



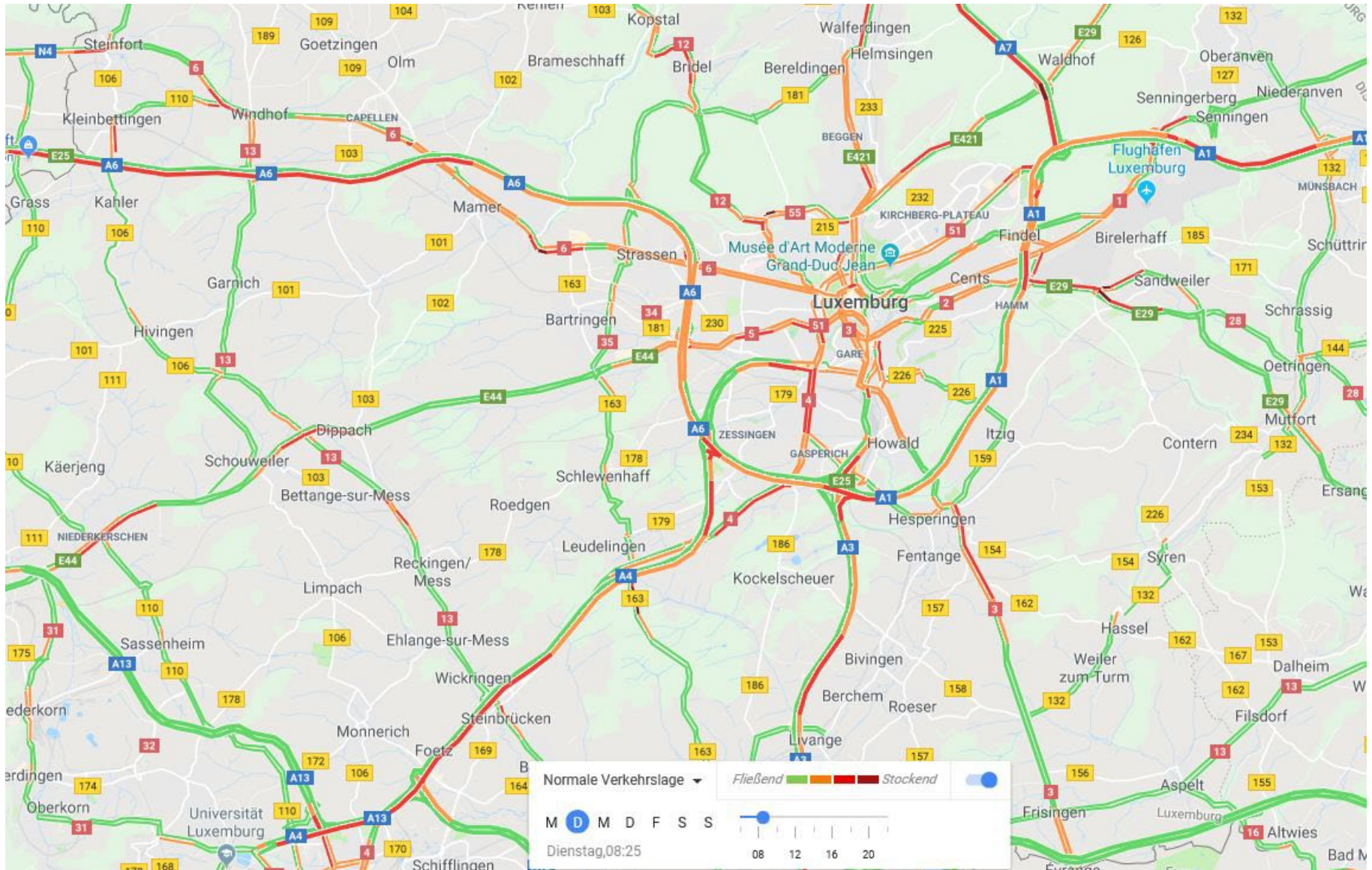
MESURES EN FAVEUR DU  
COVOITURAGE SUR LE RESEAU DE LA  
GRANDE VOIRIE / REAMENAGEMENT  
DE LA BANDE D'ARRET D'URGENCE  
SUR L'AUTOROUTE A6 / E411

Conférence de presse du 6 mai 2019



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées



Normale Verkehrslage: 8:25 (Quelle: Google Maps)

„Zu den Hauptverkehrszeiten und an Engpässen im Verkehrsnetz gilt es, möglichst viele Personen zu befördern und nicht unbedingt möglichst viele Fahrzeuge.“

„Jeden Morgen werden 250 000  
leere Autositze in das  
Ballungsgebiet Luxemburg-Stadt  
gefahren.“



1 Für Fahrgemeinschaften reservierter Parkplatz



2 Fahrgemeinschaft



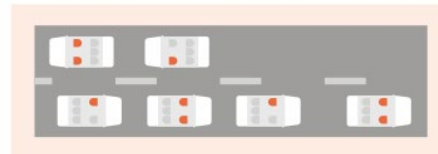
3 Für Fahrgemeinschaften reservierte Spur in Nordamerika

## Ziel 2

### Belegungsgrad der Fahrzeuge

#### Aktion:

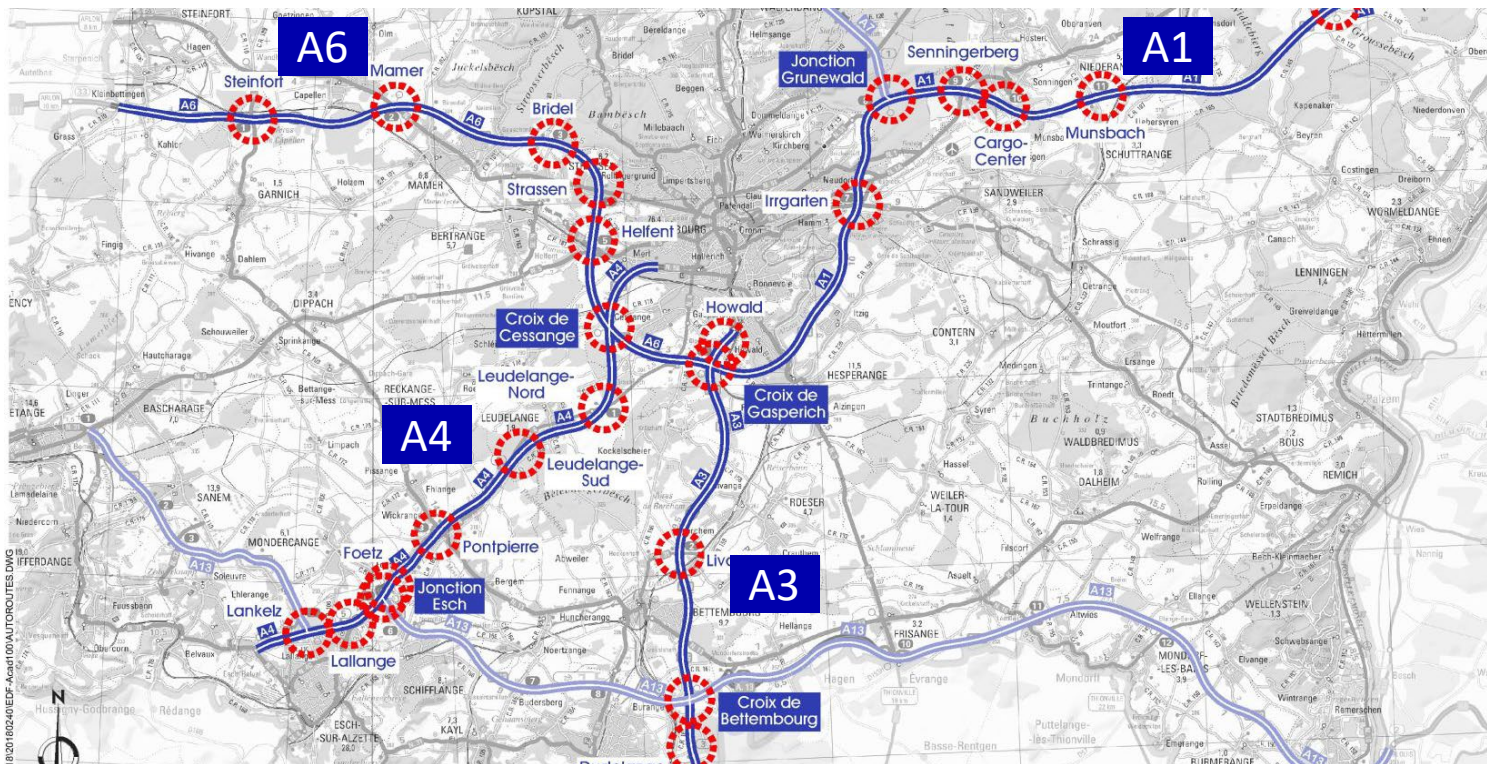
- Den durchschnittlichen Belegungsgrad für die Strecken zwischen Wohnung und Arbeitsstätte auf 1,5 Personen pro Wagen erhöhen (1,2 im Jahr 2017). Dies entspricht „zwei Personen in jedem zweiten Wagen“.





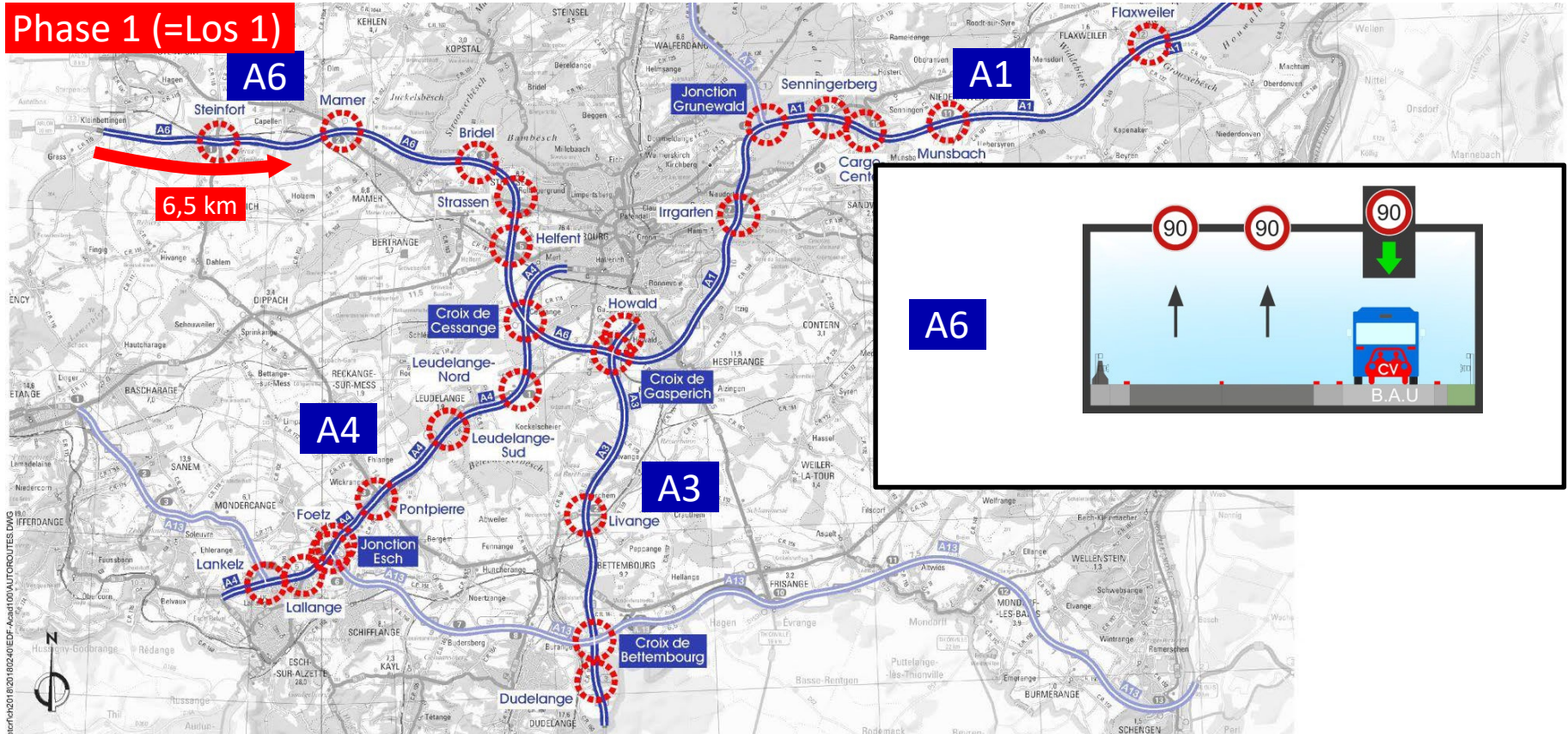
Wegen der hohen Knotenpunktdichte auf dem luxemburgischen Autobahnnetz, der Anzahl an Verflechtungsvorgängen und dem somit einhergehenden Konfliktpotential ist die Priorisierung von Fahrgemeinschaften/Bussen auf **gesondertem Fahrstreifen/Seitenstreifen** nur auf Basis folgender Elemente zu gewährleisten:

- **Geschwindigkeitsmodulation**
- **Zuflussregelungsanlagen** an Autobahnauffahrten (Pilotprojekt CARA auf A6)
- **Temporäre Seitenstreifenfreigabe** zur Priorisierung von Fahrgemeinschaften/Bussen



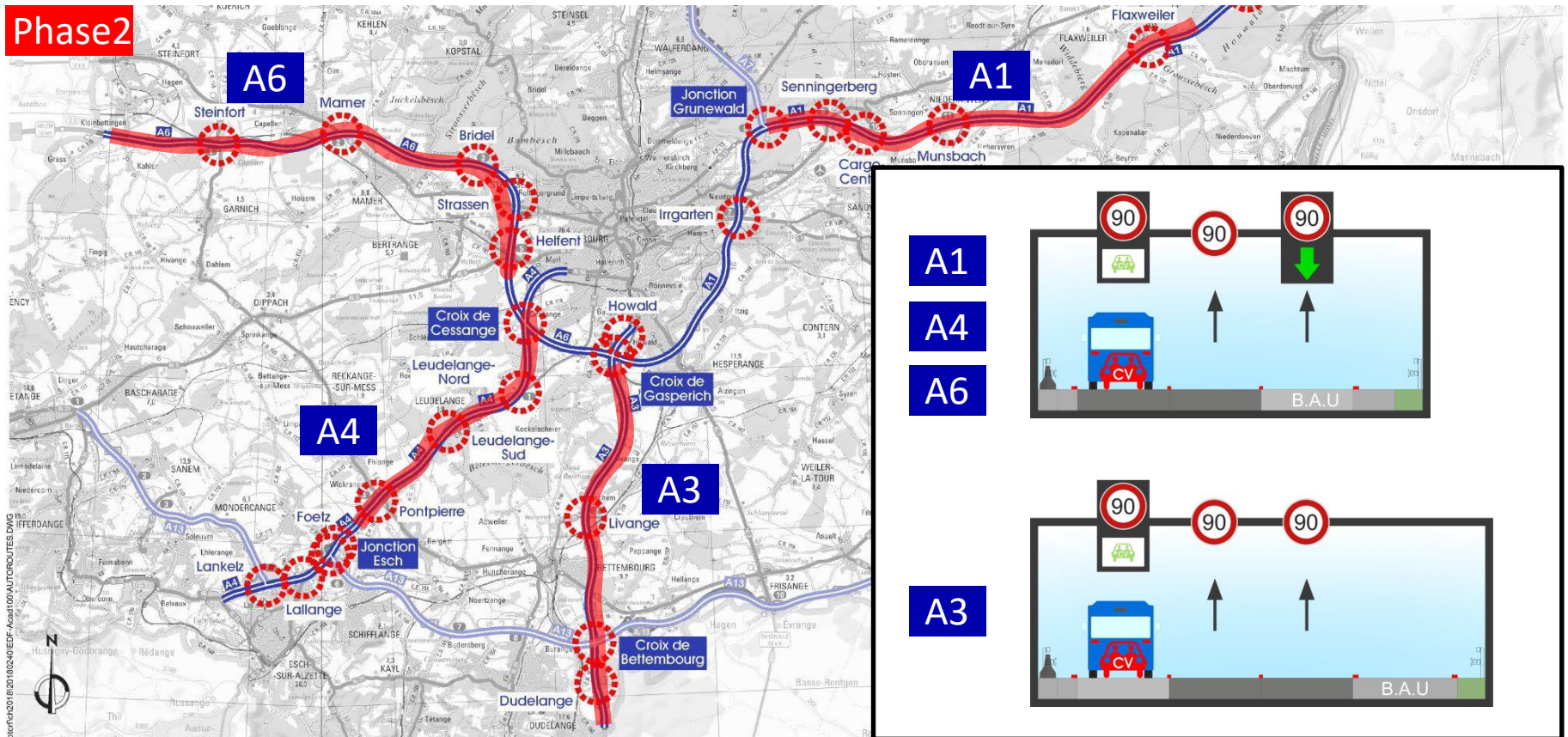
Anschlussstelle

Wegen der hohen Knotenpunktdichte auf dem luxemburgischen Autobahnnetz, der Anzahl an Verflechtungsvorgängen und dem somit einhergehenden Konfliktpotential ist das „belgische“ Prinzip des außenliegenden Fahrgemeinschaftsstreifens nur auf einem Teilstück der A6 umsetzbar. Demnach gilt es den außenliegenden Fahrgemeinschaftsstreifen in Fahrtrichtung Luxemburg-Stadt (=A6, Phase 1) in einer zweiten Phase für das gesamte Autobahnnetz (A1, A3, A4, A6) kohärent weiterzuentwickeln.





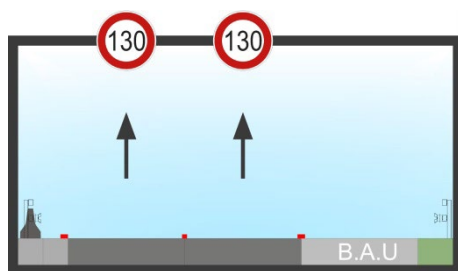
Die Priorisierung von Fahrgemeinschaften/Bussen in **beiden Richtungen** auf quasi dem gesamten Autobahnnetz A1, A3, A4 und A6 wird möglich durch das Anlegen des Fahrgemeinschaftsstreifen (+Bus) auf **der inneren, linken Spur (=Phase 2)**. Somit sinkt die Anzahl an Verflechtungsvorgängen mit dem Fahrgemeinschaftsstreifen und die Anzahl der zu erwartenden Konflikte drastisch.



Durch das **temporäre Herabsetzen der max. Geschwindigkeit** von 130 auf 90 km/h soll der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten flüssiger und die Stausituation verbessert werden.

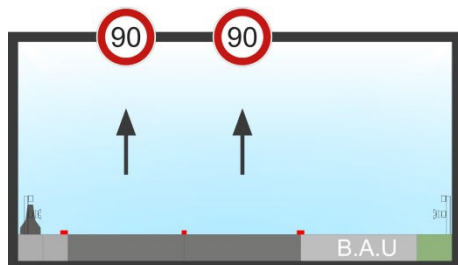
### Nebenverkehrszeiten

(im gesamten Autobahnnetz)

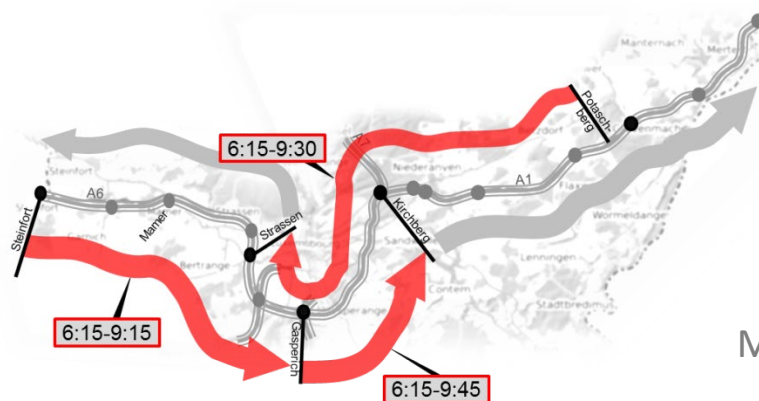


### Hauptverkehrszeiten

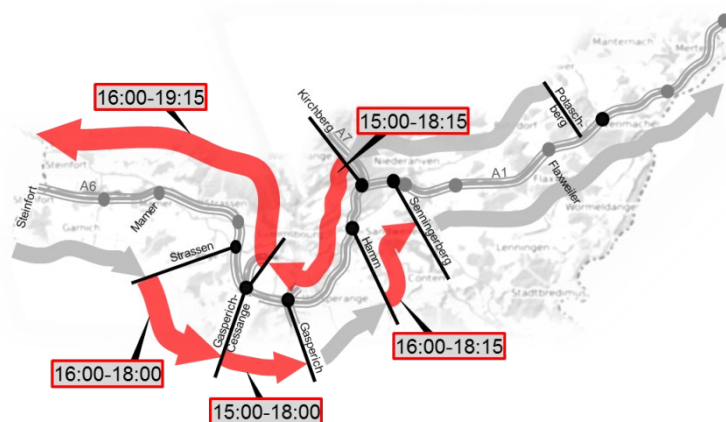
(an ausgewählten Streckenabschnitten)



### Ausgewählte Streckenabschnitte zu Hauptverkehrszeiten



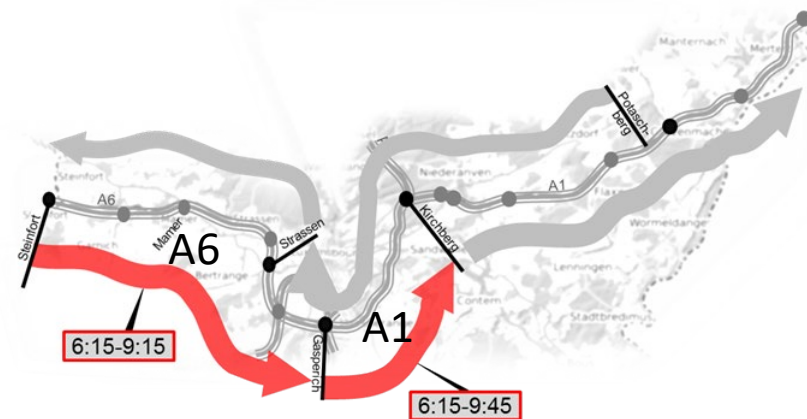
Morgenspitze



Abendspitze

Eine erste **Testphase** auf der Autobahn A6, resp. A1 Richtung Anschlussstelle Grünewald läuft **ab Juni** in der Morgenspitze an.

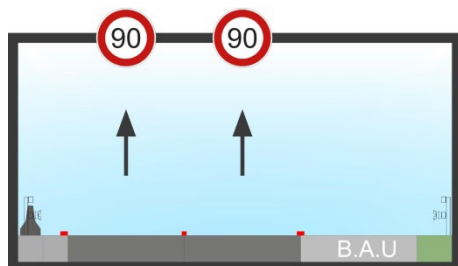
## Ausgewählter Streckenabschnitt für die Testphase Geschwindigkeitsmodulation



### Hauptverkehrszeit

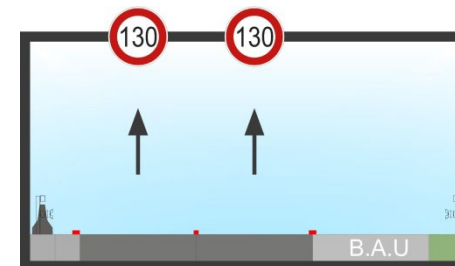
A6: 6:15-9:15 Grenzübergang Sterpenich - Croix de Gasperich,

A1: 6:15- 9:45 Croix de Gasperich - Anschlussstelle Grünewald



### Nebenverkehrszeiten

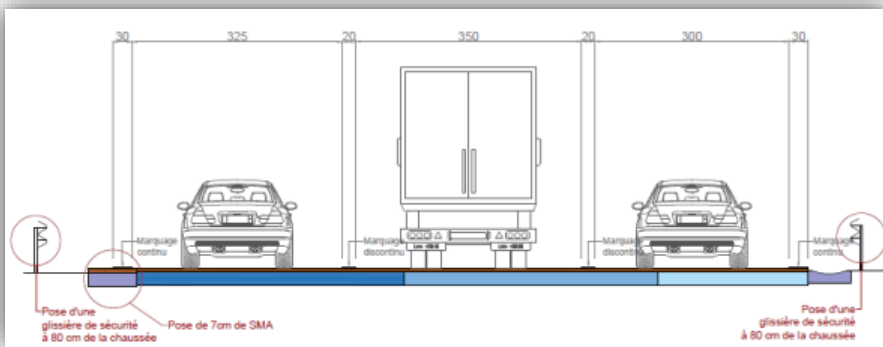
(im gesamten Autobahnnetz)





Chantier actuel:

- Travaux de réhabilitation de l'E411 entre Arlon et la frontière/Sterpenich.
- Adaptation de la BAU (bande d'arrêt d'urgence) et construction de refuges en vue d'une bande de covoiturage permanente limitée à 50 km/h.



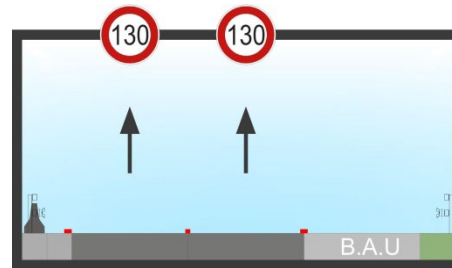
**Principe:**

- 11 km entre l'échangeur Stockem-Arlon et la frontière
- BAU → Ouverture permanente pour Covoiturage
- Vitesse maximale → 50 km/h
- Uniquement sens Arlon – Luxembourg
- Taux d'occupation d'au moins 3 personnes
- Interdiction d'accès aux véhicules >3,5 t
- Zones refuge (4x75m) tous les 500 m à 1000 m

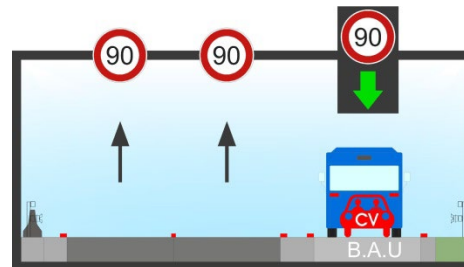


Es bietet sich an **den Seitenstreifen zu nutzen um Fahrgemeinschaften und Busse temporär in den Hauptverkehrszeiten zu priorisieren**. In den Nebenzeiten soll die eigentliche Funktion des Seitenstreifens (Bande d'arrêt d'urgence) aufrecht erhalten werden.

Bestand

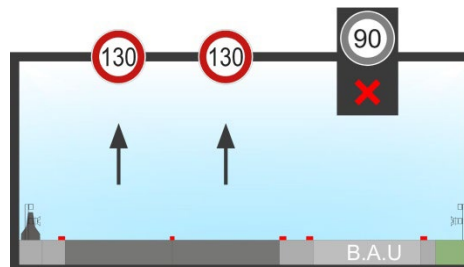


Temporär geöffnet



Geschlossen

In Nebenverkehrszeiten und bei Unfällen in Hauptverkehrszeiten

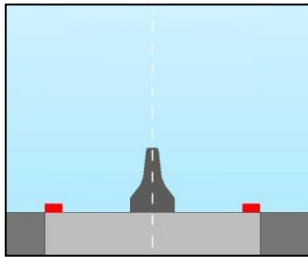


OPTIMIERTE WEITERFÜHRUNG DES BELGISCHEN PILOTPROJEKTES AUF TEILBEREICH DER A6 (PHASE 1):

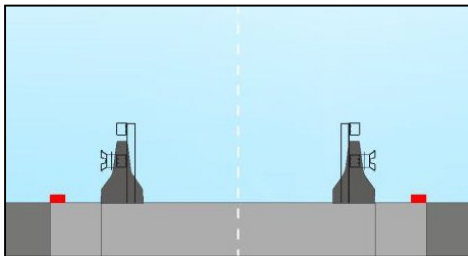
Außenliegender Fahrgemeinschaftsstreifen (+ Bus) durch temporäre Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Luxemburg-Stadt (nur zu Hauptverkehrszeiten) mit verbreitertem Querschnitt, welcher genügend Raum zur Bildung einer Rettungsgasse lässt.

Auf der luxemburgischen A6 steht eine **sicherheitstechnische Anpassung der Mittelinsel** und Grundinstandsetzung der Fahrbahn an. In diesem Kontext bietet es sich an Optimierungselemente wie bspw. die Priorisierung von Fahrgemeinschaften mit dem Ausbau der Standspur auf der A6 in den Planungen mit vorzusehen.

Aktuell



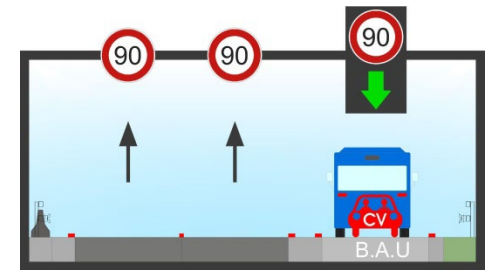
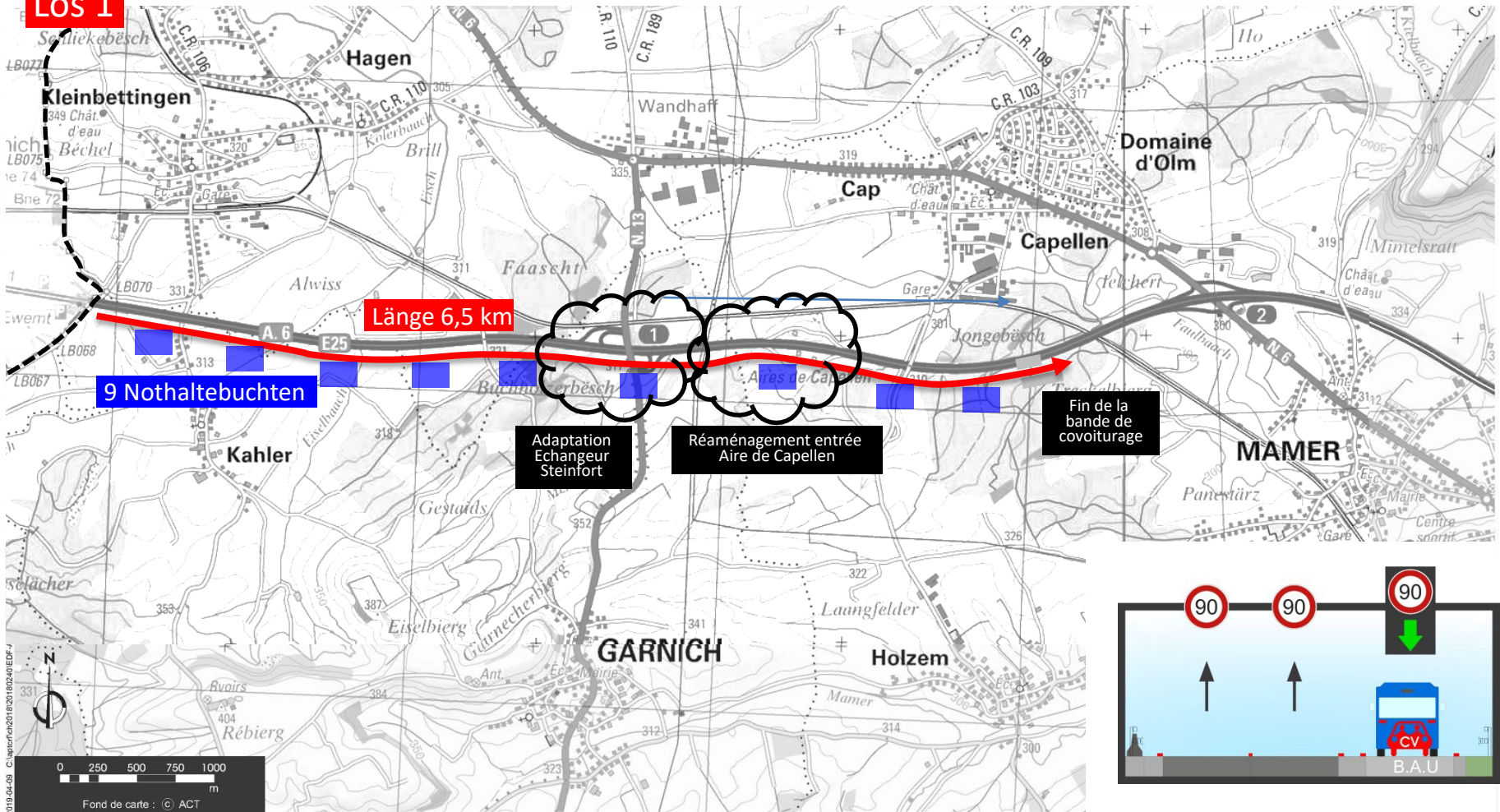
Planung



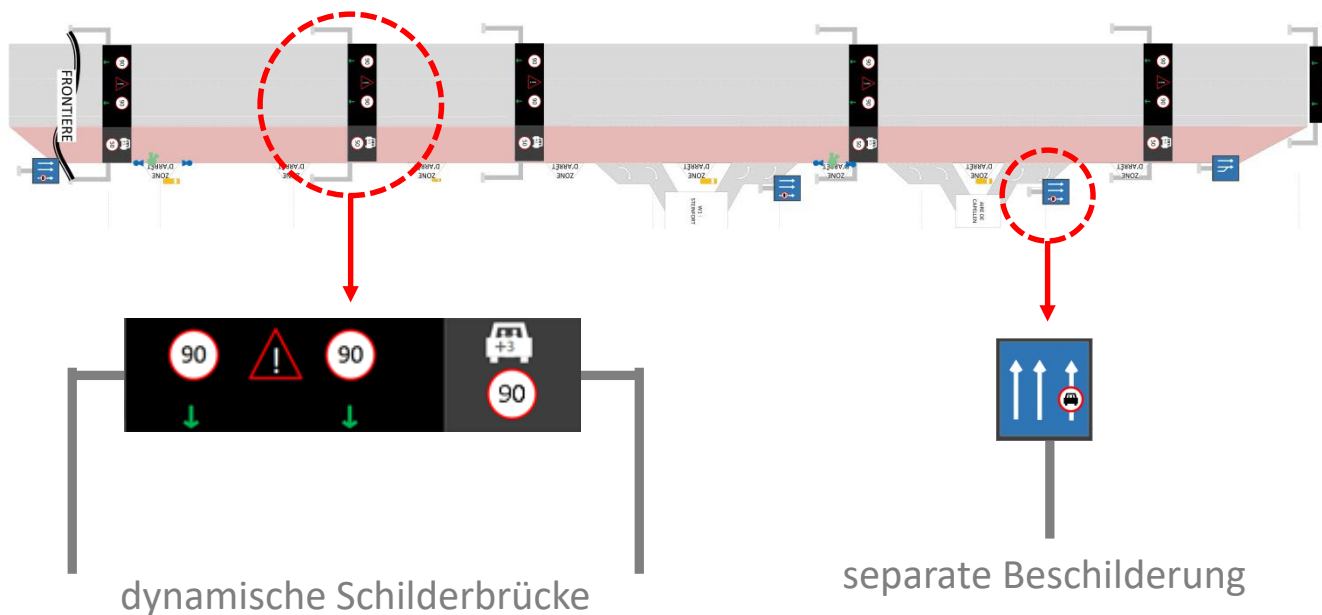


Neben dem Ausbau der Standspur sind insgesamt 9 Nothaltebuchten (etwa alle 500 - 1000m) erforderlich, damit Pannenfahrzeuge außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen abgestellt werden können.

**Los 1**



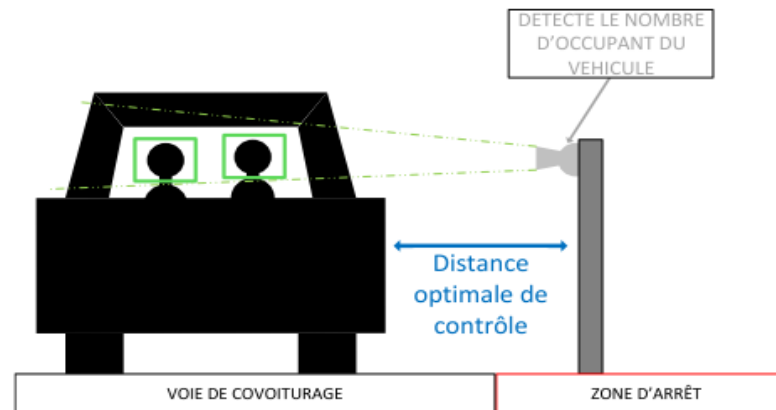
6 dynamische Schilderbrücken + 4 separate Beschilderungen (dynamisch) in Seitenlage zu Beginn des Fahrgemeinschaftsstreifens, an Autobahnauffahrten und am Ende des Fahrgemeinschaftsstreifens sind vorgesehen.



Zur **Überwachung des Seitenstreifens** werden 20 Videokameras eingesetzt um eine lückenlose Überwachung zu garantieren um so möglichst schnell Gefahrenstellen zu erkennen und ggf. den Seitenstreifen zu sperren. Ergänzt werden die Kameras durch 34 DAI-Systeme (détection automatique d'incidences).

**Kontroll- und Sanktionssysteme** zur Detektion des Besetzungsgrades sind derzeit in Entwicklung.

**Anpassungen im Code de la route** sind vorzusehen, zB. Im Bereich der Befugnisse des CITA, Definition der Fahrgemeinschaft, Beschilderung, Änderung der Gesetzgebung in Bezug der Pannestreifen und Nothaltebuchten, usw.







## KOSTENSCHÄTZUNG UND WEITERES VORGEHEN

### INFRASTRUKTURKOSTEN: SANIERUNG + AUSBAU DES SEITENSTREIFENS, AIRE DE CAPELLEN

40 MIO € (HT)

### KOSTEN FÜR ÜBERWACHUNG, BESCHILDERUNG, VERKEHRSSTEUERUNG

7,5 MIO € (HT)

### GESAMTKOSTENPUNKT

60 MIO € (Grobe Kostenschätzung)

### WEITERES VORGEHEN

- Detailplanungen
- Genehmigungen
- Freigabe der Priorisierung durch Abgeordnetenversammlung - Ausarbeitung Finanzierungsgesetz
- Geschätzter Baubeginn ca 2021

### SOFORTMAßNAHMEN:

- Geschwindigkeitsmodulation, Testphase Geschwindigkeitsbegrenzung: ab Ende Mai 2019



**MERCI POUR VOTRE ATTENTION**

Téléchargement du dossier sur:  
[www.mntp.gouvernement.lu](http://www.mntp.gouvernement.lu)