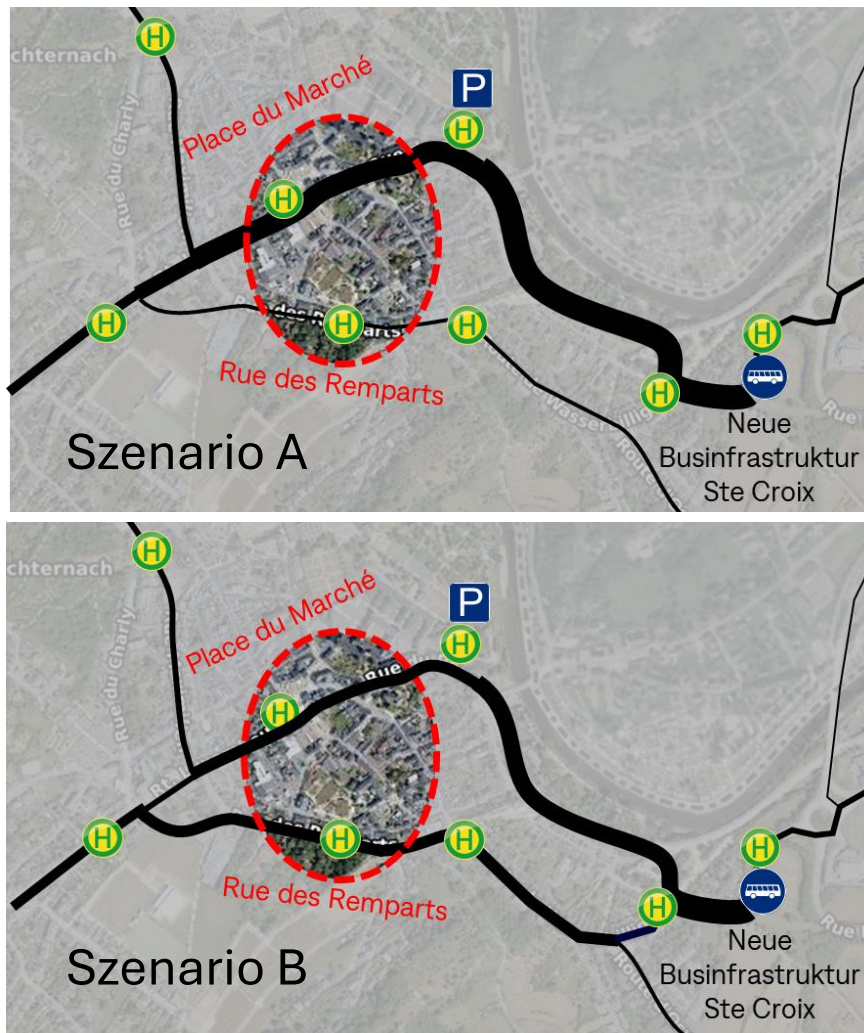


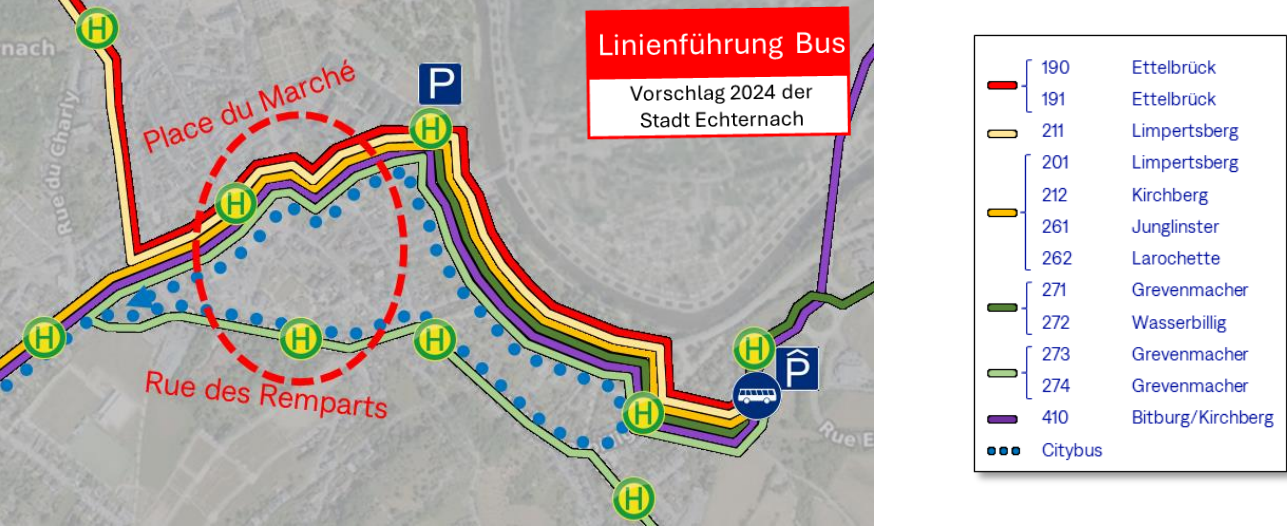
Abbildung 18: Erster Vorschlag (2024) der Stadt Echternach zur Optimierung des initial vom MMTP ausgearbeiteten Buskonzeptes

In Szenario A fahren:

- fast alle RGTR-Linien (ca. 12 Busse/h/Richtung) durchs Zentrum, 2 Linien (ca. 2 Busse/h/Richtung) fahren weiterhin durch die Rue des Remparts
- alle Linien fahren durch die Rue H. Tudor wobei die Rue H. Tudor beim Zugang zur Businfrastruktur Ste Croix mittels Modalfilter für den Autoverkehr gesperrt wird

Laut Szenario B kommt es ein paar Mal im Jahr zu einer Vollsperrung der Place du Marché (Braderie, Marché de Noël). Während eines solchen Sonderfalles werden die meisten Linien (ca. 9 Busse/h/Richtung) über die Rue des Remparts bis zur Businfrastruktur Ste Croix umgeleitet. Die Busse aus Grevenmacher/Wasserbillig (ca. 5 Busse/h/Richtung) könnten währenddessen via der Rue du Pont bis zum Terminus "A Kack" fahren. Die Betriebspause würde am Standort Ste Croix gemacht.

Die Stadt Echternach hatte 2024 angeboten, dass in den kommenden Arbeitsschritten in Abstimmung mit den staatlichen Akteuren untersucht werden sollte, welches die bestmögliche Linienführung der Busse ist. So könnte z.B. der aus Deutschland kommende Bus für Pendler Richtung Stadt Luxemburg nicht weiter durch das zukünftige auf Tempo 20/30 verkehrsberuhigte Zentrum, sondern über die Liaison Morgenstern / Rue des Remparts geführt werden. Eine weitere Variante wäre z.B. die Linien 273 und 274 aus Grevenmacher kommend über die Rue du Pont durchs Zentrum bis zum Nonnemillen-Centre zu führen und am Parking "Beim Séi" enden zu lassen, sodass ein kritischer Linksabbieger an der Knepperkreuzung vermieden werden könnte.



Linien **273 und 274** fahren südlich vom Kernbereich im **30-Minuten-Takt**.

Die Linien 271 und 272 machen **A Kack** Terminus.

Alle weiteren Linien (außer 410) machen bei Ste Croix Terminus.

Linienführung Bus	Marché		Arrêt A Kack		Ste Croix: Businfrastruktur, P&R, Parkhaus	
Anzahl Durchfahrten / Termini						
* Zahlen ohne Citybus/-Navette	Durch-fahrt	Termini	Durch-fahrt	Termini	Durch-fahrt	Termini
Einstrahlend	12	0	12	2	4	11
Ausstrahlend	12	0	12	2	4	11

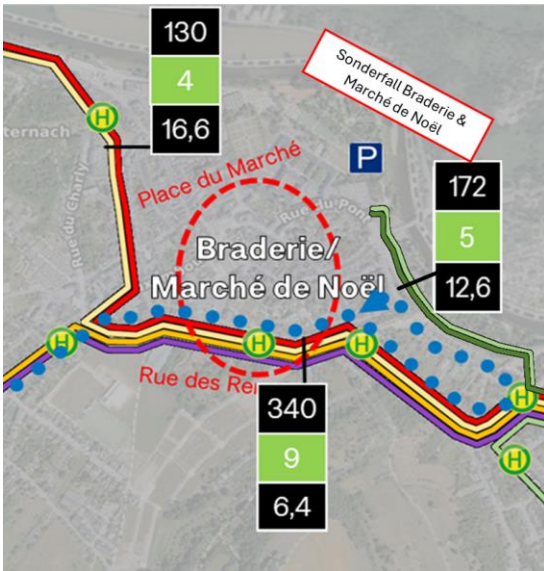
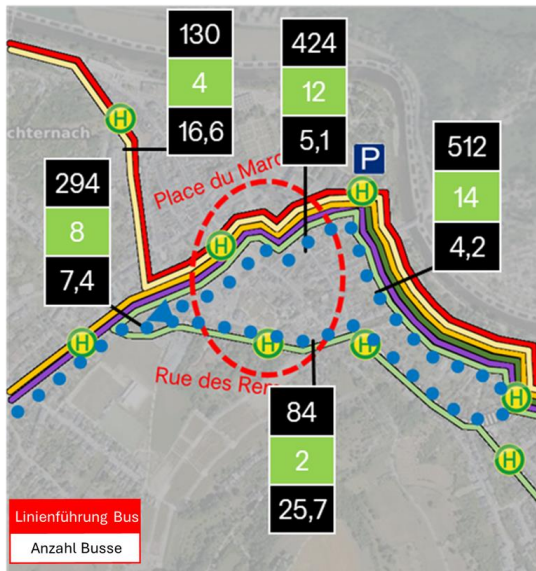


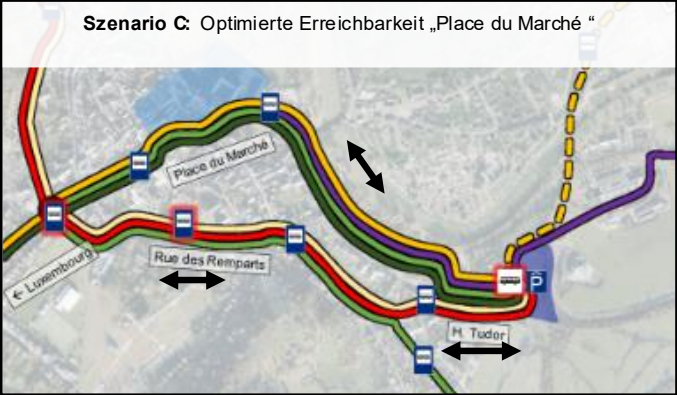
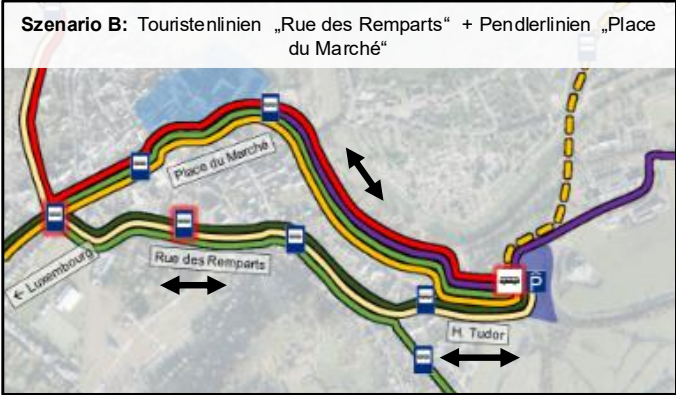
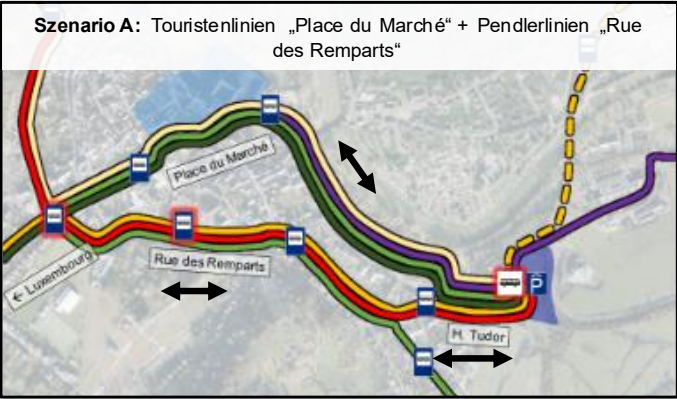
Abbildung 19: Erster Vorschlag (2024) der Stadt Echternach zur Optimierung des initial vom MMTP ausgearbeiteten Buskonzeptes

3.3 Neuer Vorschlag "2026" der Stadt Echternach zur Reduzierung des Busverkehrs in der Rue Henri Tudor (Lösungsansätze I-III)

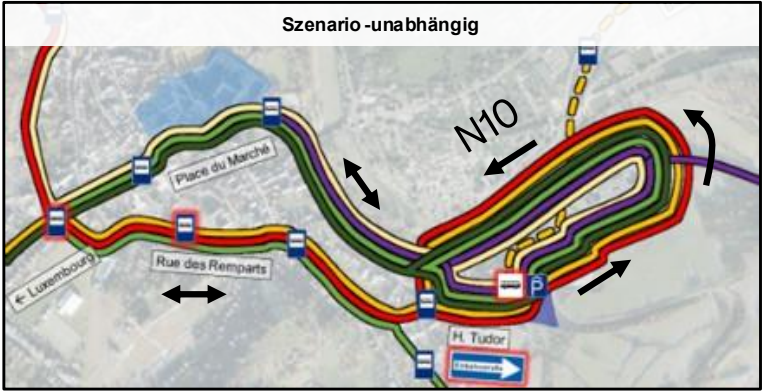
Da das zukünftige Linienkonzept der Busse in starker Interaktion mit der Infrastrukturplanung am Pôle d'échanges Ste Croix steht und die Klärung der Verkehrsführung der Busse im Bereich der Rue Henri Tudor noch aussteht, gilt es das zukünftige Buskonzept zeitnah seitens MMTP in Abstimmung mit PCH/Gemeinde zu klären. Die nachfolgenden, von der Stadt Echternach entwickelten, Lösungsansätze I-III sind in diesem Zusammenhang zu sehen.

**Option I.1: Aufteilung der Buslinien zwischen Place du Marché und Rue des Remparts
(alle Busse fahren über die rue H.Tudor zum Pôle d'échanges Ste Croix)**

- 190 Ettelbruck
- 191 Ettelbruck
- 211 Limpertsberg
- 201 Limpertsberg
- 212 Kirchberg
- 410 Bitburg/Kirchberg
- 261 Junglinster
- 262 Larochette
- 271 Grevenmacher
- 272 Wasserbillig
- 273 Grevenmacher
- 274 Grevenmacher
- Arrêt de bus existant
- Arrêt de bus projeté
- Gare routière projetée



**Option I.2: Halbierung Busverkehr „Rue H. Tudor“ dank Einrichtungsschleife
+Vermeidung des Begegnungsverkehrs Bus-Bus**

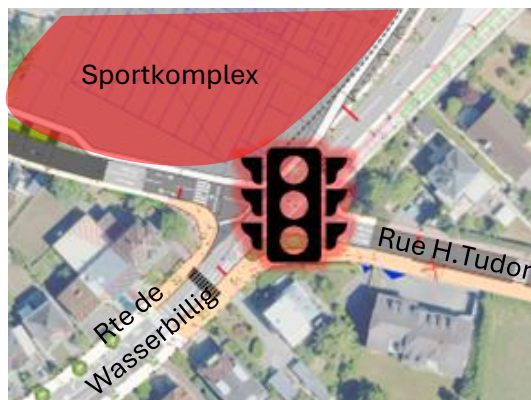


Option I.3: Verlagerung von manchen Bussen von der Rue H. Tudor auf die N10



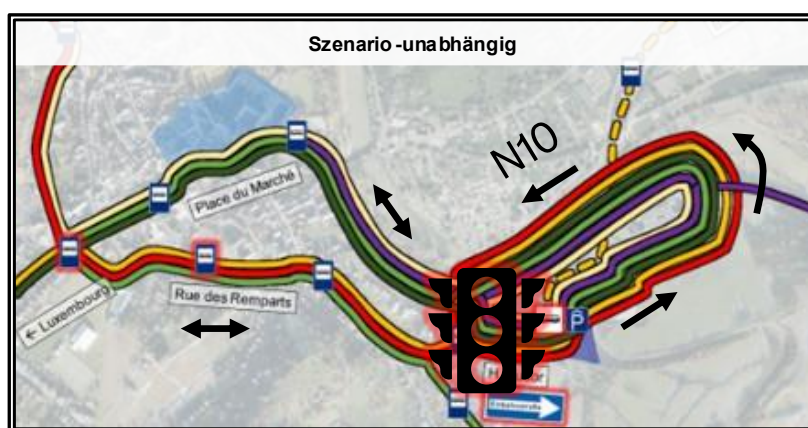
Abbildung 20: Lösungsansatz I (neuer Vorschlag der Gemeinde, 2026)

Lösungsansatz II – Lichtsignalanlage am Kreuzungspunkt Rue Henri Tudor – Route de Wasserbillig nötig, da die Schleppkurven keinen fließenden Busverkehr erlauben



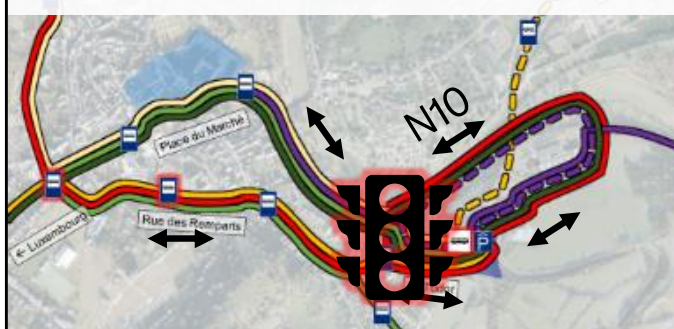
Lösungsansatz III – Kombination aus den Lösungsansätzen I & II

Mit Option I.2: Halbierung Busverkehr „Rue H. Tudor“ dank Einrichtungsschleife



Mit Option I.3: Verlagerung von manchen Bussen von der Rue H. Tudor auf die N10

Variante I: Umlegung nach betrieblichen Aspekten



Variante II: Umlegung nach Infrastrukturaspekten - Nutzung der N10 zur Beschleunigung des überregionalen Busverkehrs

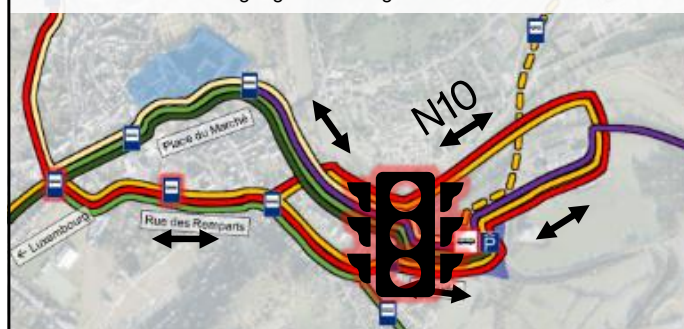


Abbildung 21: Lösungsansatz II + III (neuer Vorschlag der Gemeinde, 2026)

Fazit der Gemeinde aufgrund der Schöffenratssitzung vom 31.10.25:

- einige Buslinien sollen nicht mehr über die Place du Marché fahren (insbesondere die Linien Richtung Diekirch und aus Richtung Bitburg),
- auf Grundlage eines Gespräches mit Herrn Minister Bausch über eine Expresslinie zwischen Echternach und Luxemburg, die bis zum städtischen Hauptbahnhof führen soll, müsste diese Linie nicht über die Place du Marché fahren,
- bezüglich der Anbindung der Busse an den neuen Busbahnhof Ste Croix, sollten alle Busse die kleine Schleife über den Kreisverkehr an der N10 fahren, so dass die rue Henri Tudor komplett frei von Bussen wäre und auch kein Busverkehr auf der rte de Wasserbillig resp. der kritischen Kreuzung mit der rue H.Tudor entstünde. Einzige Ausnahme wäre in diesem Fall der Schul- und Citybus, die die rte de Wasserbillig bedienen könnten.
- es bleibt zu gegebenem Zeitpunkt im Kontext „Sportkomplex, Parkhaus Ste Croix, Anschluss Manertchen an PC3“ zu untersuchen, ob eine Lichtsignalanlage am Kreuzungspunkt Rue Henri Tudor – Route de Wasserbillig hinsichtlich einer optimalen Verkehrssicherheit des querenden Fußgänger- und Radverkehrs Sinn macht.

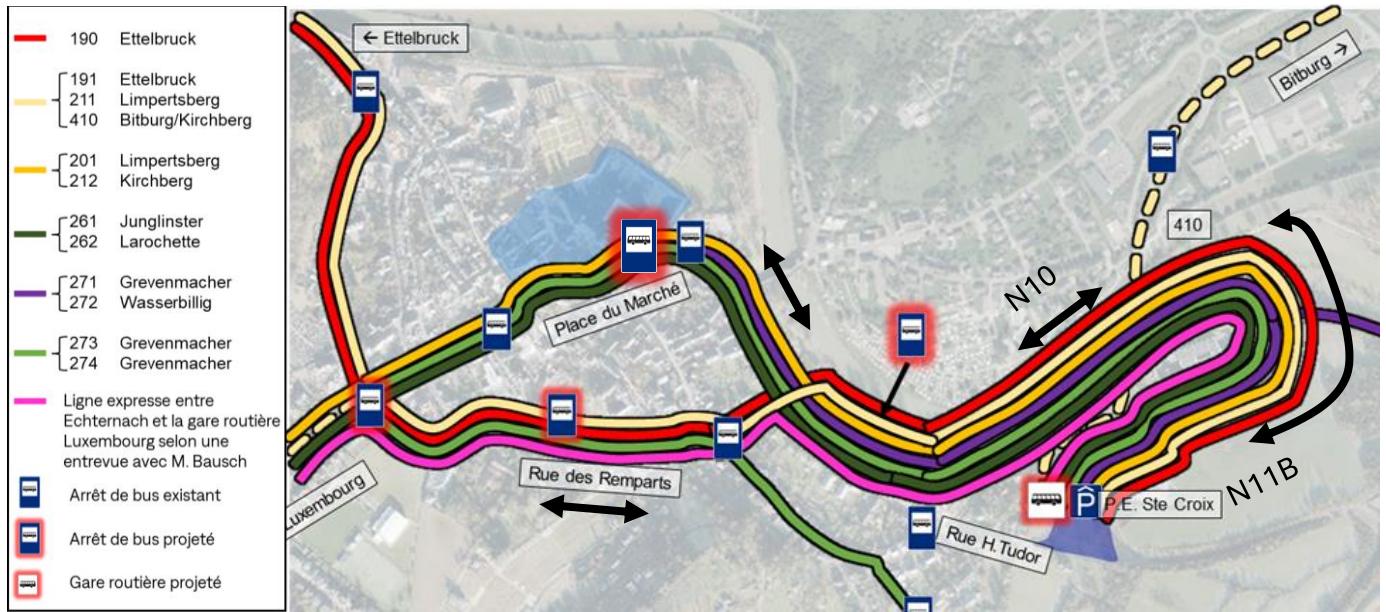


Abbildung 22: Abschließend von Gemeinde favorisiertes Liniennetz + Bushaltestellen (neuer Vorschlag der Gemeinde, 2026) – RGTR-Busse fahren P.E. Ste Croix ausschließlich über die N10/N11B an damit es kein RGTR-Busverkehr mehr in der rue Henri Tudor gibt

Im MMTP-Avis von Anfang 2026 betreffend des von PCH eingereichten Projekts zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt N10 wurde vorgeschlagen im Bereich der rue du Pont (zwischen den Haltestellen „Marktplatz“ und „A Kack“) eine zusätzliche Bushaltestelle vorzusehen, um so eine noch bessere Anbindung an das Zentrum von Echternach zu ermöglichen. Diese Anregung wird im Rahmen der laufenden Planung geprüft und ist schon entsprechend in Abb. 22 dokumentiert. In diesem Zusammenhang fragt die Gemeinde das MMTP inwiefern die Haltestelle „A Kack“ neben Schülerbusse auch für den regulären RGTR-Betrieb genutzt werden kann.

Ausgehend von Abb. 22 würden im von der Gemeinde favorisierten Buskonzept alle Busse die kleine Schleife über den Kreisverkehr an der N10 fahren, so dass die Anbindung sämtlicher Busse an den neuen Busbahnhof **nicht** über die rue H. Tudor erfolgen würde. Die rue H. Tudor wäre somit komplett frei von RGTR-Bussen und die für einen fließenden Busverkehr kritische Kreuzung von der rte de Wasserbillig mit der rue H.Tudor würde via der N10 konsequent umfahren werden. Da eine Verlängerung der durchschnittlichen Buslinienlänge der RGTR-Busse mit Terminus Echternach auch betriebliche Mehrkosten mit sich bringt, hat die Gemeinde folgende Analyse gemacht (siehe auch Abb. 23):

- aktuelle, durchschnittliche Buslinienlänge (mit derzeit bestehender Terminus-Busgare im Ortskern auf Höhe By-Pass Cactus): → 35 km
- zukünftige Buslinienlänge (mit Anbindung der neuen Terminus-Busgare am Ortsrand Ste Croix **über rue Henri Tudor**): → 36,35 km (+ 3,9% bzgl. 35 km)
- zukünftige Buslinienlänge (mit Anbindung der neuen Terminus-Busgare am Ortsrand Ste Croix **über N10**): → 37 km (+ 1,8% bzgl. 36,35 km)

Die von Seiten PCH-DOA verfolgte geometrische Konfiguration der Busgare (z.B. Anzahl / Lage) hängt stark von der zukünftigen Führung der Buslinien ab, so dass sich die Gemeinde erhofft, dass das MMTP die in Kapitel 3.3 aufgeführten Überlegungen aufnimmt und sich in Abstimmung mit der Gemeinde/PCH-DOA zeitnah auf ein Betriebskonzept festlegt.

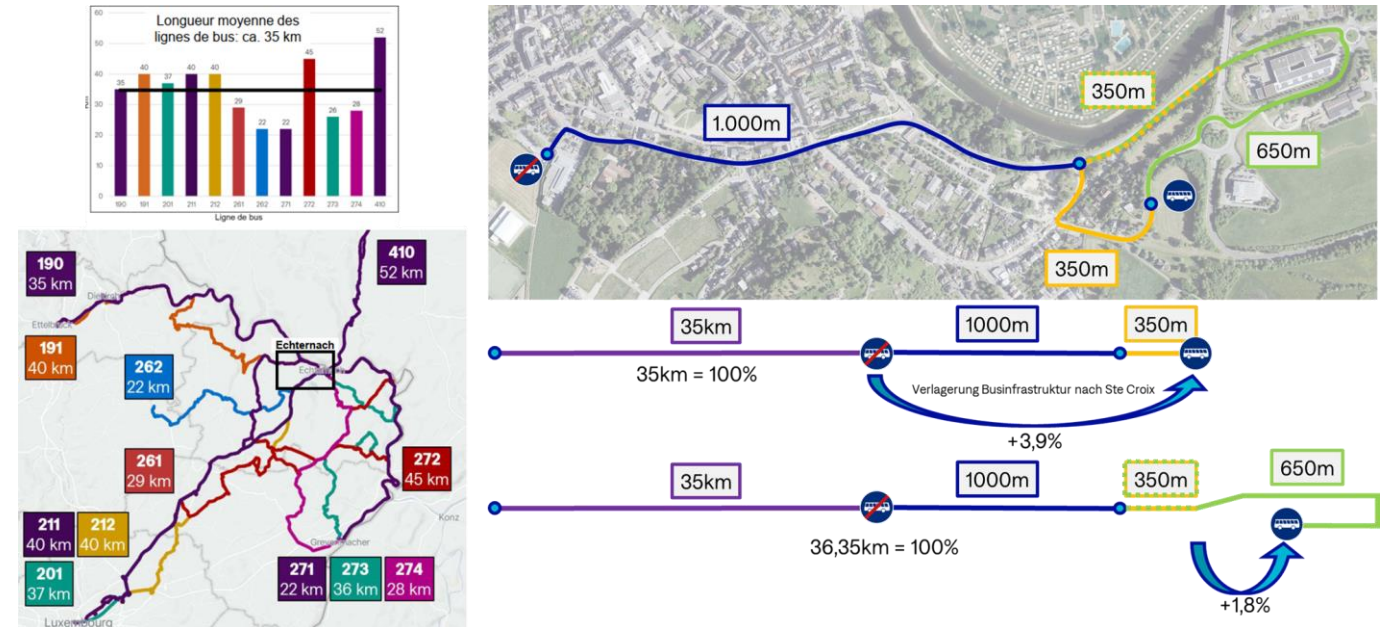


Abbildung 23: durchschnittliche Buslinienlänge der RGTR-Busse mit Terminus Echternach (neuer Vorschlag der Gemeinde, 2026)

3.4 Neuer Vorschlag "2026" der Stadt Echternach zur Änderung des Statuts des Staatsstraßennetzes im Bereich des P.E. Ste Croix/der rue Henri Tudor

Wie in Abb. 1 dokumentiert, erarbeitete die Gemeinde Echternach im Jahre 2012 gemeinsam mit den staatlichen Instanzen ein Verkehrskonzept, gefolgt von einer „approbation ministérielle“ vom damaligen MMTP-Minister Claude Wiseler. Das daraufhin im Trifolion öffentlich vorgestellte Konzept beinhaltete u.a eine Neuordnung der Staats- und Gemeindestraßen. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen, die Rue Henri Tudor (Abschnitt B-D) von einer Nationalstraße zu deklassifizieren und künftig als chemin vicinal zu führen, wodurch sie in die Zuständigkeit der Gemeinde übergehen sollte. Parallel dazu sollte die Route de Wasserbillig auf dem Verbindungsabschnitt A-B-C zwischen der Rue Henri Tudor und der N10 von einer Nationalstraße zu einem chemin repris (CR) deklassifiziert werden (siehe Abb. 24). In der Neuordnung des Statutes von Staats- und Gemeindestraßen auf Basis des Gesetzes vom 15.02.2021 wurden diese 2 Reklassierungen jedoch nicht berücksichtigt. Im Gegenzug wurde in besagtem Gesetz der bislang als chemin étatique sans statut geführte Abschnitt der Rue Emmanuel Limpach, welcher die Anbindung der Z.A.E. sowie der Cité Manertchen gewährleistet, als CR368A klassifiziert (siehe Abb. 2).

Entsprechend führt Geoportal (siehe Abb. 25) als aktuelles Staatsstraßennetz lediglich die Umklassifizierung der Rue Emmanuel Limpach in einen chemin repris auf. In Abb. 25 ist auch die aktuelle classification fonctionnelle laut Geoportal aufgeführt. Laut dieser ist die Rue Henri Tudor weiterhin als "route de liaison à caractère national" eingestuft, während die Rue Emmanuel Limpach als "route de distribution à trafic faible" klassifiziert ist.

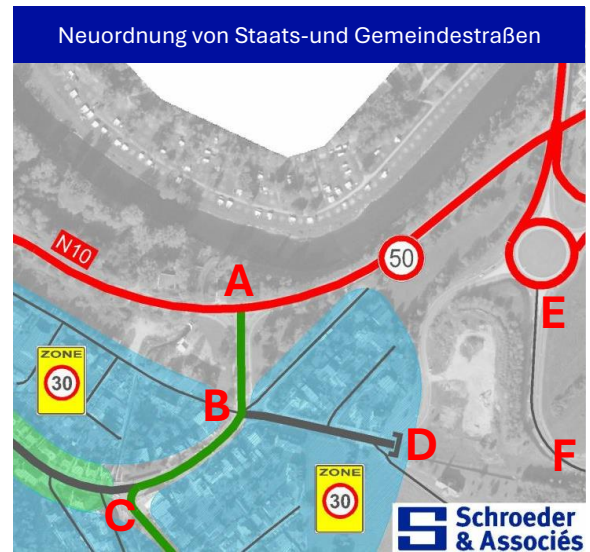


Abbildung 24: öffentliche Präsentation aus dem Jahre 2012 im Trifolion bezüglich des von Staat/Gemeinde ausgearbeiteten Verkehrskonzeptes

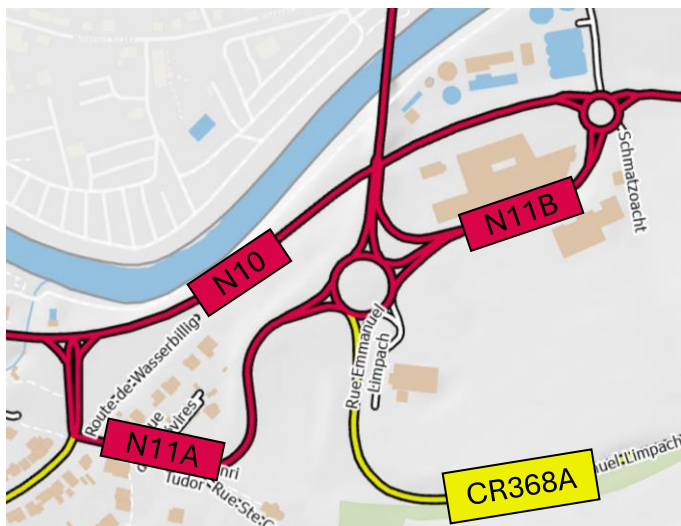
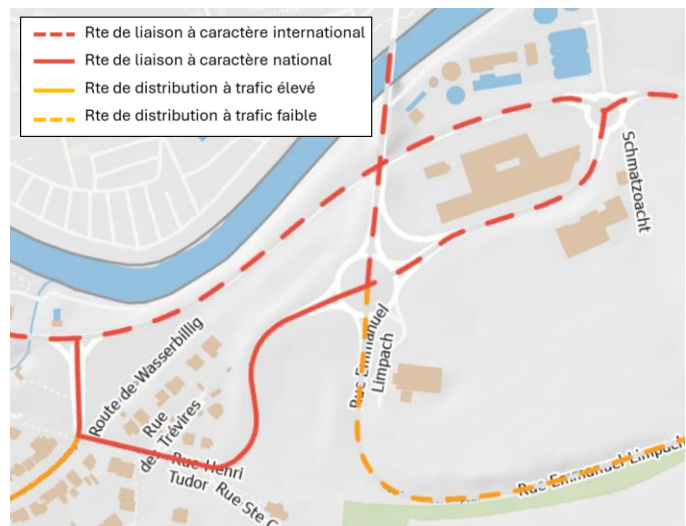


Abbildung 25: Aktuelles Staatsstraßennetz laut Geoportal (02/2026)



Im Zusammenhang mit dem von der Gemeinde vorgeschlagenen Betriebskonzept für den Busverkehr sowie der damit verbundenen geplanten Verkehrsberuhigung der Rue Henri Tudor (siehe Abb. 22), möchte die Gemeinde nochmal auf das 2012 festgehaltene Konzept verweisen. Laut diesem Konzept wird die rue H. Tudor künftig als Gemeindestraße / "rue de desserte locale" geführt wird. Im Rahmen des neuen Pôle d'échanges Ste Croix schlägt die Stadt Echternach vor (siehe Abb. 26), lediglich den Anschluss ab dem Kreisverkehr an den zukünftigen Pôle d'échanges als Staatsstraße (CR) zu klassieren, während der restliche Abschnitt (=rue H.Tudor) ausschließlich der lokalen Erschließung dienen soll. Wie in Abb. 26 vorgeschlagen, bleibt im Rahmen der PE Ste-Croix Studie von PCH-DOA in Abstimmung mit der Gemeinde zu prüfen ob ggfs. das Anbringen eines Modalfilters Sinn macht.

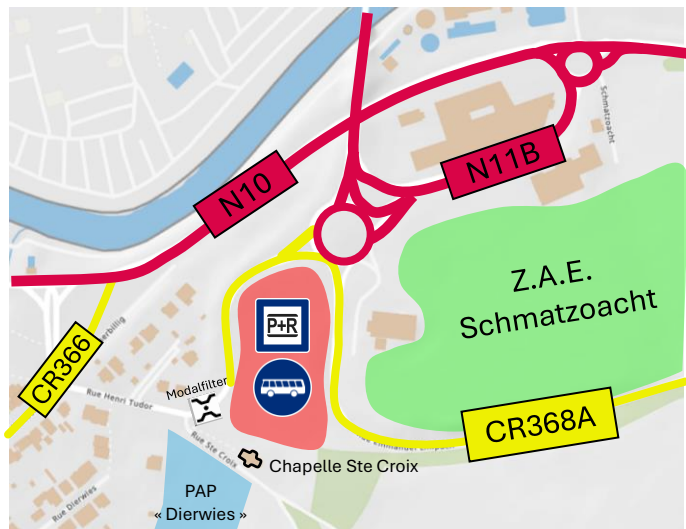


Abbildung 26: Neuordnung des Statutes von Staats- und Gemeindestraßen aufgrund des neuen Vorschlags "2026" der Stadt Echternach zur Reduzierung des Busverkehrs in der Rue Henri Tudor

3.5 Neuer Vorschlag "2026" der Stadt Echternach: Neue Bushaltestelle N10 (+ Herabsetzen der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 auf 50 km/h)

Basierend auf dem im Kapitel 3.3 aufgeführten Vorschlag der Stadt Echternach bezüglich eines neuen Buskonzeptes sowie dem vorgesehenen „projet mixte“ auf dem gemeindeeigenen Areal „rue des Bénédictins“ (neues öffentliches Parkhaus + staatlich verwaltetes Kopfgebäude), hat die Gemeinde mittlerweile mit der PCH-DVD die Machbarkeit einer neuen Bushaltestelle „en cap“ auf der N10 abgeklärt.

In besagter Machbarkeitsstudie wurde auch der Vorschlag der Gemeinde von Seiten PCH-DVD gutgeheißen, dass aufgrund eines höheren Fußgängeraufkommens, der durch die zukünftig hier entstehenden öffentlichen Infrastrukturen (Parking, bâtiment administratif, complexe sportif, arrêt de bus RGTR) die Geschwindigkeit auf dem Teilstück zwischen dem Anschluss der neuen Fahrradverbindung an die N10 und dem derzeitigen Ortseingangsschild auf 50 km/h zu reduzieren. In der gemeinsamen Sitzung mit der PCH-DVD vom 10.11.2025 wurde der Gemeinde versichert, dass es genügend Argumente gäbe, um auf dem genannten Teilstück der N10 eine Derogation bezüglich einer Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit bei dem MMTP resp. der staatlichen Verkehrskommission anzufragen. Wie in besagter Sitzung vereinbart, nimmt sich die PCH-DVD der Thematik an und klärt dies mit dem MMTP.

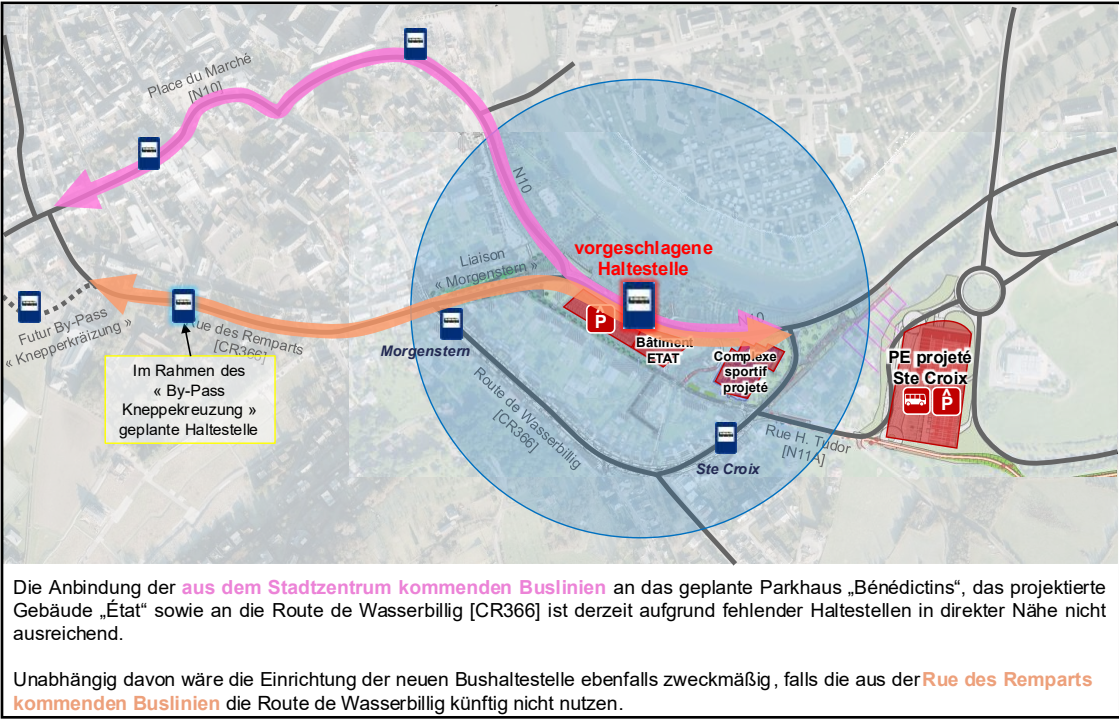


Abbildung 27: Neue Bushaltestelle N10



Abbildung 28: Herabsetzen der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 auf 50km/h

Pôle d'échanges Ste Croix: Modularer Ausbau der staatlichen Freifläche (Neue Businfrastruktur + P&R + eventuelles Kopfgebäude + Parkhaus im Rahmen der benachbarten Aktivitätszone Z.A.E. Schmatzoacht)

Am 3. Dezember 2025 wurde im Rahmen des Débat d'orientation in der Abgeordnetenversammlung der Pôle d'échanges (OA 7012) einstimmig auf die Liste der nationalen Infrastrukturprojekte aufgenommen, so dass die staatlichen Behörden (PCH,...) mit der vertieften Planung beginnen können. Diese umfasst laut Débat d'orientation folgende 4 Elemente :

- gare routière avec 10 arrêts/quais de bus et 6 quais d'attente ;
- pôle d'échanges (P.E.) et P&R d'environ 400 places ;
- parking à étages d'environ 1200 places (+ 2 passerelles reliant le P.E. à la Z.A.E. Schmatzoacht);
- construction d'un bâtiment administratif.

Die aufgeführten Elemente/Zahlen basieren auf dem Sitzungsprotokoll der Abstimmungssitzung vom 12.05.2025, wo im Beisein vom MMTP (DGII, DG III, DGIII.1, DGIII.3), ATP, PCH (DIR, DMD, DVD, DOA), MinEco, S&A und Ville d'Echternach folgendes festgehalten wurde:

→ Etape 1: réalisation d'une infrastructure pour bus intermédiaire qui soit compatible avec la phase 2

Il a été retenu que dans une première étape, seule l'infrastructure dédiée aux bus sera réalisée. Il est à veiller dans cette étape à ne pas empiéter sur la zone PAG soumise à la servitude "urbanisation – éléments naturels / arbres". La configuration exacte de cette infrastructure intermédiaire (nombre de quais bus RGTR/Citybus, analyse sur le nombre de places à réserver aux bus touristiques, raccords de l'infrastructure bus à la situation/aux routes d'accès existants sans empiéter sur la zone soumise à une servitude,...) sera étudiée sous la tutelle de la division d'ouvrages d'art (DOA) des PCH. Toutefois, un principe essentiel a été clairement établi: éviter tout aménagement provisoire susceptible d'être démoli ou déplacé lors de la mise en œuvre des phases suivantes. Vu que le projet devra être pensé dès le départ dans une logique pérenne et cohérente, les PCH-DOA vont établir un Masterplan pour cadrer les besoins des différents acteurs à travers le temps et pour évaluer différents scénarios de phasage.

→ Etape 2: compléter l'infrastructure bus (phase finale) + Parkhouse modulable couvrant les besoins de la phase 1 de la Z.A.E. et évtl. ceux du bâtiment administratif (Kopfgebäude)

→ Élaboration d'un Masterplan « Ste Croix » sous la tutelle des PCH-DOA

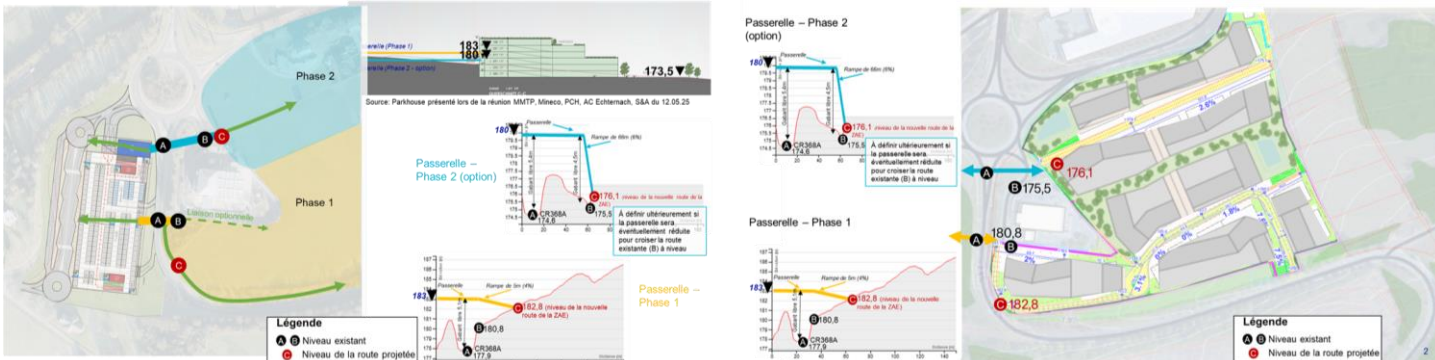
Afin de garantir une coordination cohérente de l'ensemble des éléments précités, tout en tenant compte du délai « été 2029 » de la mise en œuvre d'une phase intermédiaire « infrastructure bus » qui soit compatible avec la vue finale, il a été jugé indispensable de procéder à l'élaboration d'un Masterplan global. Ce document stratégique jouera un rôle central en définissant une vision directrice claire, structurée et pérenne du développement du projet. Il servira de cadre de référence pour orienter les prises de décision futures, notamment en matière d'aménagement, de mobilité, des modalités de gestion ultérieures, de phasage technique, de besoins en places de stationnement à travers les années à venir et de répartition des fonctions/responsabilités des différents acteurs. Il a été décidé en commun accord que ledit Masterplan sera élaboré sous la tutelle des PCH-DOA. C'est ainsi que la DOA prendra en charge le pilotage global dudit Masterplan comme des études techniques liées au Pôle d'échanges « Ste Croix », en assurant la coordination entre les différents acteurs concernés et en garantissant la cohérence des objectifs techniques, fonctionnels et territoriaux. Dans ce cadre, la DOA mandatera un bureau d'études spécialisé, qui sera chargé de la réalisation du Masterplan. Ce document constituera la base méthodologique et opérationnelle pour les études techniques détaillées à venir, en cadrant notamment l'analyse des contraintes, l'évaluation des systèmes d'exploitation possibles, la modularité/mise en place échelonnée, la planification des interventions et l'identification des synergies interphases.

Les éléments primaires à traiter dans le cadre du Masterplan sont les suivants:

- Programme conceptuel (nombre de places, volumétrie, principes d'exploitation,...)
- Définition des maîtrises d'ouvrage (qui fait quoi,...)
- Définition du financement (Ventilation du budget global par acteur,...)
- Phasage du projet (réalisation modulaire au rythme des besoins,...)

Während die am 3.12.2025 im Rahmen des "Débat d'orientation" aufgeführten Elemente/Zahlen auf der obengenannten Sitzung vom 12.5.2025 im MMTP beruhen, hat das interkommunale Gemeindesyndikat SIAEE in Abstimmung mit dem MinEco am 30.09.2025 ein Schreiben an die PCH-DOA gerichtet, in dem die angedachte Anzahl der Stellplätze im zukünftigen Parkhaus, das Prinzip der 2 Passerelles für Fußgänger sowie der Zeitplan bezüglich der Inbetriebnahme der Z.A.E. übermittelt wurden mit der Bitte diese neuen Eckdaten im Rahmen der Ausarbeitung des neuen Pôles d'échanges Ste-Croix zu berücksichtigen.

Input « passerelle »



Input « nombre de stationnement »

	Projet densification PHASE 1	Projet densification PHASE 2	Projet densification
Nombre d'emplacements de stationnement (clé stratégique nationale de stationnement) Artisanat / Industrie légère : 1 emplacement / 75 m ² SCB réelle max. Bureaux / Services : 1 emplacement / 75 m ² SCB réelle max.	912	654	1566
	507	346	853
	405	308	713
Nombre d'emplacements de stationnement MAX (nouvelle clé PAG) Nombre d'emplacements de stationnement MAX pour véhicules utilitaires (nouvelle clé PAG) Artisanat : 1 emplacement / 50 m ² SCB réelle max. et 1 véhicule utilitaire / 500 m ² de SCB réelle max. Bureaux : 1 emplacement / 40 m ² de SCB réelle max. et 1 véhicule utilitaire / 250 m ² de SCB réelle max. Commerces : 1 emplacement / 25 m ² SCB réelle max. et 1 véhicule utilitaire / 250 m ² de SCB réelle max.	1543	1115	2658
	199	145	344
	760	519	1279
	76	52	128
	722	549	1271
	116	88	204
	61	47	108
	7	5	12
Nombre d'emplacements de stationnement MIN (nouvelle clé PAG) Nombre d'emplacements de stationnement MIN pour véhicules utilitaires (nouvelle clé PAG) Artisanat : 1 emplacement / 100 m ² SCB réelle max. et 1 véhicule utilitaire / 500 m ² de SCB réelle max. Bureaux : 1 emplacement / 40 m ² de SCB réelle max. et 1 véhicule utilitaire / 250 m ² de SCB réelle max. Commerces : 1 emplacement / 50 m ² SCB réelle max. et 1 véhicule utilitaire / 250 m ² de SCB réelle max.	1133	833	1966
	199	145	344
	380	260	640
	76	52	128
	722	549	1271
	116	88	204
	31	24	55
	7	5	12

Phase 1*:

- Nombre de stationnement: fourchette entre 1133 et 1543 empl.
- Nombre camionnettes: 199 empl.

Phase 2*:

- Nombre de stationnement: fourchette entre 833 et 1115 empl.
- Nombre camionnettes: 145 empl.

* les résultats de l'appel à candidature ainsi que les changements d'habitude en matière de mobilité dans le futur peuvent mener à une réduction considérable des besoins en places de stationnement

Input « planning en vue de la mise en service de la Z.A.E. Schmatzoacht »

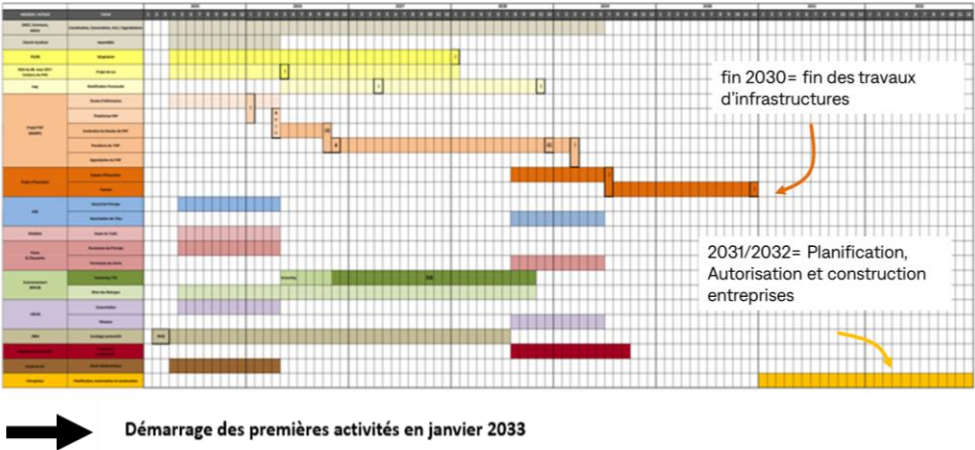


Abbildung 29: Neue Inputs des interkommunalen Gemeindesyndikats SIAEE an die PCH-DOA vom 30.09.2025

5.1 zurückbehaltene Radwegeverbindung

Im Zuge des multimodalen Mobilitätskonzeptes soll künftig eine sichere Fahrradverbindung zwischen dem nationalen Radweg PC3, dem zukünftigen Pôle d'échanges „Ste Croix“, der regionalen Aktivitätszone Schmatzoacht und der "Cité Manertchen" geschaffen werden. Diese Radverbindung soll dazu dienen, die unten aufgeführten Punkte ❶ bis ❹ bei minimaler Steigung mittels einer Radführung auf "site propre" mit der PC3 zu verbinden. Die entsprechende APS-Studie der blauen Trasse wurde von der Gemeinde eingehend untersucht und budgetiert.



Abbildung 30: Prinzip Radwegeverbindung (+Steigungen)

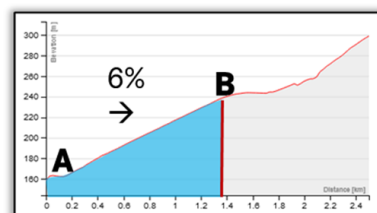
Bei dem besagten Lösungsvorschlag (=blaue Trasse, Radweg auf "site propre") wurde darauf geachtet quasi ausschließlich auf Grundstücke zurückzugreifen, deren Besitz in öffentlicher Hand liegt. Entsprechend verläuft der zurückbehaltene Radweg entlang des CR368A hinter der bestehenden Baumreihe. Aufgrund des seitlichen Höhenversatzes im Bereich des CR368A ist im unteren Abschnitt der Serpentine ein Geländeaushub gegenüber dem Bestandsgelände erforderlich, während im oberen Abschnitt eine Geländeaufschüttung vorgesehen ist.

Im Rahmen des APS-Dossiers wurde für Abschnitt A eine alternative Radführung über die bestehende Fahrbahn (Kriechspur) des CR368A untersucht. Diese wurde jedoch nachträglich von den staatlichen Instanzen verworfen.

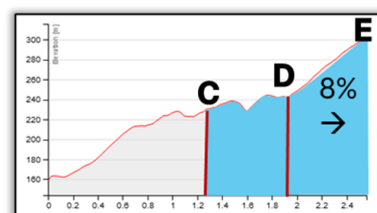
Für Abschnitt B wurde im Rahmen des APS eine alternative Trassenführung als Chemin Mixte ausgearbeitet, die innerhalb der Z.A.E. verläuft und vorrangig der Feinerschließung der einzelnen Betriebe und Aktivitäten dient. Diese Variante ist mit Kosteneinsparungen von 0,89 Mio. € verbunden.

Im Bereich der rue Henri Tudor wird der geplante Chemin Mixte mit einer durchgehenden Breite von mindestens 3,50 m geführt. Zwischen der Einmündung bei der Kapelle Sainte-Croix und der Z.A.E. Henri Tudor verläuft die künftige Radwegeverbindung durchgehend als 3,50 m breiter Chemin Mixte parallel zur rue Emmanuel Limpach. Diese Trassierung ermöglicht eine längere Linienführung, wodurch die Längsneigungen reduziert und möglichst nutzerfreundliche Steigungsverhältnisse erreicht werden.

Lösungsvorschlag "site propre"

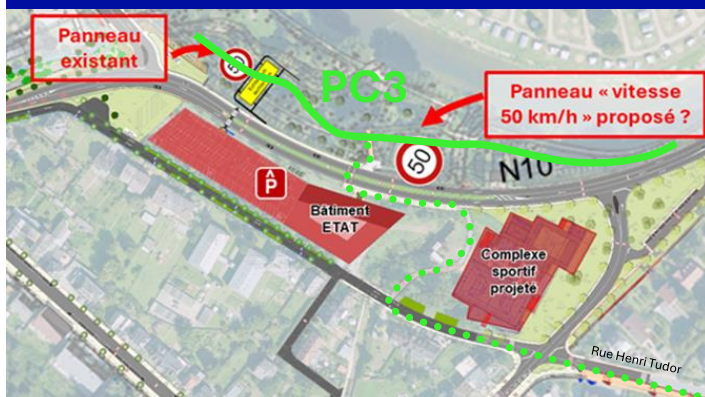


(entlang CR368A)

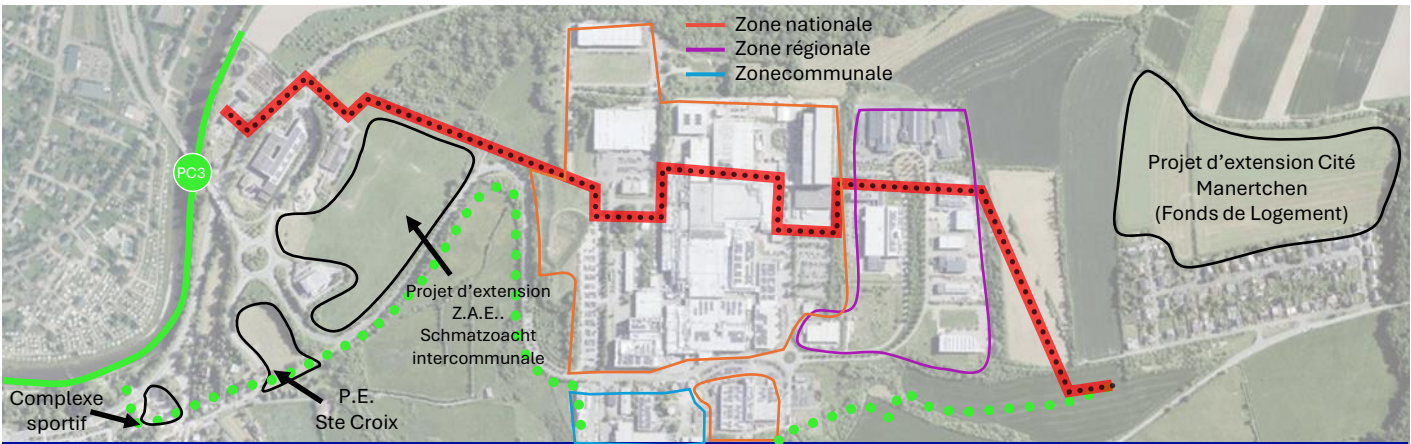


Abschnitt A: Querung N10 und Rue de Wasserbillig

Abschnitt A: Getrennt geführter Radweg im Seitenbereich + Beibehalt Kriechspur



Im Abschnitt B sollen die Bauarbeiten des Radweges und die Neuverlegung des sanierungsbedürftigen Schmutzwasserkanal (welcher von der Cité Manertchen unterhalb der Z.A.E. bis hin zur Sauer verläuft) auf einer Trasse kombiniert werden, welche über gemeindeeigene Grundstücke verläuft.



Derzeitiger Verlauf der Schmutzwasserachse den es gilt im Rahmen des Radweges neu zu verlegen
Abbildung 31: zurückbehaltende Radwegeverbindung

5.2 zwischenstaatliche Kostenaufteilung steht aus

Am 11.04.2025 hat die Gemeinde das APS-Dossier an die staatlichen Instanzen (MMTP, ABP, ATP, MinEco) weitergeleitet. Zusätzlich wurde im Sitzungsprotokoll der Abstimmungssitzung vom 12.05.2025 im Beisein vom MMTP (DGII, DG III, DGIII.1, DGIII.3), ATP, PCH (DIR, DMD, DVD, DOA), MinEco, S&A und Ville d'Echternach folgendes festgehalten:

Il a été confirmé que la « Kriechspur » menant vers la Z.A.E.. Henri Tudor serait à conserver et que par-là la future liaison cyclable est à aménager à côté du CR368A tout en donnant une attention particulière à l'intégration paysagère. C'est ainsi qu'il a été convenu que la rangée d'arbres existante qui longe la route CR368A devra être préservée au maximum afin de garantir la continuité végétale et de maintenir la qualité esthétique et écologique du site.

En ce qui concerne le financement du projet retenu en réunion (= Variante 1), la répartition des coûts des travaux estimés à un total de 3,45 mio. € (TVAC, 17%) reste à être définie entre les différents acteurs publics. C'est ainsi qu'il a été précisé que ce point devrait encore faire l'objet de discussions et de concertations entre les parties prenantes, notamment en ce qui concerne les contributions respectives de la commune, de l'Etat (MMTP/PCH, MinEco), du Fonds de logement et d'éventuels co-financements européens ou sectoriels. A priori, la contribution du MMTP/PCH s'élève à 30% pour l'ensemble du tracé et celle du MinEco varie entre 100% (Z.A.E. nationale) et 15% (SIAEE).

Die Gemeinde wartet derzeit noch auf eine Rückmeldung des MMTP auf das am 11.04.2025 eingereichte APS-Dossier und hofft, möglichst zeitnah die nächsten Planungsschritte beginnen zu können. In der im Vorfeld der obengenannten Sitzung vom 12.5.2025 verteilten Unterlagen unterstreicht die Gemeinde keine weiterführenden Planungskosten über die derzeitige APS-Planung hinaus zu engagieren bis sich neben der Festlegung auf eine Trasse sämtliche staatliche Akteure (MMTP, MinEco, Fonds du Logement, ASTA?, Tourisme??) unter sich und in Absprache mit Gemeinde/SIAEE auf einen Finanzierungsschlüssel geeinigt haben. Auch bleibt zu klären, ob z.B. das Teilstück PC3-P.E. Ste Croix komplett von Seiten MMTP übernommen wird.

Zeitplan der Bauarbeiten im Hinblick auf eine stufenweise Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

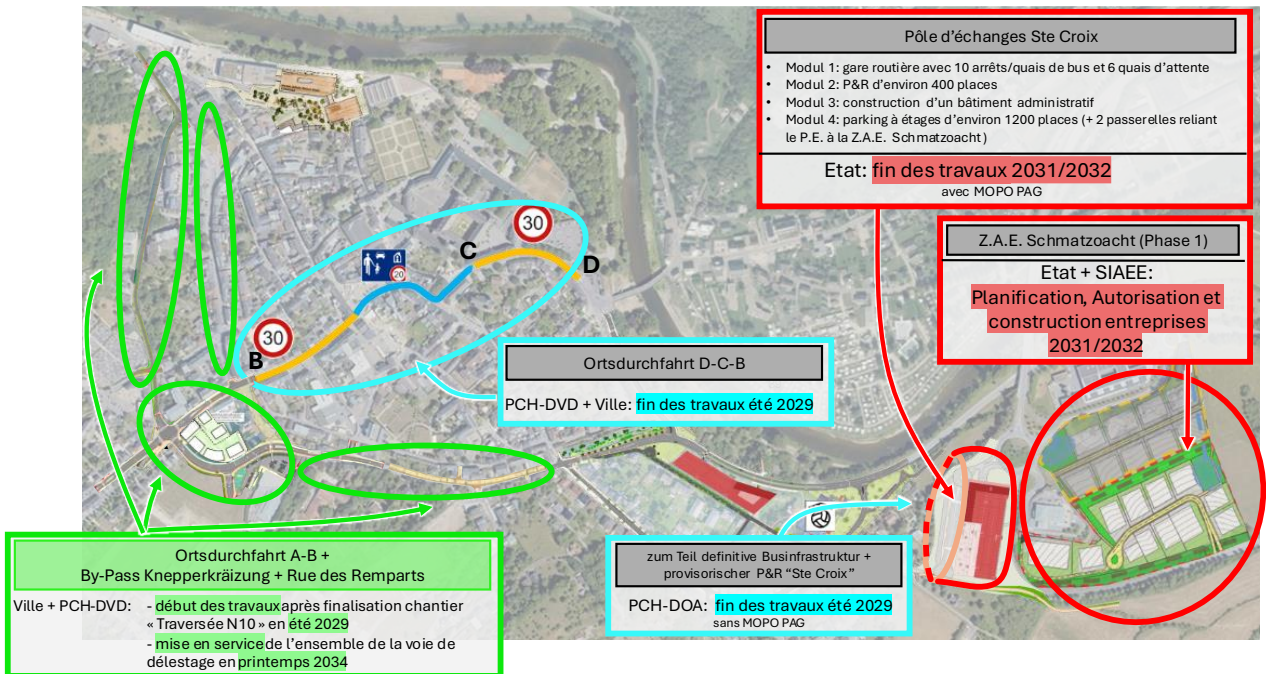
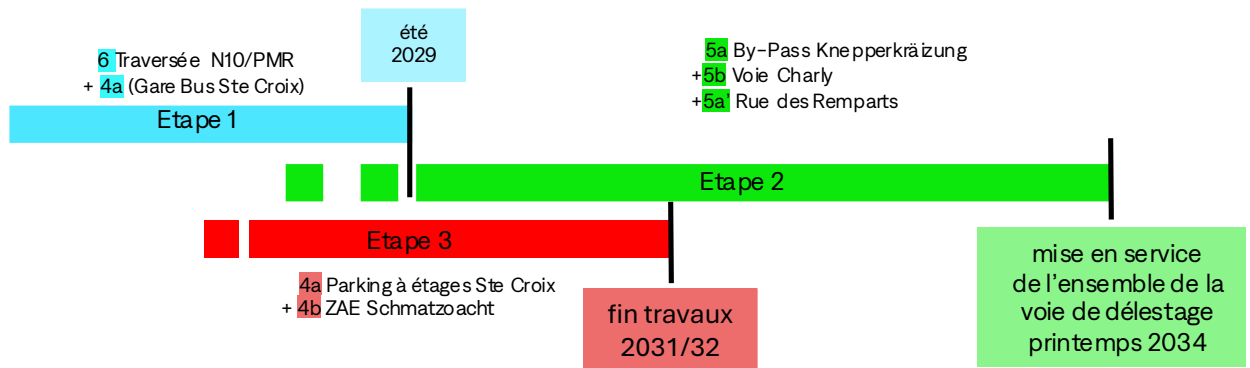
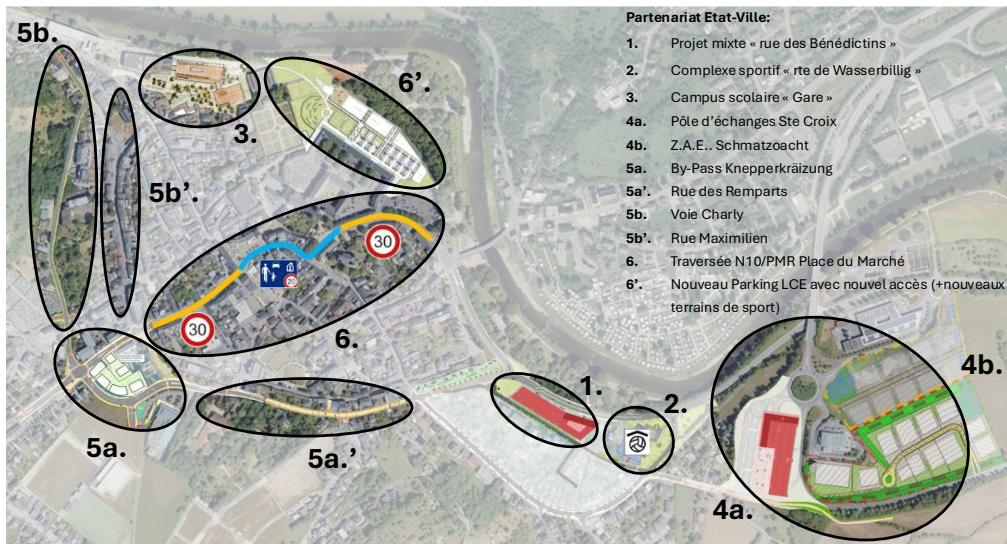


Abbildung 32: Angepasster Zeitplan auf Grundlage der neuen Rückmeldungen des SIAEE an die PCH vom 30.09.2025

Sommer 2029: Zeitgleiche Fertigstellung der Arbeiten im Ortskern (Tempo 30/Shared Space auf N10) und des ersten Teils der neuen Terminus-Busgare am Ortsrand Ste Croix

2031/2032: Zeitgleiche Fertigstellung des Pôle d'échanges Ste Croix (komplette Businfrastruktur + Parkhaus) und der Z.A.E. Schmatzoacht → Ziel: Parkhaus soll zukünftigen Parkplatzbedarf der geplanten Z.A.E. abdecken

Frühjahr 2034: Zeitgleiche Fertigstellung der Bauarbeiten der "Voie de Déstagement" d.h. vom By-Pass Knepperkreuzung/ rue des Remparts und der Voie Charly