



Administration communale
de Reckange-sur-Mess

**Extrait du registre aux délibérations du collège échevinal de
la commune de Reckange-sur-Mess**

Date de la séance: **24 septembre 2026**

Présents: M. Carlo MULLER, bourgmestre,
MM Christian TOLKSDORF et Marc LUDWIG, échevins,
M. Savas KOROGLANOGLU, secrétaire communal,

Excusé: ---

Ordre du jour: **236/2026**

**Objet: Pacte Climat 2.0 – Mise en vigueur de concepts en relation avec le
Pacte Climat 2.0**

Le collège échevinal,

Vu la loi du 25 juin 2021 portant création d'un Pacte Climat 2.0 avec les communes et portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ayant pour objet de continuer de promouvoir l'engagement climatique des communes dans le cadre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de l'adaptation au changement climatique et de la transition vers une gestion efficace des ressources au niveau communal;

Vu la délibération du conseil communal du 22 juillet 2021 portant sur l'approbation de la convention du contrat «Pacte Climat 2.0» et approuvée par Madame la Ministre de l'Intérieur le 6 septembre 2021 N° 57/21/CAC;

Attendu que le Pacte Climat prévoit entre autres, dans son article 3 «Obligations et à mettre en œuvre un programme de travail sur base d'un catalogue de mesures;

Vu la loi communale du 13.12.1988 telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Après en avoir délibéré conformément à la loi décide à l'unanimité d'exécuter les concepts suivants:

- Sanierungsfahrplan öffentliche Gebäude (Stand 2026)
- Kommunikationskonzept
- Leitfaden und Checkliste zur Prüfung von PAP
- Energie- und Wärmekonzept update 2.0-2026
- Ressourcenkonzept (update 2.0 -2026)
- Klimawandelanpassungskonzept (update 2.0-2026)
- **Synthese der Mobilitätsprojekte**
- Grünflächenmanagementkonzept
- Digitalisierungskonzept

Ainsi délibéré, date qu'en tête.

Suivent les signatures

Reckange-sur-Mess, le

Carlo MULLER
bourgmestre

Pour expédition conforme

24 SEP. 2026



Savas KOROGLANOGLU
secrétaire communal

SYNTHESE DER MOBILITÄTS- KONZEPTE UND -PROJEKTE RECKANGE-SUR-MESS

Klimapakt EEA-Tool 1.2.2

Klimateam Reckange-sur-Mess - Juli 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1	KOMMUNALE MOBILITÄTSPLANUNG	1
1.1	Aufbau der Mobilitätsplanung	1
1.1.1	Zusammenfassung der vorliegenden Planungen	1
1.2	Zielsetzung	1
1.3	Beteiligte Akteure	2
1.4	Vorgehensweise	2
1.4.1	Mobilitätsplanung	2
1.4.2	Integration konkreter Maßnahmen in das Aktivitätenprogramm	2
2	MOBILITÄTSKONZEPT NACH VERKEHRSTRÄGERN	3
2.1	Individualverkehr	3
2.1.1	Ist-Situation	3
2.1.2	Potential	5
2.1.3	Aktueller Planungs- und Umsetzungsstand in der Gemeinde	8
2.1.4	Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine	13
2.2	Öffentlicher Transport	14
2.2.1	Grundlagen/ Ist-Situation	14
2.2.2	Potential	16
2.2.3	Aktueller Umsetzungsstand in der Gemeinde	17
2.2.4	Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine	17
2.3	Radwege	18
2.3.1	Grundlagen	18
2.3.2	Potential	19
2.3.3	Planung/ Umsetzungsstand in der Gemeinde	20
2.3.4	Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine	21
2.4	Fußwegenetz	22
2.4.1	Ist-Situation	22
2.4.2	Potential	24
2.4.3	Planung/ Umsetzungsstand in der Gemeinde	24
2.4.4	Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine	27
2.5	Intermodalität	27
2.5.1	Grundlagen	27
2.5.2	Potential	28
2.5.3	Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine	29

2.6	Querschnittsthema Öffentlichkeitsarbeit	29
2.6.1	Internetseite und Gemeindebuet	29
2.6.2	Persönliche Hilfen	30
2.6.3	Kampagnen mit Schulen/ „grand-public“	30
3	UMSETZUNGSPLANUNG	31
3.1	Fazit und Schlussfolgerungen	31
3.2	Konkrete Maßnahmen im Aktivitätenprogramm	32

1 Kommunale Mobilitätsplanung

1.1 Aufbau der Mobilitätsplanung

Das vorliegende Dokument soll einen aktualisierten Überblick über die kommunalen Planungen, die im Bereich der Mobilität der Gemeinde Reckange-sur-Mess relevant sind, geben und diese gegebenenfalls aktualisieren, sofern sie ein gewisses Alter erreicht haben bzw. einige zugrundeliegende Kenndaten nicht mehr auf dem neuesten Stand sind.

1.1.1 Zusammenfassung der vorliegenden Planungen

Im Bereich der Mobilitätsplanung sind für Reckange-sur-Mess mehrere Dokumente vorhanden, die selbst von der Gemeinde beauftragt wurden. Diese sind sowohl übergeordneter Natur wie auch als räumliche Teilplanungen zu verstehen:

- Etude Préparatoire (EP) zum PAG (Bestandaufnahme Mobilität, Mobilitätskonzept – Luxplan 2018)
- Mobilitätskonzept für die Gemeinde Reckange-sur-Mess (Schroeder et ass., 2017) mit umfangreichen Maßnahmen des Individual-, öffentlichen und Langsamverkehrs
- „Maßnahmenkatalog Querverkehr 2018“ (Schroeder et ass.)
- Die „projets de mobilité“ von 2023 sind ein Update davon mit neuen ergänzenden Maßnahmen
- 2025/ 2026 wurden weitere noch fehlende Maßnahmen konkret geplant („Mobilitéit an der Gemeng Reckéng op der Mess servant comme base pour l’entrevue avec le MMTP“ - Schroeder et ass., 2025), u.a. mit Unterstützung der Bevölkerung im Rahmen mehrerer Workshops zur Dorfentwicklung

1.2 Zielsetzung

Das PNM 2035 verfolgt das Ziel, die bestehende Verkehrsinfrastruktur effizienter zu nutzen und mehr Menschen mit weniger Fahrzeugen zu transportieren. Dafür sollen Auto, Bus, Fahrrad und Fußverkehr nicht getrennt, sondern als multimodales Gesamtsystem geplant werden. Lokale Lösungen sollen gemeinsam mit den Gemeinden entwickelt und an die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden.

Wichtige Maßnahmen sind:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit mit dem Auto und Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen
- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Bevorrechtigung des Busverkehrs an wichtigen Engpässen
- Ausbau eines durchgängigen, sicheren Rad- und Fußwegenetzes
- Verlagerung von Wegen auf öffentlichen Verkehr, Fahrrad und Fußverkehr
- Reduzierung unnötiger Wege und Förderung effizienter Mobilitätsformen, z. B. Elektromobilität

Für die Gemeinde Reckange-sur-Mess stehen insbesondere die Förderung der „Mobilité Douce“, sichere Schul- und Fußwege, eine bessere Anbindung an Bushaltestellen, die Vernetzung mit regionalen und nationalen Radwegen sowie die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Mittelpunkt.

Die Gemeinde kann vor allem bei ihren eigenen Infrastrukturen direkt handeln, etwa beim kommunalen Fuhrpark, der Mobilität der Beschäftigten und der Gestaltung des Straßenraums. Zusätzlich kann sie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch Anreize, Regelungen und Information beeinflussen.

Konkrete Ziele sind insbesondere der weitere Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes sowie ein Anteil von 49 % Elektro-/Hybridfahrzeugen im kommunalen Fuhrpark bis 2030.

1.3 Beteiligte Akteure

Wichtig bei der Erstellung dieses Dokumentes (als auch bei den übrigen bereits vorliegenden Dokumenten) war es der Gemeinde, sowohl die Bürgerschaft als auch die notwendigen Expert*innen frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen.

- Grundsätzlich wird auch das übrige Verwaltungspersonal einbezogen, da der Technische Dienst (hier vor allem Magali Jacob und Jorge Da Silva) sämtliche Projekte mit technischem Hintergrund mit betreut. Das Sekretariat (Savas Koroglanoglou) und die PR-Abteilung (Julien Primout) begleiten die Projekte ebenfalls.
- Auch die Vorarbeiter des Gemeindebauhofs Claude Bourkel und Laurent Poekes (Atelier Technique) werden einbezogen, da sie als Chefs der „Exekutive“ des kommunalen Infrastrukturmanagements mit den jeweiligen Endprodukten arbeiten müssen (u.a. Heizungen, Fuhrpark, Straßenbeleuchtung etc.).
- Die Politische Ebene – prioritär der Schöffenrat – wird frühzeitig eingebunden. Neben den projektbezogenen Schöffenratssitzungen zu möglichen Projekten wird der Klimaschöffe als ständiges Mitglied des Klimateams automatisch in die Konzepterstellung aktiv eingebunden.
- Die Bürger*innen werden u.a. über die Klimateamsitzungen sowie die verschiedenen Kommissionen an der Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts eingebunden.
- Staatliche Instanzen sowie staatliche und private Behörden, vor allem das SIGI sind unabdingbare Mitspieler bei den Konzepterstellungen.
- Experten-Multiplikatoren (Einheimische/ Auswärtige), die aufgrund ihrer beruflichen Vita Erfahrung mit den Themenbereichen der Konzepte gesammelt haben, können helfen, gewisse Planungen in die Praxis umzusetzen.

1.4 Vorgehensweise

1.4.1 Mobilitätsplanung

Wie im ersten Kapitel bereits beschrieben, werden in den folgenden Kapiteln die vorliegenden Dokumente, Studien und Konzepte zusammengetragen, analysiert und zusammengefasst, bei Bedarf ergänzt und gegebenenfalls geupdatet. Dies soll unter Berücksichtigung der im Klimapakt 2.0 neu definierten Zielsetzungen erfolgen, dabei sind möglichst alle relevanten internen und externen Expert*innen und natürlich auch die Bürgerschaft möglichst aktiv einzubeziehen.

- Bei der inhaltlichen Gliederung des nächsten Kapitels stehen die verschiedenen Verkehrsträger/ Mobilitätsformen im Fokus, deren Technologie, ihr aktueller Einsatz in der Gemeinde, ihr Potential und ihre geplanten zukünftigen Einsatzbereiche beschrieben wird.

1.4.2 Integration konkreter Maßnahmen in das Aktivitätenprogramm

Damit die guten Ideen und Konzepte aus der Konzept- und Planungsphase auch Früchte tragen, müssen sie final auch praktisch umgesetzt werden. Hierbei ist eine strukturierte Vorgehensweise nötig, nicht nur hinsichtlich der Umsetzung, sondern auch bezüglich der Nachbearbeitung und des Monitorings.

Um dies zu gewährleisten, werden die konkreten (laufenden und künftigen) Maßnahmen dieses Themenfeldes in das Klimapakt-Aktivitätenprogramm als konkretes, flexibles und maßnahmengetreues Planungs- und Steuerungsinstrument, das mindestens jährlich fortgeschrieben wird, integriert.

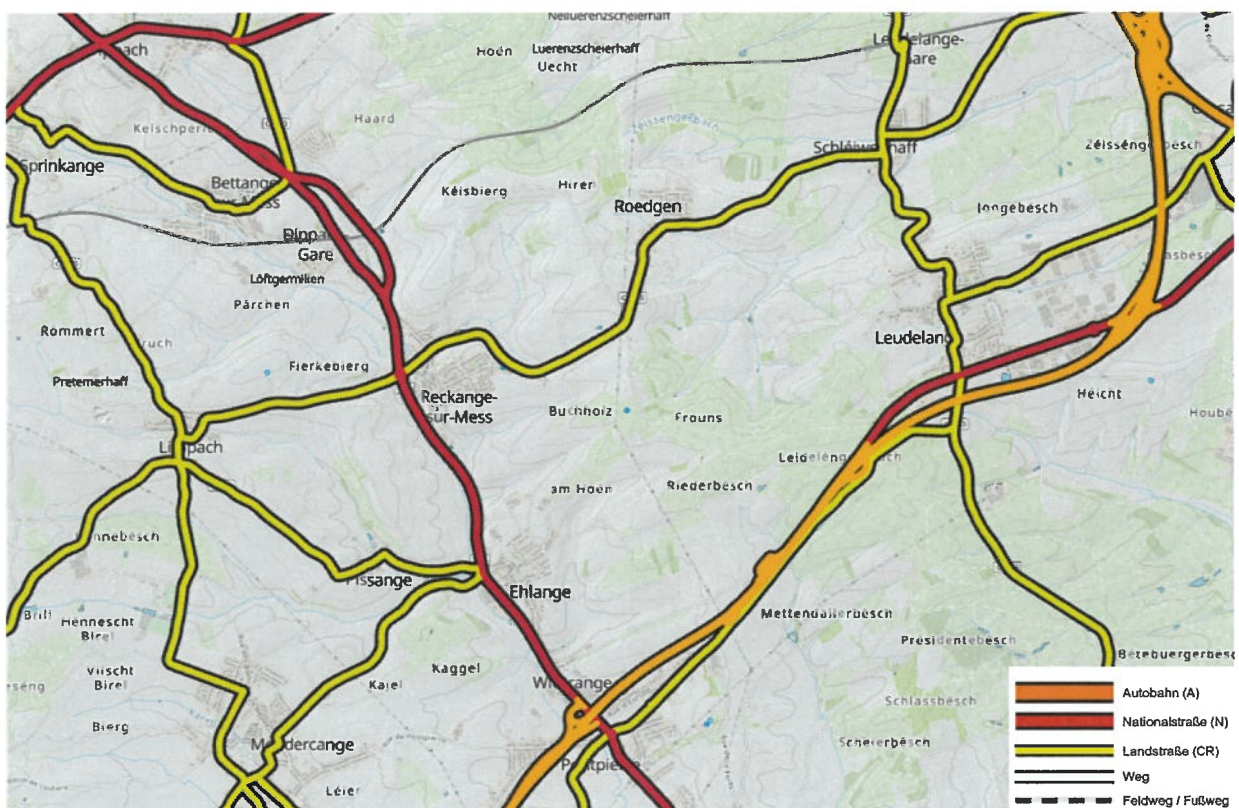
2 Mobilitätskonzept nach Verkehrsträgern

2.1 Individualverkehr

2.1.1 Ist-Situation

Da die Nutzer die Verkehrsmittelwahl von der Angebotsqualität abhängig machen, hat der Autoverkehr, welcher bei Weitem am meisten Straßenraum pro zu befördernde Person beansprucht, im Laufe der Jahrzehnte dermaßen zugenommen, dass er nicht nur die anderen Verkehrsmittel sukzessive verdrängt hat (Tram, Radfahrer, Fußgänger und Busse). Vielmehr ist die Überlastung des Straßennetzes zu einer der Hauptsorgen der Bevölkerung und Arbeitgeber geworden. Die Nutzung des Straßennetzes durch die verschiedenen Verkehrsmittel muss daher laut PNM 2035 ausgewogen werden, damit es wieder zu einem multimodalen Netz wird.

Das Verkehrswegenetz der Gemeinde Reckange-sur-Mess besteht hinsichtlich des Individualverkehrs aus der Nationalstraßen N13, die die Gemeinde von Nord nach Süd durchziehen (durch die Ortschaften Wickrange, Ehlang und Reckange), mehreren C.R. („chemin repris“) sowie den Gemeinde- bzw. Gemeindeverbindungsstraßen samt Feld- und Wirtschaftswegen. Ein Anschluss an die Autobahn A4 ist im Süden der Gemeinde südlich von Wickrange vorhanden (wobei die Autobahn selbst außerhalb des Gemarkungsgebiets liegt).



Straßenhierarchie in Reckange-sur-Mess (Quelle: map.geoportail.lu, 2026)

Im Detail finden sich die folgenden Straßen auf dem Gemeindegebiet:

- N13 (Dahlem – Reckange – Ehlang – Wickrange)
- CR106 (Schouweiler – Limbach – Mondercange)
- CR172 (Limbach – Pissange – Ehlang – Mondercange)
- CR178 (Soleuvre – Limbach – Reckange – Roedgen)

Bei den übrigen Straßen innerhalb der Ortschaften handelt es sich um Gemeindestraßen.

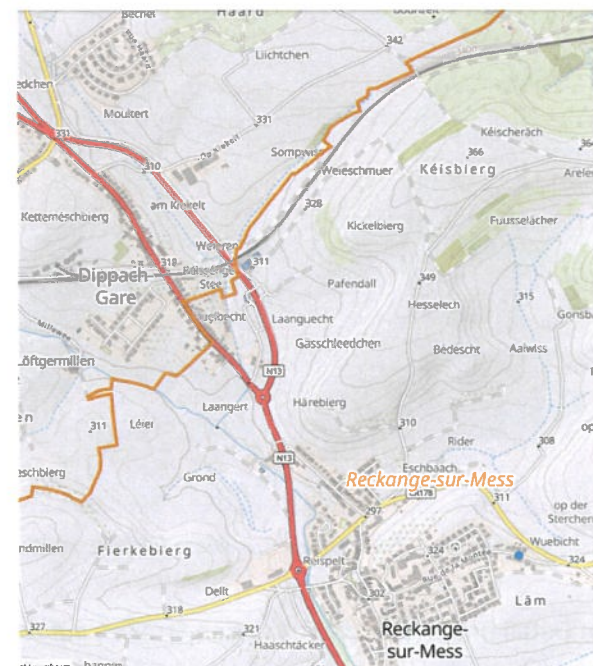
Im Bereich der Verkehrssicherheit sind auf Grund der durchaus hohen Verkehrsmengen an der stark befahrenen N13 gerade in den Ortschaften Wickrange und Ehlinge einige Probleme festzustellen, die sich in der Ortschaft Reckange teils schon gelöst haben:

- Ortsumgehung Reckange (Bau in den 1980er Jahren)



Topographische Karte Ortschaft Reckange-sur-Mess 1979 (links) und 1989 (rechts): Quelle:map.geoportail.lu, Aufruf Juli 2026)

- Contournement Dippach-Gare



Topographische Karte Ortschaft Reckange-sur-Mess 2020 (links) und 2026 (rechts): Quelle:map.geoportail.lu, Aufruf Juli 2026)

In den übrigen Ortschaften ist der Durchgangsverkehr als moderat einzustufen, die Ortszentren, Wohngebiete und die öffentlichen Einrichtungen abseits der Staatsstraßen sind weitgehend verkehrsberuhigt angelegt.

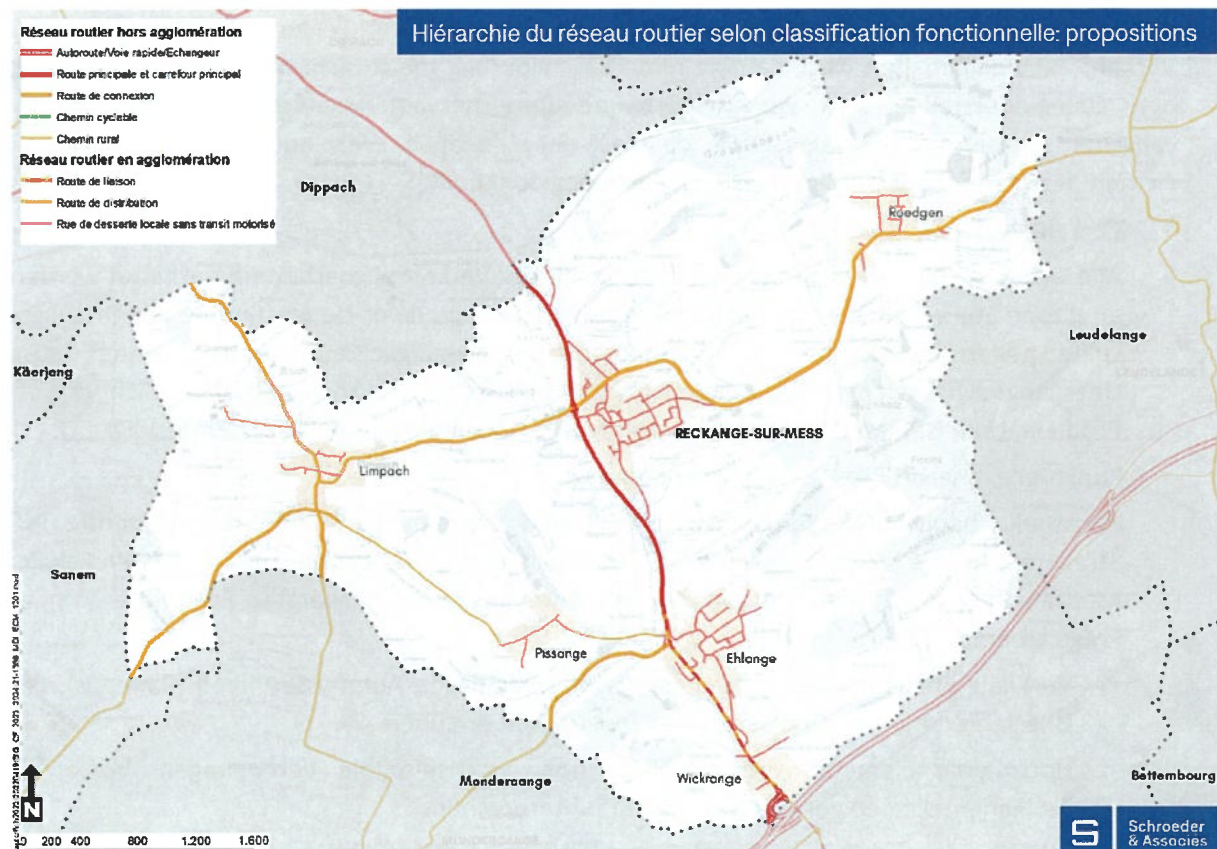
Die PKW-Parkplätze in den Ortschaften konzentrieren sich vor allem in der Nähe der öffentlichen Einrichtungen. Dies gilt besonders für die Ortschaft Reckange, wo Parkplätze in der Nähe des Rathauses, beim Kulturzentrum Pétzenhaus und beim „Mess Café“ (Restaurant/Freizeitort) vorhanden sind. Zudem befinden sich kleinere Parkbereiche im Hauptort Reckange bei der Maison Relais, Schule und Kirche sowie beim Jugendhaus in Ehlang. Beim Einkaufs- und Dienstleistungszentrum „GridX“ in Wickrange sind größere „nicht-kommunale“ Stellplätze vorhanden.

2.1.2 Potential

Die Gemeinde hat sich an einem Knotenpunkt einiger regionaler Straßenverbindungen entwickelt. Neben einer guten Anbindung an die regionalen Versorgungszentren bringen diese aber auch Durchgangsverkehr in den Ortskernen mit sich. Aus diesem Grund sind Maßnahmen im Bereich der Verkehrsberuhigung und einer differenzierten innerörtlichen Straßenhierarchie in der Gemeinde besonders relevant. Vor dem Hintergrund der großflächigen Siedlungserweiterungen spielt aber auch die Erschließung von Neubaugebieten eine wichtige Rolle.

2.1.2.1 Staatsstraßen

- Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Staatsstraßen



„Classification fonctionnelle du réseau étatique“ für die Gemeinde Reckange-sur-Mess, entnommen aus dem Dossier „Mobilité an der Gemeng Reckéng op der Mess“ servant comme base pour l’entrevue avec le MMTP, schroeder et ass. 2025)

Innerorts an den Staatsstraßen ist ein Spannungsfeld zwischen Wohnruhe für die Anwohner und gutem Verkehrsfluss aus Sicht des überörtlichen Straßennetzes gegeben. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wurden daher lange Zeit von der Straßenbauverwaltung auf staatlichen Straßen nur in Ausnahmefällen toleriert, wenn eine sensible Randnutzung (Schule) gegeben ist und auch nur auf kurzen Streckenabschnitten. Wenigstens sollte jedoch sichergestellt werden, dass die Maximalgeschwindigkeit von 50km/h aus Gründen von Verkehrssicherheit und Lärmschutz eingehalten wird.

Seit 2023 hat hier ein kleiner Paradigmenwechsel stattgefunden, indem der Staat gemeinsam mit der Straßenbauverwaltung erweiterte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (unter bestimmten Bedingungen) erlaubt, die gerade auf weniger stark befahrenen Staatsstraßen umfangreicher sein können – aber auch auf den wichtigen regionalen Straßen unter bestimmten Bedingungen angewendet werden können.

In diesem Kontext hat das Transportministerium eine flächendeckende funktionelle Einteilung des Straßennetzes eingeführt, bei der die bisherige Klassifizierung der Staatsstraßen in RN und CR detailliert wurde nach der Funktion bzw. der Bedeutung der Staatsstraßen für den regionalen/nationalen Verkehrsfluss unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftigen Verkehrsbelastung. An dieser Einteilung kann unter anderem abgelesen werden, an welchen Staatsstraßen (aufgrund ihrer untergeordneten Funktionalität für den überörtlichen Verkehrsfluss) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen grundsätzlich und einfacher umsetzbar sind.

- Punktuelle (bauliche) Verkehrsberuhigungen auf Staatsstraßen

Ähnlich den Gemeindestraßen sind auch hier vor allem punktuelle bauliche Maßnahmen denkbar, die dafür sorgen sollen, dass die reglementierte Richtgeschwindigkeit (Tempo 30) vom motorisierten Verkehr auch eingehalten wird, da eine reine Beschilderung meist nicht ausreicht. Im Gegensatz zu den Gemeindestraßen sind verkehrsberuhigte Bereiche auf staatlichen Straßen meist nur „abschnittsweise“ genehmigungsfähig, da diese Straßen auch „Verbindungsfunktion“ haben (die Gemeindestraßen meist bzw. prioritär „Erschließungsfunktion“).

- Verkehrsberuhigte Ortseingänge

Alle Ortseingangssituationen sollten hinsichtlich der Verkehrssicherheit überarbeitet werden, da an diesen Stellen oft sehr schnell gefahren wird. Im Zuge einer Neugestaltung der Ortseingänge sollten neben einer Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit auch der Aspekt eines optischen Übergangs zwischen den besiedelten Gebieten und der freien Landschaft berücksichtigt werden. Problematisch ist hier, dass fast alle Ortseingänge an Staatsstraßen liegen (Zuständigkeit).

- Punktuelle innerörtliche Verkehrsberuhigungen

Punktuelle bauliche Verkehrsberuhigungen sind ortsgebundene, physische Eingriffe in den Straßenraum, die an spezifischen Gefahrenstellen oder Teilstücken die Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen dämpfen und die die Autofahrer zu einer angepassten Fahrweise zwingen. In Frage kommen u.a.

- ✓ Vertikale Elemente wie Schwellen, Kissen oder flache Aufpflasterungen (Plateaus), die ein Überfahren nur mit reduzierter Geschwindigkeit erlauben.
- ✓ Horizontale Elemente wie einseitige oder wechselseitige Verengungen, Versätze und Schikanen, die den geradlinigen Verlauf unterbrechen.
- ✓ Mittelsinseln und Teiler zum Unterbrechen der Fahrbahnbreite, die auch Fußgängern als Querungshilfe dienen.
- ✓ Gehwegvorziehungen („trottoirs traversants“): Das Vorziehen des Gehwegs in den Einmündungs- oder Kreuzungsbereichen verkürzt den Querungsweg für Fußgänger.

▫ Schaffung sicherer Querungshilfen

Querungshilfen in Form von Zebrastreifen kommen insbesondere an den stärker befahrenen Hauptachsen zu Einsatz. Hier ist generell darauf zu achten, dass sie gut beleuchtet (i.d.R. mit einer eigenen LED-Beleuchtung) und PMR-gerecht eingerichtet sind (mit abgesenkten Bordsteinen und Blindenleitsystem). Dort, wo dies noch nicht geschehen ist, soll dies unbedingt umgesetzt werden (zumindest dann, wenn dort sowieso Straßenbauarbeiten anstehen).

2.1.2.2 Kommunale Straßen

■ Flächendeckende Umgestaltung der Gemeindestraßen in „Tempo 30“

Schon vor einigen Jahren wurde ein neues kommunales Verkehrsreglement ausgearbeitet, welches eine stärkere Ausprägung der Straßenhierarchie innerhalb der Gemeinde vorsieht. Abseits der Hauptachsen (Chemins Repris und Route Nationale) sollen dabei alle bestehenden Nebenstraßen nach Möglichkeit als Zone 30 ausgewiesen und gestaltet werden.

■ Punktuelle (bauliche) Verkehrsberuhigungen auf Gemeindestraßen

Ziel dieser Maßnahmen (Tempo 30-Konzept) ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität in den betroffenen Bereichen. Damit einher geht die Gestaltung von verkehrsberuhigenden Einfahrten mit baulichen Maßnahmen. Die Kennzeichnung der Zone 30 bzw. Zone 20 durch eine Beschilderung soll insbesondere auch bei der Gestaltung neuer Wohngebiete durch verschiedene bauliche Maßnahmen unterstützt werden.

- Als bauliche Maßnahmen eignen sich insbesondere Straßenversätze, Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen, Bäume, Schwellen, Poller sowie gestalterische Elemente
- Die Gestaltung der Fahrbahn als Mischfläche – so wie sie bereits in mehreren Wohngebieten in der Gemeinde umgesetzt wurde – gestattet eine übergreifende Gestaltung des Straßenraums und die Schaffung verschiedener Platzsituationen. Durch die einheitliche Gestaltung ohne Bordsteine gewinnt die Fahrbahn als Aufenthaltsfläche an Bedeutung und die Autofahrer sind zu erhöhter Aufmerksamkeit gezwungen.

So gibt es nur noch die Differenzierung zwischen den Hauptachsen/ Staatsstraßen mit einer Maximalgeschwindigkeit von 50 Km/h und den verkehrsberuhigten Gemeindestraße mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 Km/h. Die Erschließungsstraßen in den geplanten Siedlungserweiterungen sollen teils als Mischverkehrsflächen mit einer Zone 20 gestaltet werden.

Gleichzeitig soll der innerörtliche Schleichverkehr weiter konsequent reduziert werden. Neben der Schaffung von Tempo 30-Zonen können weitere reglementarische Maßnahmen (Ausdehnung der Einbahnregelungen, „Durchfahrt verboten“ o.ä.) in Betracht gezogen werden. Die Erschließung von geplanten (großflächigen) Siedlungserweiterungen sollte bestenfalls so erfolgen, dass eine Erschließung über die Hauptverkehrsachsen möglich ist. Somit ist sichergestellt, dass der Verkehr schnell abfließt und bestehende Wohngebiete nicht durch zusätzlichen Durchgangsverkehr belastet werden.

■ Öffentliche Parkplätze

Generell befinden sich in kleineren ländlichen Gemeinden öffentliche Parkplätze hauptsächlich in der Nähe der öffentlichen Einrichtungen (Pol).

Im Rahmen der geplanten Flächenentwicklungen können bei der PAP-Erstellung für Flächen an zentralen Orten weitere öffentliche Stellplätze geschaffen werden. Weiterhin sollen auch innerhalb der größeren Neubaugebiete öffentliche Stellplätze integriert werden.

Bei der Gestaltung von öffentlichen Stellplätzen sind bevorzugt wasserdurchlässige Bodenbeläge zu nutzen sowie optische Integrationsmaßnahmen z.B. durch Bepflanzungen umzusetzen.

- E-Ladenetz ausbauen (siehe Energieplanung)

Um die Elektromobilität zu fördern, ist ein gutes Netz der Ladeinfrastruktur notwendig. Von staatlicher Seite wurde jeder Gemeinde mindestens eine Doppel-Ladesäule zur Verfügung gestellt (Chargy), was zum Aufbau eines Grundnetzes führt. Um ein Netz mit guter und hoher Abdeckung zu erreichen, reicht dies jedoch nicht aus, so dass auch hier Gemeinden und Privatwirtschaft in der Pflicht sind.

- Hier hat die Gemeinde gerade an weiteren zentralen Plätzen und Pols (bei Kulturzentren, Parkplätzen etc.) Möglichkeiten, auf eigene Initiative öffentliche Ladesäulen zu errichten oder errichten zu lassen.

2.1.3 Aktueller Planungs- und Umsetzungsstand in der Gemeinde

Folgende konkrete Maßnahmen sind in der Gemeinde geplant bzw. sind in der Umsetzung/ bereits umgesetzt.

- Tempo 30 flächendeckend auf Gemeindestraßen

Die Gestaltung/ Betonung der Einfahrten in die verkehrsberuhigten Tempo 30-Zonen mittels baulicher Maßnahmen wurde in Reckange-sur-Mess bereits 2018 konkret geplant und ab 2019 flächendeckend umgesetzt.



Tempo 30-Konzept der Gemeinde Reckange-sur-Mess (Quelle: Mobilitätskonzept, Schroeder et ass., 2018)

- Punktuelle Maßnahmen auf Gemeindestraßen

Neben den baulichen Maßnahmen an den „Eingängen“ zu Tempo 30-Gebieten (zur Kenntlichmachung des Übergangs von Tempo 50 auf Tempo 30) kann es auch innerhalb der Gebiete sinnvoll sein, durch zusätzliche bauliche und gestalterische Maßnahmen den Individualverkehr zu zwingen, die reduzierte Richtgeschwindigkeit auch tatsächlich einzuhalten.

- Réaménagement de la rue du Centre à Wickrange – umgesetzt mit baulich gestalterischen Maßnahmen wie einseitigen Einengungen durch „Hindernisse“ (Pflanzinseln)

- Réaménagement de la rue du Centre à Ehlang-sur-Mess – umgesetzt mit baulich gestalterischen Maßnahmen wie einseitigen Einengungen durch „Hindernisse“ (Pflanzinseln)



Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Pflanzinseln, Berliner Kissen) im Bereich der rue du centre in Ehlang (links) und am Übergang Wickrange-Ehlang (Schließung der ehemaligen PKW-Zufahrt von der N13 zur „rue du Centre“ durch bauliche Maßnahmen/ Poller - rechts). Quelle: IGLux, 2026

- Réaménagement de la rue de la Montée à Reckange-sur-Mess – kompletter Umbau ab dem Schulcampus mit Einengungen, Plateaus, verengter Fahrbahn, punktuell hellem Belag etc., zudem Verkehrsberuhigung der direkten Umgebung im Zuge der Entwicklung des Wohngebiets „Klénge Lehm“ (teilweise Tempo 20, Reduzierung des Schleichverkehrs durch versenkbare und steuerbare Poller, „sicherer Schulweg“, ...)



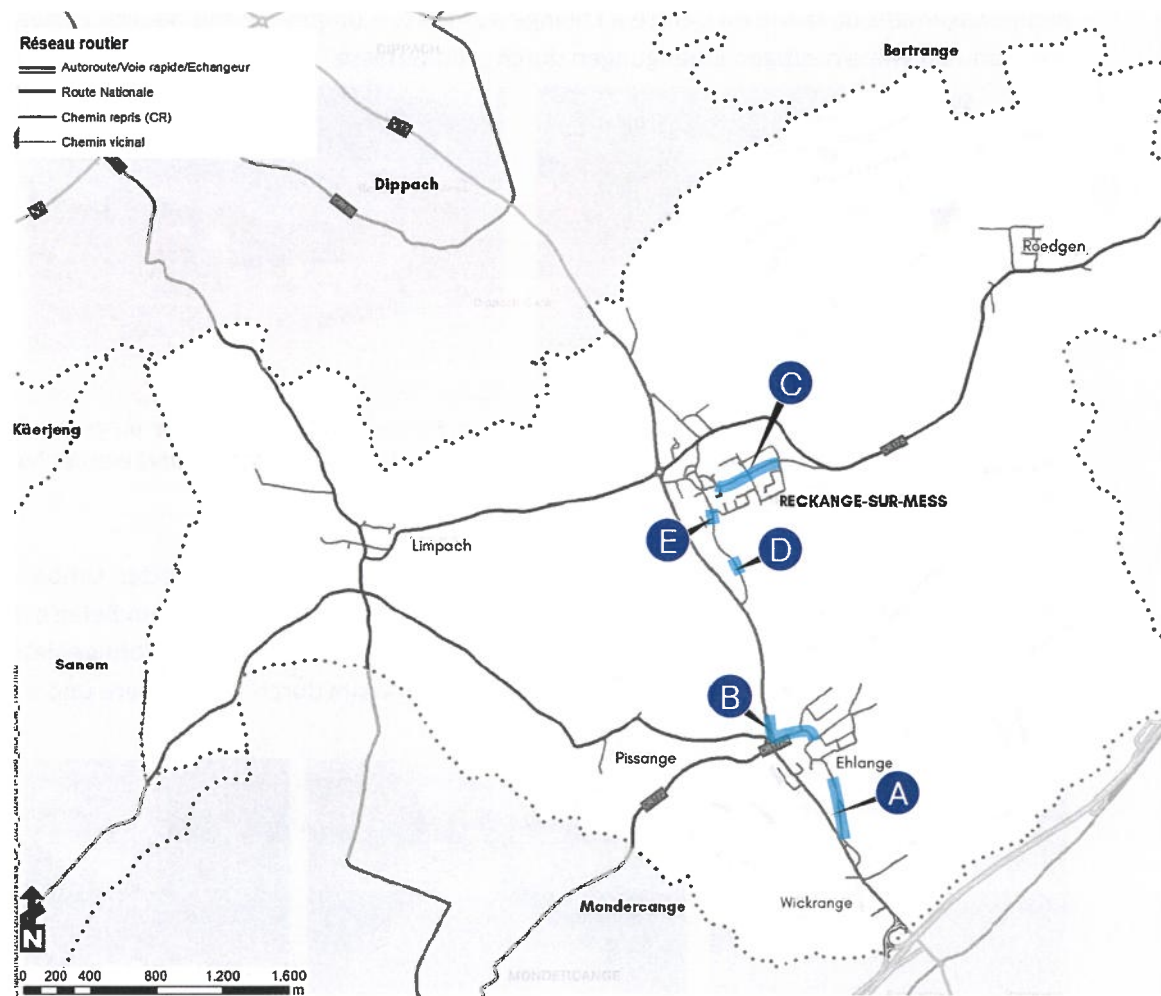
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bereich des Schulcampus: Versenkbare Poller Rue Kamerich (links), T20 und heller Belag rue Kamerich (mitte), Plateau vor der Schule an der „rue de la Montée“ (rechts). Quelle: IGLux, 2026

- Concept d'apaisement de trafic dans la rue Jean-Pierre Hilger (Plan IC-M9003) à Reckange



Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Ortschaft Reckange an der Durchgangsstraße „rue J-P Hilger“ Quelle: IGLux, 2026

- Concept paysager des ateliers communaux
- Analyse de l'accessibilité des lieux ouverts au public et des voies publiques sur tous le territoire de la commune – Analyse wurde gemacht, erste Maßnahmen wurden bereits umgesetzt (Anpassung der Überwege mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Hilfen etc.)

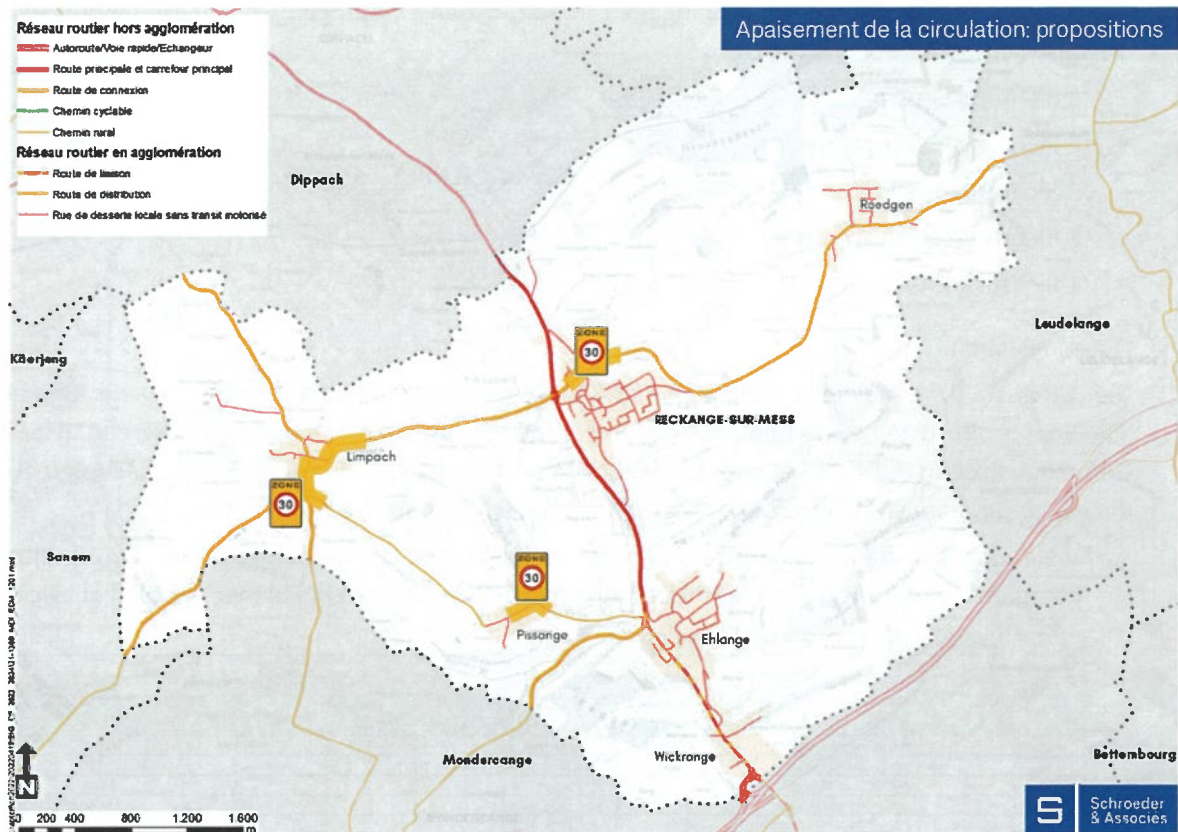


Dossier „Mobilité an der Gemeng Reckéng op der Mess“ servant comme base pour l’entrevue avec le MMTP
 (Quelle: Schroeder et ass., 2025)

- Tempo 30 flächendeckend auf Staatsstraßen
 - Apaisement de la „Duerfstrooss“ (CR172) à Pissange
 - V30 sur la rue Centrale (CR106) à Limpach (2023/ 2026)
 - Apaisement de la rue de Pissange (CR172) et rue de Reckange (CR178) à Limpach
 - V30 sur la rue de Roedgen (CR178) à Reckange-sur-Mess

Konkrete bauliche Maßnahmen sind bereits für folgende Bereiche geplant:

- Aménagement d'un ralentisseur du type "coussin berlinois" dans la Duerfstrooss (CR172) à Pissange (Plan Nummer: 21-1388 MDI APD 0102)
- Limitation de vitesse à 30 km/h dans la rue de Roedgen (CR178) (Plan Nummer: 21-1388 MDI ECM 9006 D) à Reckange
- Limitation de vitesse à 30 km/h dans la Duerfstrooss (CR172) à Pissange
- Mise en place d'un ralentisseur du type „coussin“ à la hauteur des maisons 5-7, rue de Pissange (CR172) à Limpach – bereits umgesetzt
- Limitation de vitesse à 30 km/h dans la rue Centrale (CR106), rue de Pissange (CR172) et rue de Reckange (CR178) à Limpach



Dossier „Mobilité an der Gemeng Reckéng op der Mess servant comme base pour l’entrevue avec le MMTP”
(Quelle: Schroeder et ass., 2025)

- Verkehrsberuhigung an den Ortseingängen der Staatsstraßen
- Insgesamt sollen 4 Portale in der Gemeinde geschaffen werden (Optische und bauliche Einengung des Straßenquerschnittes („gabarit de circulation”) auf 5,00m plus Querstreifen mit optischer, haptischer und akustischer Warnwirkung („bandes transversales sonores”) 2018
 - Ortseingang Roedgen (CR178) von Schleiwenhaff kommend
 - Ortseingang Pissange (CR172) von Ehlange kommend
 - Ortseingang Limpach (CR172) von Pissange kommend
 - Ortseingang Limpach (CR178) von Reckange/Mess kommend



Beispiele für bereits umgestaltete Ortseingänge mit baulicher Einengung und Aufpflasterung in Pissange (links) und Limpach (mitte) sowie Berliner Kissen auf der Staatsstraße CR172 in Limpach (rechts). Quelle: google, Aufruf 2026 bzw. IGLux, 2026

Die „bandes transversales“ sollen hingegen in sämtlichen Ortseingängen der Gemeinde eingesetzt werden, dementsprechend (2018)

- 4 Richtung Limpach,
- 2 Richtung Pissange,
- 2 Richtung Roedgen,
- 2 Richtung Reckange und
- 1 Richtung Ehrlange.

■ Querungshilfen

Die Umgestaltung bestehender Fußgängerüberwege (angemessene Breite, eigene Beleuchtung, abgesenkte Bordsteine, taktile Hilfen) sowie Schaffung neuer Querungshilfen an Staats- und Gemeindestraßen wurde bereits in einem „Maßnahmenkatalog Querungshilfen“ flächendeckend für die ganze Gemeinde analysiert und Maßnahmenvorschläge unterbreitet.

- Viele der Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, u.a. im Kontext der Umgestaltung der kompletten „rue J-P Hilger“ in Reckange, punktuell an der N13 in Ehrlange/ aktuell in Wickrange

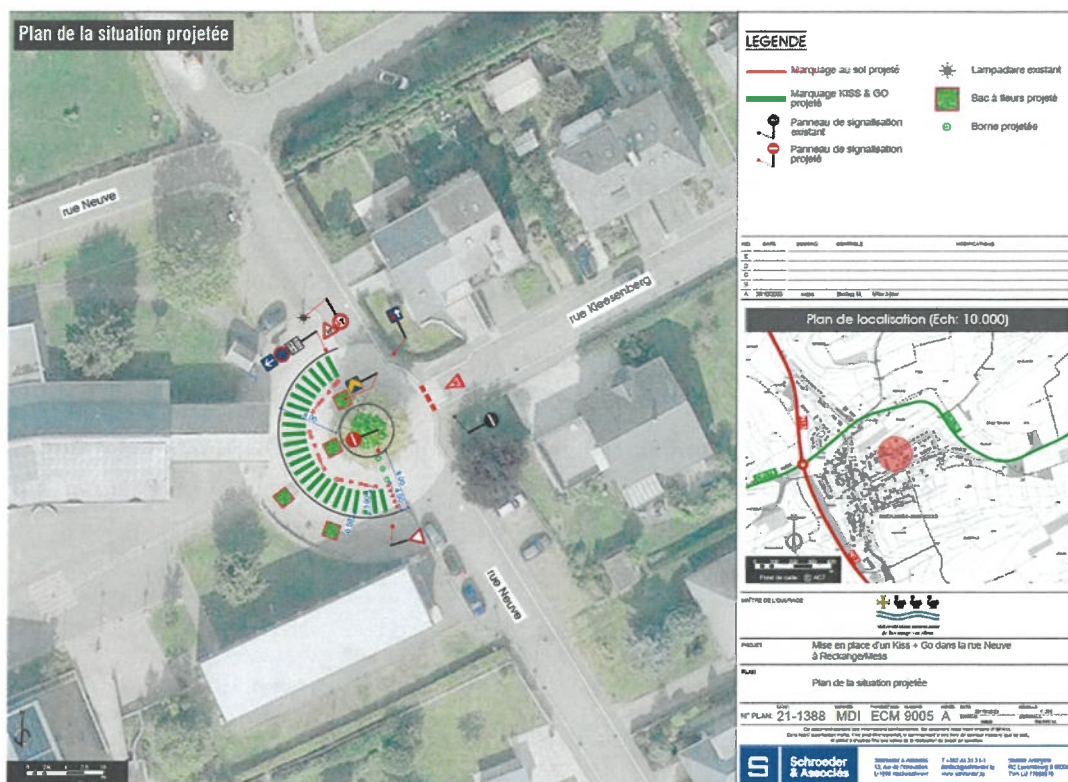
Zusammenfassung Maßnahmenkatalog Fußgängerübergänge									
Fußgängerüberwege im Bestand									
Nr.	Straße	Haus nr.	Ort	Maßnahmen				Realisierungshorizont	
				Beschilder- ung	Beleucht-ung	Absenkung	Zylinder	Budget	Priorität
F 01	rue de Luxembourg	48	Roedgen	OE	2		2	15.000	kurzfristig
F 02	rue de Luxembourg	28	Roedgen	SS	2		2	15.000	kurzfristig
F 03	rue de Luxembourg	16	Roedgen	SS	1	1	2	8.500	kurzfristig
F 04	rue de Roedgen	100	Reckange	OE	1	2	2	15.000	kurzfristig
F 05	rue de Roedgen (nahe Bushaltestelle)	/	Reckange			1	2	1.500	mittelfristig
F 06	rue de la Montée (Kreuzung rue Roedgen)	/	Reckange		2		2	700	mittelfristig
F 07	rue de la Montée (Nahe der Schule)	/	Reckange	SS	soll im Rahmen des "SS" entfernt werden			200	kurzfristig
F 08	rue de la Montée (Integration in Plateau)	36	Reckange	SS		1	2	7.500	kurzfristig
F 09	rue Neuve (Nahe der Schule)	/	Reckange	SS	1	1	2	9.500	kurzfristig
F 10	rue Jean-Pierre Hilger	103	Reckange		2	1	2	800	mittelfristig
F 11	rue Jean-Pierre Hilger	119	Reckange		2	2	2	8.000	mittelfristig
F 12	rue Jean-Pierre Hilger	77	Reckange		2	1	2	8.000	mittelfristig
F 13	rue Jean-Pierre Hilger (Kreuzung N13)	/	Reckange			1	2	7.500	mittelfristig
F 14	rue de Reckange	38	Limpach	OE		1	2	8.500	kurzfristig
F 15	rue de Reckange	13	Limpach			2	1	1.500	mittelfristig
F 16	rue de Reckange (Nahe Friedhof)	/	Limpach	SS		1	2	8.500	kurzfristig
F 17	rue Centrale (Nahe der Schule)	/	Limpach	SS		2	2	15.500	kurzfristig
F 18	rue du Ruisseau (Nahe der Schule)	/	Limpach	SS			2	2.000	kurzfristig
F 19	rue Centrale	25	Limpach	SS			2	1.500	kurzfristig
F 20	rue de Pissange	2	Limpach			1	2	15.000	mittelfristig
F 21	rue des Trois Cantons (N13)	63	Ehrlange	OE	1	2	2	17.000	kurzfristig
F 22	rue des Trois Cantons (N13)	48	Ehrlange	SS		2	1	15.500	kurzfristig
F 23	rue Duerfstroß	/	Pissange	SS			2	600	kurzfristig
F 24	rue des Trois Cantons (N13)	15	Wickrange	SS		2	2	17.000	kurzfristig
F 25	rue des Trois Cantons (N13)	3	Wickrange		2	2	2	10.000	mittelfristig
Neue Fußgängerüberwege									
Nr.	Straße	Haus nr.	Ort	Maßnahmen				Realisierungshorizont	
				Beschilder- ung	Beleucht-ung	Absenkung	Zylinder	Budget	Priorität
NF 01	rue Centrale	5	Limpach		2	2	2	18.000	mittelfristig
NF 02	rue Jean-Pierre Hilger (Nahe Friedhof)	/	Reckange		2	1	2	11.000	mittelfristig
NF 03	Duerfstrooss		Pissange		2	2	2	18.000	mittelfristig
NF 04	FGÜ im Rahmen des Zone30-Konzeptes								
die unter Punkt NF 04 aufgeführten FGÜ werden innerhalb des Zone 30-Konzeptes realisiert									

Maßnahmenkatalog Querverkehr Reckange-sur-Mess (Quelle: Schroeder et ass., 2018)

■ Parkplätze

In den letzten Jahren wurden bereits kleinere Parkflächen umgesetzt, so dass an sich genug öffentliche Stellplätze an den öffentlichen Pol der Gemeinde vorhanden sind. Handlungsbedarf wird hier in der Instandsetzung des Parkplatzes beim „Mess Café“ gesehen, zudem soll bei der Schule ein Kiss&Go geschaffen werden.

- Transformation Parking „Mess Café“ – aktuell in der Umsetzung
- Mise en place d'un Kiss + Go dans la rue Neuve à Reckange/Mess (Plan 21-1388 MDI ECM 9005 A - in konkreter Planung)



Gestaltungsvorschlag „Kiss&Go“ bei der Schule in Reckange (Quelle: Schroeder et ass., 2025)

Im Bereich der E-Mobilität (Ladepunkte) wurde 2025 ein Gespräch mit dem „Ladelotsen“ der Klima-Agence durchgeführt. Grundsätzlich wurde besprochen, dass Reckange-sur-Mess als innerorts zum größten Teil Wohn- und Schlafstadt das Laden zuhause stark überwiegt, bzw. überwiegen wird. Daher sollen neben den bestehenden Standorten (2 LP Parkplatz Ortsmitte Reckange/2LP Parkplatz Centre de Rencontre Ehrlange) weitere Standorte für mögliche Ladesäulen geprüft werden - insbesondere an stärker frequentierten Bereichen (Zielverkehr/ Durchgangsverkehr), an denen bereits Stellplätze vorhanden sind/ geschaffen werden können und wo die vorhandene Stromnetzkapazität ausreichend ist. Für den neuen Bereich Wickrange (GridX) sind im Parkhaus 81 Ladepunkte installiert worden.

- In Frage kommen daher noch der Parkplatz „am Mess Café“ und der Schulcampus in Reckange.

Ob in den kleineren Ortschaften mit wenig Transitverkehr (Limpach, Roedgen, Pissange) und in der Aktivitätenzone „Am Brill“ E-Ladesäulen wirtschaftlich betrieben werden können, muss im Einzelfall geprüft werden.

2.1.4 Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine

- Beibehalten der Zone 30 abseits der Hauptstraßen, eventuell punktuelle „Verstärkung“ durch entsprechende bauliche und gestalterische Maßnahmen
- Prüfung von partiellen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an den stärker befahrenen Durchgangsstraßen (z.B. an der N13 in Ehrlange und Wickrange)
- Umsetzung von gruppierten und ökologisch gestalteten öffentlichen Stellplätzen innerhalb der neuen Wohnquartiere
- An verschiedenen Stellen innerhalb der Gemeinde sollen weitere Ortseinfahrten durch entsprechende Gestaltungen attraktiver und verkehrsberuhigt werden (konkretes Projekt ist in Arbeit)
- Prüfung und ggf. Ausbau des E-Ladenetzes (u.a. an kommunalen Pols)

2.2 Öffentlicher Transport

2.2.1 Grundlagen/ Ist-Situation

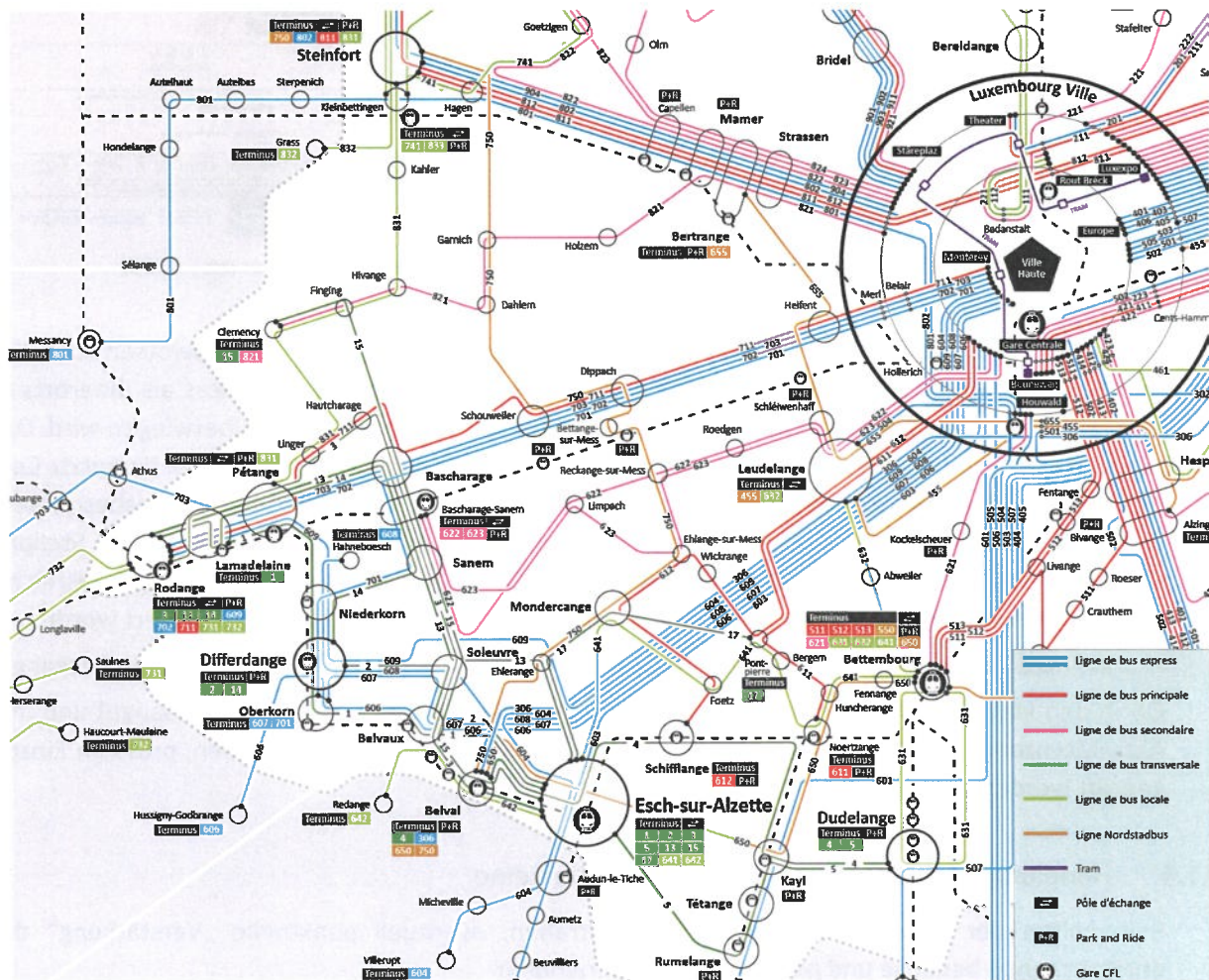
Zum heutigen Zeitpunkt beruht die Anbindung an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs in den ländlichen Gebieten, die nicht direkt an einer Bahnlinie liegen, vor allem auf regionalen Buslinien.

■ CFL-Netz

Die Gemeinde liegt nicht direkt an einer Bahnstrecke der CFL. Die Bahnhaltepunkte „Leudelange Gare“, „Dippach Gare“, „Dippach-Reckange Gare“ und „Schouweiler“ der Linie „Luxemburg – Athus“ liegen jedoch in unmittelbarer Nähe wenige Kilometer entfernt.

■ Linienverkehr des RGTR

Seit der Reorganisation des kompletten nationalen Busnetzes 2022 haben die Buslinien, die die Gemeinde andienen, eine komplett neue Nummerierung. An den Linienverläufen hat sich nichts Wesentliches geändert, einige Abfahrts-/ Ankunftszeiten der Busse wurden adaptiert:



RGTR-Busnetz im Südwesten des Landes (Quelle: Mobilitätsministerium, 2022)

Die Ortschaften der Gemeinde werden von folgenden RGTR-Linien angeordnet:

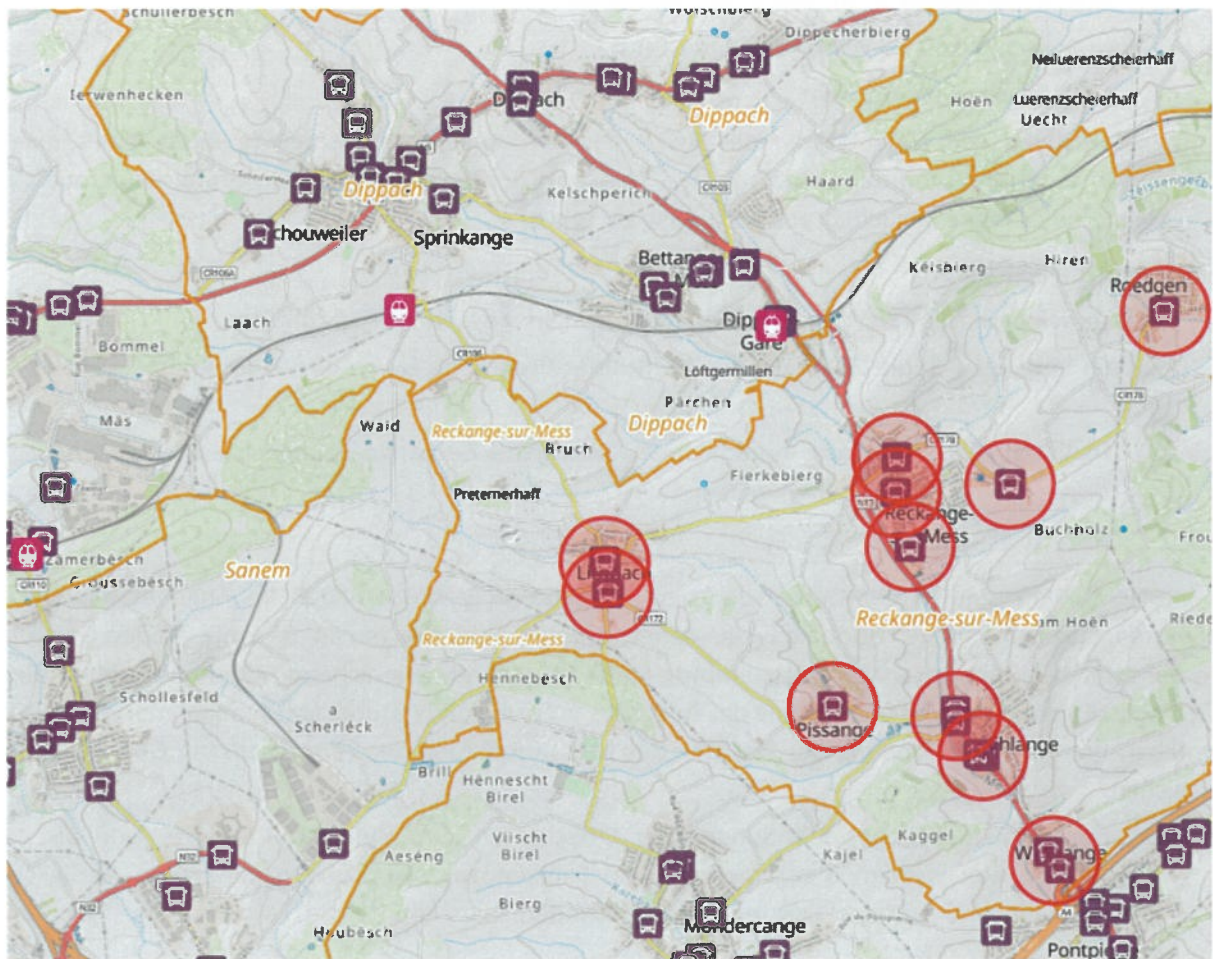
- RGTR 612 LUX, Gare – Pontpierre – Schiffflange (Ehlange)
- RGTR 622 LUX, Gare – Bascharage – Sanem (Limpach)
- RGTR 623 LUX, Gare – Bascharage – Sanem

- RGTR 750 Belvaux/Belval - Dippach – Steinfort
- RGTR 755 Capellen – Pontpierre

In der Gemeinde werden weiterhin die folgenden Haltestellen bedient:

- Reckange: Am Duerf, Kierfecht, Findel, Wollefskaul
- Limpach: Kiirch, Uecht
- Roedgen : Laangwis
- Pissange : Wäschbour
- Ehrlange : Am Pull, Am Brill
- Wickrange: Op dem Pad

Die Taktung hat sich mit der Reorganisation dahingehend verbessert, dass Fahrten an den Wochenenden angeboten werden und an Werktagen einige Busse früher und später fahren, so dass mehr Alltagsverkehrsfahrten (zur Arbeit, von der Arbeit/ einer Veranstaltung zurück) möglich sind.



Bushaltestellen in der Gemeinde Reckange-sur-Mess mit 300m-Einzugsbereichen. Quelle: eigene Erstellung/ map.geoportail.lu, Juli 2026

Bei den derzeitigen Standorten der Haltestellen liegen nur einige Gebäude in den Ortschaften der Gemeinde außerhalb des 300m-Einzugsbereichs, der als gut zu erreichender Radius bezeichnet werden kann. Von wenigen Einzelhöfen im Außenbereich abgesehen sind die Haltestellen von diesen Gebäuden aus jedoch immer noch gut fußläufig erreichbar.

Sämtliche Einrichtungen und Arbeitgeber in der Gemeinde sind sowohl mit privaten als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln ohne großen Aufwand zu erreichen. In allen Ortschaften liegen die wichtigsten öffentlichen und Nahversorgungs-Einrichtungen allesamt in unmittelbarer Nähe zu den Haltestellen des Linienverkehrs (< 250 m).

▪ Schulbusse der Gemeinde

Die RGTR stellt über ihren eigenen Schulbusverkehr eine gute Verbindung aus der Gemeinde an die weiterführenden Schulen der Umgebung (u.a. zu den nahegelegenen Lycées in der Hauptstadt, der Europaschule in Mamer und den Gymnasien im Süden des Landes) sicher.

- D20: Geesseknäppchen – Sanem (cs)
- D39: Lux-Gare – Reckange – Bascharage/Sanem (cs)
- E42: Sanem – Limpertsberg (cs)
- G06: Limpach – Reckange – Mamer (cs)
- N04: Esch/Alzette – Mondercange – Reckange (cs)
- N09: Esch/Alzette – Wickrange E.H.T.L (cs)
- N10: Bascharage, Bomicht

Zusätzlich zu den Linienbussen des RGTR werden seitens der Gemeinde Busse eines externen Busunternehmers von der Gemeinde zum Transport der Kinder, welche die Grundschule mit Maison Relais in Reckange besuchen, zur Verfügung gestellt.

▪ Ergänzungsangebot

Die Gemeinde hat mit der Nachbargemeinde Leudelange einen Rufbus initiiert.

Zudem beteiligt sich die Gemeinde am NightRider-Programm (www.nightrider.lu) und am Late Night Bus.

- Ligne LNBLE: Luxembourg – Leudelange – Roedgen – Reckange – Limpach – Wickrange

2.2.2 Potential

In naher Zukunft sind in der Gemeinde keine erheblichen Veränderungen im Angebot des ÖPNV zu erwarten. Das vorhandene regionale Busliniennetz mit den Anbindungen an die umliegenden Gemeinden, an die größeren Zentren sowie an Luxemburg-Stadt ist generell ausreichend und soll bestehen bleiben. Nichtsdestotrotz wäre eine Ausweitung des Angebots in Form von Frequenzerhöhungen mancher Buslinien denkbar, um eine Verschiebung der Nutzung des MIV in Richtung der verträglicheren ÖPNV-Nutzung zu erreichen.

- Die innergemeindlichen Verbindungen der Ortschaften zum Hauptort Reckange sind als gut zu bezeichnen, hier werden meist mehr als ein Fahrtenpaar pro Stunden angeboten. Lediglich von Pissange aus sind weniger Fahrtenpaare vorhanden, hier könnte die Taktung mittelfristig erhöht werden.
- Die Anbindung der Ortschaften der Gemeinde an das Bahnnetz ist von Wickrange, Ehlang und Reckange aus zum Haltepunkt Dippach-Reckange mit einer direkten Buslinie (755) gegeben. Die Ortschaften abseits der N13 können das Bahnnetz nur über Umsteigen erreichen – oder alternativ mit dem Rufbus.

Mit der derzeitigen Lage der Haltestellen und deren Einzugsbereiche werden fast alle Siedlungsteile der Ortschaften abgedeckt. Ebenso sind alle öffentlichen Einrichtungen in der Gemeinde jeweils bequem

fußläufig von einer bestehenden Bushaltestelle aus zu erreichen. Es sind lediglich einzelne Häuser in Reckange-Ost weiter als 300m von der nächsten Haltestelle entfernt.

- Der Bushalt „Wollefskaul“ in Reckange liegt etwas außerhalb der Agglomeration und ist zudem aktuell nur einseitig vorhanden. Hier sollte weiter versucht werden, mit den Grundstückseigentümern Lösungen zu finden, dass auch in Richtung Reckange ein sicherer Bushalt hergestellt werden kann.
- Die Fußwegeverbindungen in Richtung der Bushaltestellen sollten im Allgemeinen im gesamten Gemeindegebiet ausgebaut und gesichert werden. Dies könnte insbesondere im Zuge der geplanten Siedlungserweiterungen geschehen.

2.2.3 Aktueller Umsetzungsstand in der Gemeinde

- **Linienführung Öffentlicher Personen-Nahverkehr**
Einige der von der Gemeinde im Mobilitätskonzept von 2018 gewünschten Änderungen wurden mittlerweile umgesetzt:
 - RGTR-Direktverbindungsline Reckange – Dippach-Gare (seit der Reorganisation des RGTR-Netzes 2022 durch die Linie 755 umgesetzt)
 - Reorganisation Schülerverkehr (hat die Gemeinde selbst umgesetzt und – auch aufgrund steigender Schülerzahlen – den Schulbusverkehr von ursprünglich einer auf nunmehr drei Linien entzerrt und ausgebaut)
- **Barrierefreiheit (Design for All)**
 - Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen erfolgt fortlaufend (u.a. „Am Duerf“, Reckange/Mess, „Wäschbur“ in Pissange, „Wollefskaul“ Reckange/Mess)
- **Einzelmaßnahmen**
 - Verlagerung des Bushalts „Findel“ an der rue de Roedgen in der Ortschaft Reckange – konkrete Planung liegt vor
 - Umgestaltung/ Verlagerung Bushalt an der N13 in Wickrange – wird aktuell umgesetzt
 - Verlegung und konform umgestalten der Bushaltestellen in Limpach („Kiirch“ und „Uecht“) – hier gibt es verschiedene Varianten die Bushaltestellen PMR konform umzugestalten, jedoch wurde noch nicht final entschieden, welche Variante zurückbehalten wird

2.2.4 Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine

- Gegebenenfalls Einrichtung neuer Haltestellen, um die neu entstehenden Wohnquartiere an das Busnetz anzuschließen (falls nötig)
- Sichere beidseitige Ausbildung der Haltestelle „Wollefskaul“ in Reckange
- Die Gemeinde kann durch flankierende Maßnahmen (Komfort an den Haltestellen, Fahrgastinformationen, Fahrradstellplätze, attraktive fußläufige Anbindungen) ihren Beitrag leisten, um dem öffentlichen Transport in der Gemeinde einen Schub zu geben

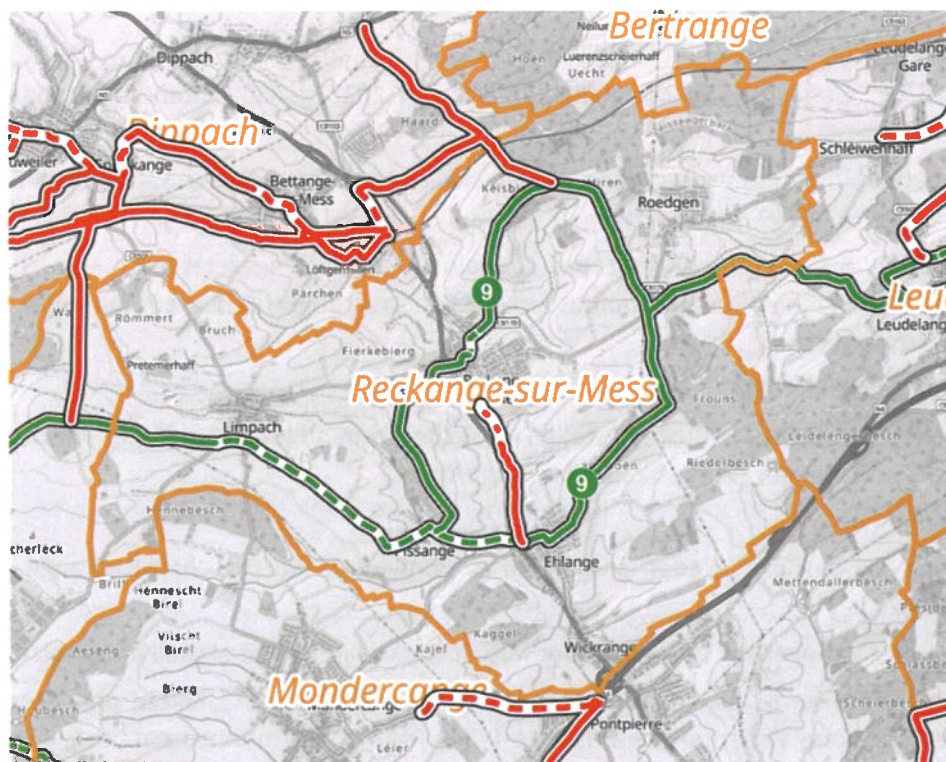
Mit dem geplanten mittelfristigen Bau der „Schnellen Tram“ entlang der Autobahn A4 ist für die südliche Gemeindegrenze nahe Wickrange ein Bahnhaltepunkt geplant. Hier müssen zum gegebenen Zeitpunkt die entsprechenden Busverbindungen an die neue Situation adaptiert werden (Vermeidung von Doppelstrukturen Bus – Tram, Zubringerbusse zur Tram).

2.3 Radwege

2.3.1 Grundlagen

Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel, dessen Nutzung in den kommenden Jahren den stärksten Zuwachs verzeichnen muss, damit sich die individuelle Mobilität gerade in den Ballungsgebieten nicht erheblich verschlechtert. Aber auch im ländlichen Raum kann ein verstärkter Radverkehr ein wichtiger Baustein für die individuelle Mobilität der dortigen Bevölkerung werden.

Das Fahrrad soll laut PNM 2035 als vollwertiges Individualverkehrsmittel etabliert werden, was konkret bedeutet, dass man mit dem Rad auf sichere und bequeme Art und Weise von jeder beliebigen Adresse zu jeder anderen Adresse im Großherzogtum fahren kann.



Überörtliches Radwegenetz (pistes cyclables in grün, regionale Radwege in rot) im Bereich der Gemeinde Reckange-sur-Mess (Quelle: map.geoportail.lu, 2026)

Das nationale Radwegenetz als Grundgerüst des Radwegenetzes soll künftig laut PNM 2035 eine Maschenweite von etwa 10 km aufweisen. Daran können lokale und regionale Radwege anknüpfen. Neben dieser flächendeckenden Erschließungsfunktion muss das nationale Radwegenetz zwei spezifischen Anforderungen gerecht werden:

- Direkte und schnelle Radrouten aus einem Umkreis von mindestens 15 km in die Zentren der Ballungsgebiete sollen geschaffen werden.
- Alle touristischen Regionen des Landes sollen mit dem Fahrrad erreichbar machen und an internationale touristische Radrouten, wie die Vennbahn und die EuroVelo 5, anschließen.

Im Bereich des nationalen Radverkehrs liegen in der Gemeinde die Ortschaften Pissange, Reckange und Ehlang unmittelbar am nationalen Radweg PC9, die Ortslage von Roedgen nur wenige Meter davon entfernt (jedoch mit direkter Anbindung).

Regionale Radwege sind ebenfalls vorhanden, die über die Gemeinde u.a. gut an das Radwegenetz der nördlich angrenzenden Gemeinde Dippach angebunden sind.

Auf lokaler Ebene können die innerörtlichen Gemeindestraßen, die komplett in Tempo 30-Zonen klassiert wurden, vergleichsweise gefahrlos für den Radverkehr mitgenutzt werden. Bei den Hauptstraßen innerorts sind auch hier Probleme mit dem hohen IV-Aufkommen festzustellen, gerade an den Hauptdurchgangsstraßen.

Radabstellplätze waren in der Gemeinde zu Beginn der Klimapaktarbeiten fast gar keine vorhanden. Dies hat sich mittlerweile dahingehend geändert, dass diverse komfortable Fahrradständer bereits an verschiedenen Pols errichtet worden sind.

- Grundsätzlich sollen an den öffentlichen Pol der Gemeinde entsprechende Radabstellanlagen vorgesehen werden, hierbei sollte – je nach Wichtigkeit des Pol – eine entsprechende Anzahl sicherer Stellplätze mit entsprechendem Komfort (Anlehnbügel, bei Bedarf überdacht) angeboten werden.

Reckange-sur-Mess ist aktuell noch nicht an ein Fahrradverleihsystem angeschlossen. Die Bürger*innen können allerdings das System im benachbarten Bertrange nutzen.

2.3.2 Potential

Als Individualverkehrsmittel braucht das Fahrrad eine geeignete Infrastruktur, um jedes Ziel im Land erreichen zu können. Der Radverkehr sollte daher bei jedem Straßenbauprojekt berücksichtigt werden. Hierzu bedarf es einerseits physisch getrennter Radverkehrsanlagen auf den Hauptachsen und andererseits verkehrsberuhigter Wohngebiete, frei von motorisiertem Schleichverkehr.

Ein performantes lokales Radwegenetz soll jedoch ganz allgemein alle Verbindungen umfassen, die innerhalb der jeweiligen Ortschaften ein Erreichen der jeweiligen zentralen Punkte für Einwohner und Touristen ermöglichen. Neben einer fahrradfreundlichen Gestaltung der Hauptverkehrsachsen betrifft dies zusätzlich die Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten, um ein sicheres und angenehmes Erreichen dieser Achsen für alle Generationen zu ermöglichen.

In der Gemeinde sind folgende zentralen Punkte in den einzelnen Ortschaften vorzufinden, welche gut und sicher mit dem Rad erreichbar sein sollten:

- Hauptort Reckange: Rathaus, Schule, Kulturzentrum, Kirche
- Ortschaften: Kulturzentren, in Wickrange zudem das Gewerbezentrum „GridX“

Besondere Aufmerksamkeit sollte laut PNM 2035 der Erreichbarkeit der wichtigsten ÖV-Haltestellen mit dem Fahrrad gelten. Solche Maßnahmen kommen allen zugute, insbesondere den Schülern. Bestenfalls sollte jedes Kind mit dem Fahrrad seine Grundschule oder seinen Sportverein, bestenfalls auch im Nachbarort, erreichen können. Daher sind Radwegeverbindungen zwischen den Ortschaften sowie sichere Zubringer zu diesen Verbindungen jeweils von den Ortszentren aus anzulegen. Eine Ortschaft ist nur dann wirklich fahrradgerecht, wenn sich die Kinder sicher und alleine mit dem Fahrrad fortbewegen können.

Im Hauptort Reckange ist hierzu ein gewisses Potential gegeben, der Schulcampus liegt relativ zentral in der Ortslage. Da die Ortschaft schon seit den 80er Jahren eine Ortsumgehung hat, kommt man aus fast allen Wohnquartieren des Hauptortes dadurch über die bestehenden innerörtlichen Gemeindestraßen (alle Tempo 30) der Gemeinde relativ gefahrlos zum Campus scolaire Kleesenberg. Um noch fahrradgerechter zum Campus scolaire gelangen zu können, müsste ein Mix aus Maßnahmen umgesetzt werden.

- Sicherung des Überwegs an der rue de Roedgen, womit die nördlichen Wohnquartiere sicherer an den Ortskern (mit den Schulstandorten) angebunden werden könnten. Dies würde auch Schulkindern aus Pissange und Roedgen zugutekommen, die über die PC9 zur Schule radeln (die PC9 kreuzt dort die rue de Roedgen)
- Schaffung eines eigenständigen Fuß- und Radwegs von Limpach nach Pissange (Direktverbindung) und weiter nach Ehlinge

2.3.3 Planung/ Umsetzungsstand in der Gemeinde

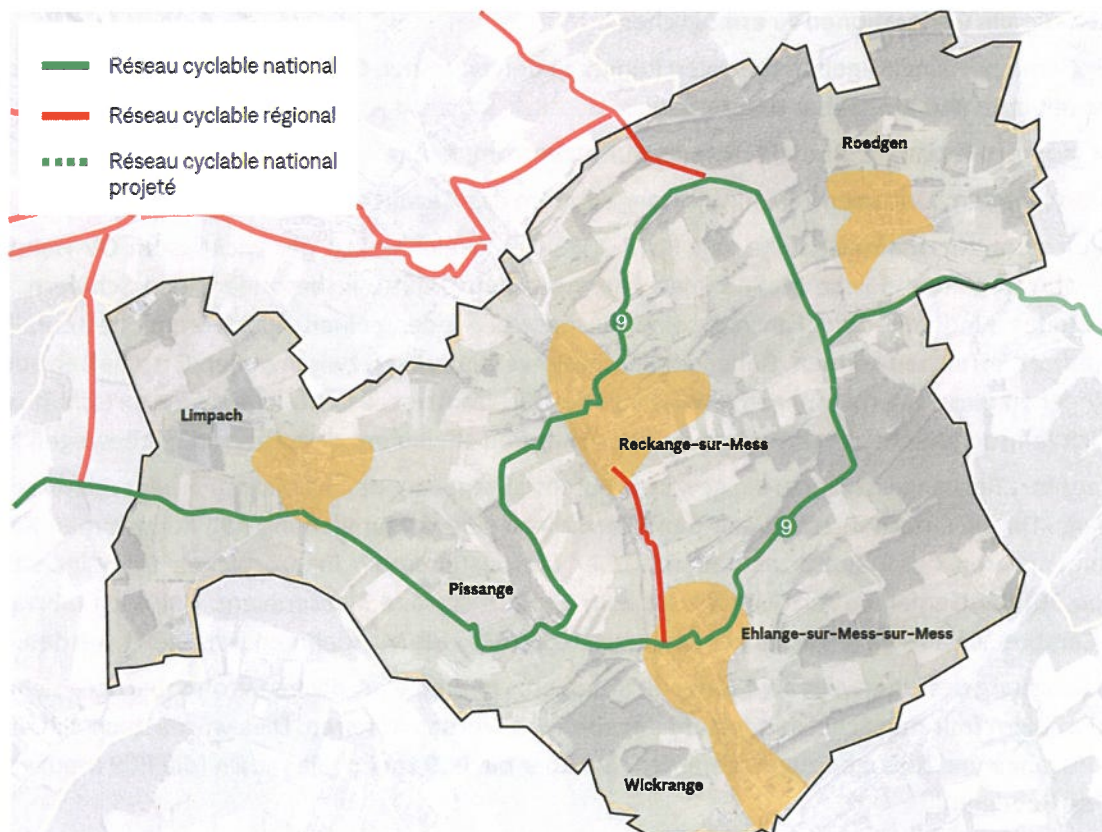
Hinsichtlich der „Pistes cyclables nationales“ ist die Gemeinde mit der Anbindung an die PC9 gut aufgestellt – trotzdem sind Verbesserungen möglich:

- Neue Verbindungswege zur PC9
 - Fahrradquerung an der N13 in Reckange (nahe des Kreisels) – bereits umgesetzt
 - Verbesserung des Belages des Feldweges Ortslage Reckange (rue du château d'eau – PC9) – bereits umgesetzt
 - Schaffung einer Radwegeverbindung in Ehlang (Verlängerung rue de l'Ecole – PC9) – teilweise umgesetzt
 - Schaffung einer Radwegeverbindung Ortslage Roedgen (nahe rue Bommert – rue de Luxembourg – PC9) – bereits umgesetzt
 - V30 sur la rue Centrale (CR106) à Limpach (die PC9 hat dort keine eigene Trasse, sondern verläuft dort auf der Fahrbahn) – in konkreter Planung

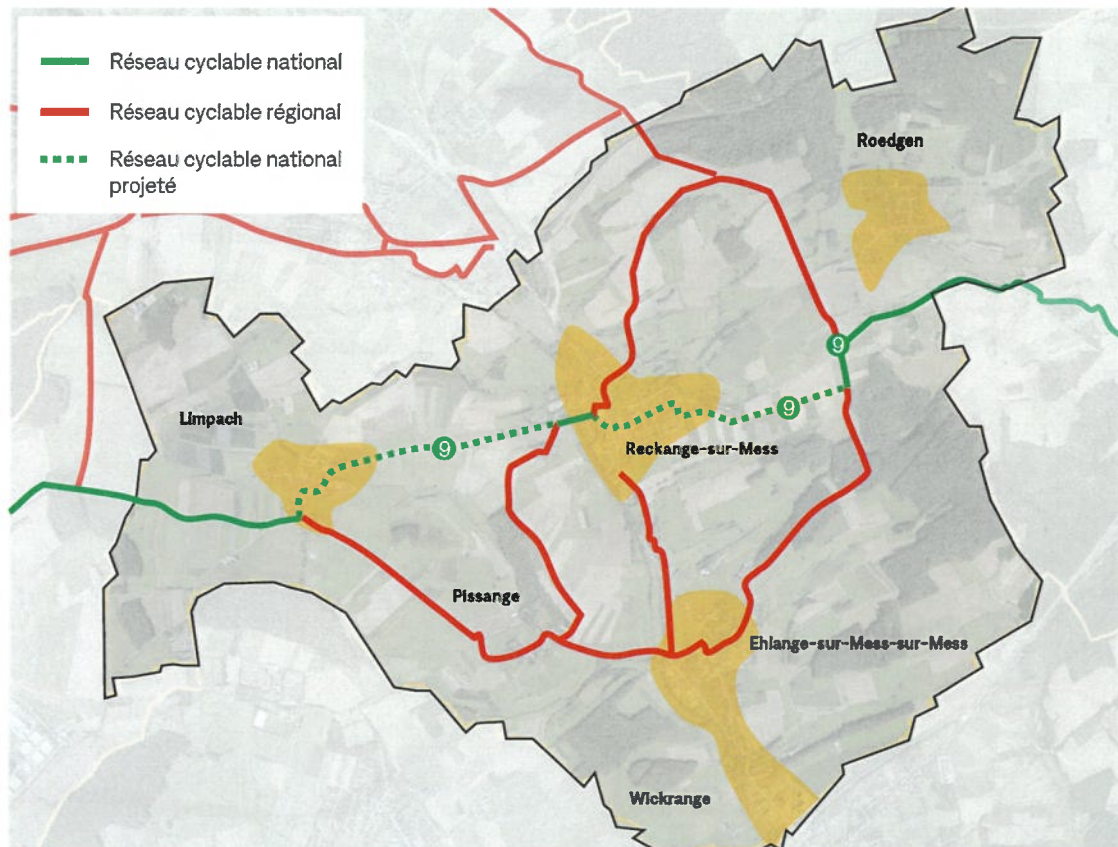
- „Verlegung“/ Direktverbindung der PC9

Aktuell läuft die PC9 „zweigeteilt“ ab Pissange in einer nördlichen Schleife über Reckange und einer südlichen Schleife über Ehlang, um sich südlich von Roedgen wieder zu vereinigen. Eine direkte Verbindung ab Limpach nach Reckange und weiter nach Osten würde eine deutlich direktere und kürzere Linienführung mit sich bringen. Die bisherigen Wege, die dann als PC9 nicht mehr benötigt werden würden, sollen unbedingt beibehalten werden. Sie könnten als regionale Radpisten zurückgestuft werden und als Zubringer zur „neuen“ PC9-Trasse fungieren.

- Ein Vorprojekt der Straßenbauverwaltung wurde bereits 2022 erstellt



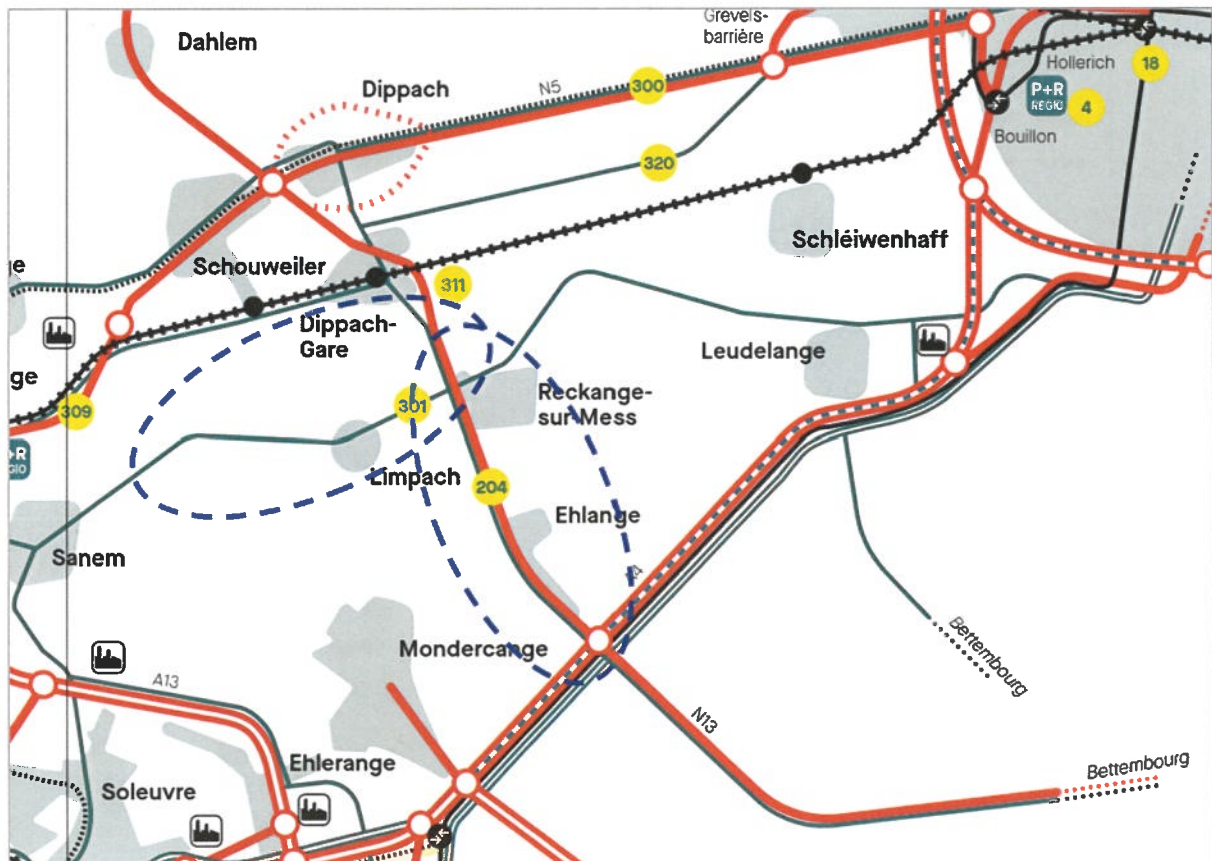
Überörtliches Radwegenetz - Bestand (pistes cyclables in grün, regionale Radwege in rot) im Bereich der Gemeinde Reckange-sur-Mess (Quelle: map.geoportail.lu, 2026)



Überörtliches Radwegenetz – Planung (pistes cyclables in grün, regionale Radwege in rot) im Bereich der Gemeinde Reckange-sur-Mess (Quelle: map.geoportail.lu, 2026)

2.3.4 Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine

- Eigene Radinfrastruktur entlang der N13
Der PNM2035 macht bereits erste Maßnahmenvorschläge, wie die Radinfrastruktur im Land verbessert werden könnte. Hierbei ist auch vorgesehen, dass die N13 im Bereich der Gemeinde eine eigene Trasse bekommen soll. Konkrete Planungen gingen daraus bis dato jedoch noch nicht hervor.
- Innerörtliche Sicherung für Radfahrer im Bereich der öffentlichen Einrichtungen, Andenken von Angebotsstreifen an der N13 in Ehlange und Wickrange sowie in den Ortsdurchfahrten von Limbach, Pissange und Roedgen auf den CR (dort, wo keine punktuellen Beruhigungsmaßnahmen geplant sind). Die vorhandenen Wege im Ortsnetz sollen so „ertüchtigt“ werden, dass sie zu Fuß und mit dem Rad benutzbar sind.
- Das Netz an komfortablen Fahrradparkplätzen soll ausgebaut werden, eventuell auch mit E-Bike-Ladestationen und Fahrrad-Reparaturstationen.
- Die Ortschaften der Gemeinde sollen über neue Wegeverbindungen an die umgebenden Radwege angebunden werden (u.a. Ortschaftswege, die im Rahmen der Bürgerbeteiligungen erarbeitet wurden)
- Punktuelle Verbesserungen der Feldwege (Belag)



Auszug aus dem PMR für den Bereich Reckange, Thema Radverkehr

2.4 Fußwegenetz

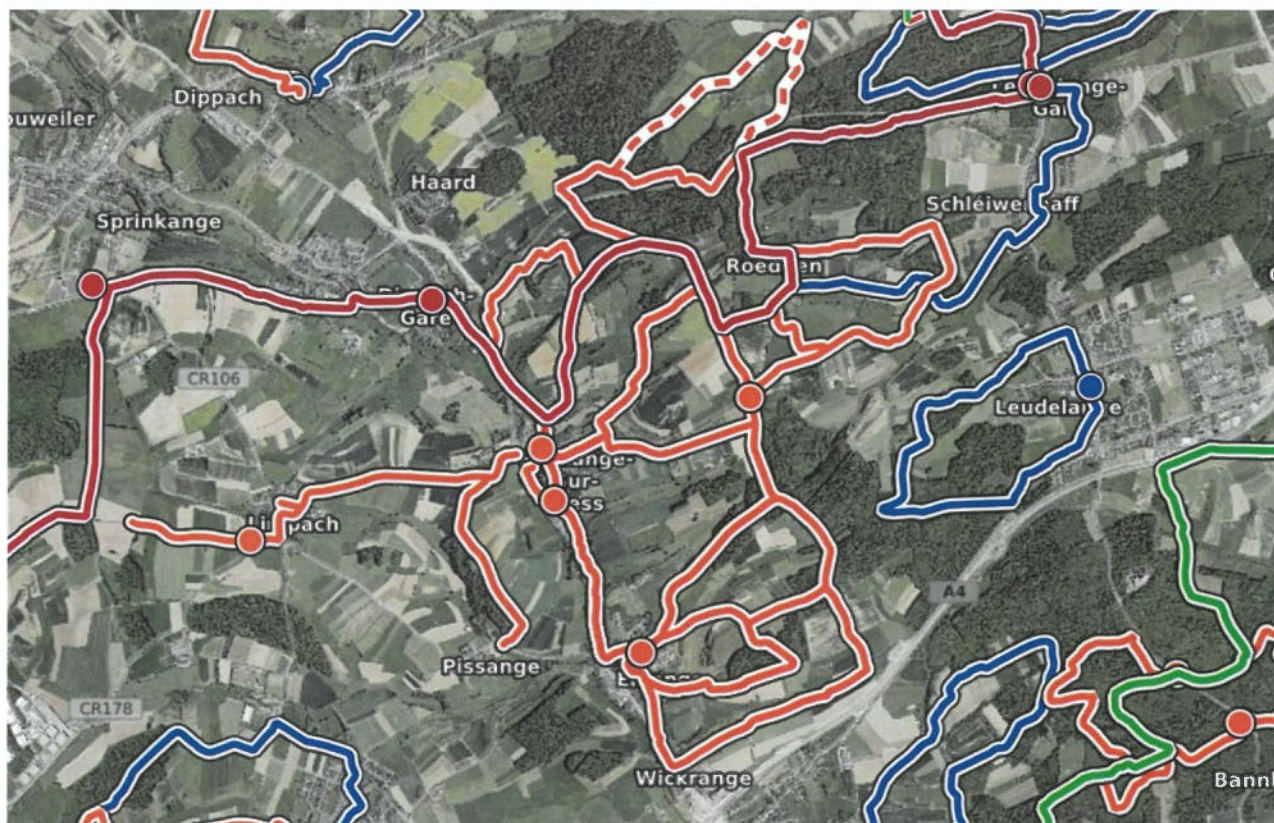
2.4.1 Ist-Situation

Das Zu Fußgehen ist die natürlichste Art der Fortbewegung. Es spielt eine wesentliche Rolle im täglichen Leben, bei der Belebung des öffentlichen Raums sowie für den Besuch des lokalen Einzelhandels. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß.

Das Fußwegenetz fällt üblicherweise in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Straßenräume innerhalb der Wohnviertel, die durch ihre Raumgestaltung die Fußgänger gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugen, können dazu beitragen, bis 2035 den übermäßig hohen Anteil an nur einigen hundert Meter kurzen Wegen, welche mit dem Auto zurückgelegt werden (35 % im Jahr 2017 landesweit), zu reduzieren.

Eine Forderung des PNM2035 ist daher u.a., dass künftig für sehr kurze Strecken das Zu Fußgehen die attraktivste Option darstellen soll. Daher sind kurze, direkte, bequeme und sichere Fußwege grundsätzlich bei allen Neubaugebieten oder bei der Neugestaltung von innerörtlichen Straßen und Kreuzungen mit in die Planung einzubeziehen.

In der Gemeinde besteht in und um die Ortschaften bereits ein attraktives Fußwegenetz. Das Feldwegenetz dient dabei als Verbindung mit der offenen Landschaft sowie mit den Nachbarorten.



Überörtliches Fußwegenetz (grün – nationaler Wanderweg, dunkelrot – Bahnwanderweg, rot – lokale Fuß- und Wanderwege, blau – in der Gemeinde (Quelle: www.geoportail.lu)

Im Ortsbild aller Ortschaften sind viele Fußwegeverbindungen vorhanden, welche das Bild der Ortschaften prägen. Die vorhandenen Verbindungen sind sowohl für Touristen als auch für den Alltagsverkehr gedacht und geeignet.



Innerörtliches Fußwegenetz im Hauptort Reckange (gestrichelte Linien – eigenständige Fußwege). Quelle: map.geoportail.lu, 2026

Damit auch die Kinder sich von klein auf für das Zufußgehen begeistern lassen, hat die Gemeinde schon vor Jahren ein Konzept „de séchere Schoulwee“ implementiert, das die Schulkinder aus den Wohngebieten der Ortschaften nutzen können, um alleine oder in Begleitung von Erwachsenen sicher zur Schule und wieder zurückzugelangen.

2.4.2 Potential

Das Potential an gut ausgebauten Fußwegen gilt es auszunutzen und zu stärken. Über eine bessere interne Anbindung sollen die vorhandenen Wegenetze nicht nur für die externen Besucher an Attraktivität gewinnen, sondern auch für eine interne Nutzung durch die Bewohner der Gemeinde. Hierfür sollen die bestehenden Wegeverbindungen ausgebaut und für Menschen mit eingeschränkter Mobilität angepasst werden. Zudem soll das lokale Netz der Mobilité Douce um neue Verbindungen innerhalb der neu entstehenden Siedlungserweiterungen ergänzt werden. Es gilt nicht nur zentrale Punkte und Einrichtungen zu vernetzen, sondern auch die Quartiere untereinander.

- Einrichtung neuer Querverbindungen zwischen Wohnquartieren und öffentlichen Einrichtungen
- Erleichterung der Fortbewegung für Personen mit eingeschränkter Mobilität (neue Fußwegeverbindungen sollen barrierefrei geplant und umgesetzt werden, Zugänge zu öffentlichen Gebäuden bei Bedarf mit Rampen, Lifts etc. nachgerüstet werden)
- Gewährleistung von Verbindungen in die Natur-, Freizeit- und Naherholungsräume (u.a. fußläufige Verbindung von den Wohnquartieren in die Natur-, Freizeit- und Naherholungsräume außerhalb der Siedlungsgebiete)

2.4.3 Planung/ Umsetzungsstand in der Gemeinde

- Verbesserung der bestehenden Fußgängerinfrastruktur

Bereits im Mobilitätskonzept von 2018 wurde festgestellt, dass bei der bestehenden Fußgängerinfrastruktur durch kleine Maßnahmen eine große Wirkung bezüglich des Komforts der Wege erzielt werden kann:

- Entfernung von Hindernissen (Poller, Lichtmasten und/ oder Stromkästen, die die Gehwegbreite zu sehr einschränken – punktuell umgesetzt
- Die Asphaltierung zur Attraktivitäts- und Sicherheitssteigerung auf dem rund 300m langen Fuß-/ Radwegs entlang der Rue Jean-Pierre Hilger – bereits umgesetzt
- Im Rahmen des „séchere Schoulwee“ sollen die Überwege in unmittelbarer Umgebung zur Schule durch die Implementierung eines Plateaus, welches rund 5m in jede Straße einmündet, gewährleistet werden – bereits umgesetzt

- Schaffung neuer Fußgängerinfrastruktur innerorts

Auch wenn die Gemeinde ein sehr gutes Fußwegenetz aufweist, können punktuelle „Abkürzungen“ bzw. Sicherungsmaßnahmen den Komfort des Netzes weiter erhöhen:

- Schaffung neuer Fußwegeverbindungen (Ehlange – Verbindung zwischen der rue du Centre und der rue Langenbetten) – noch nicht umgesetzt
- Schließung der Lücke in der Fußgängerinfrastruktur durch Verlängern des bestehenden Bürgersteigs entlang der N13 in Ehlange bei der Gewerbezone – gebaut
- Aménagement de deux trottoirs traversants (rue du Bois et rue des Trois Cantons) et mise en conformité du passage pour piétons sur la rue des Trois Cantons à Wickrange – in konkreter Planung

- Aménagement d'un nouveau trottoir le long de la rue Centrale / rue de Reckange à Limpach – in konkreter Planung
- Schaffung neuer Fußgängerinfrastruktur innerorts

Ein gutes Fußwegenetz außerorts ist über das bestehende Feldwegenetz bereits vorhanden – doch auch hier sind punktuell Lücken vorhanden, deren Schließung die Attraktivität des großräumigen Netzes verbessern würde:

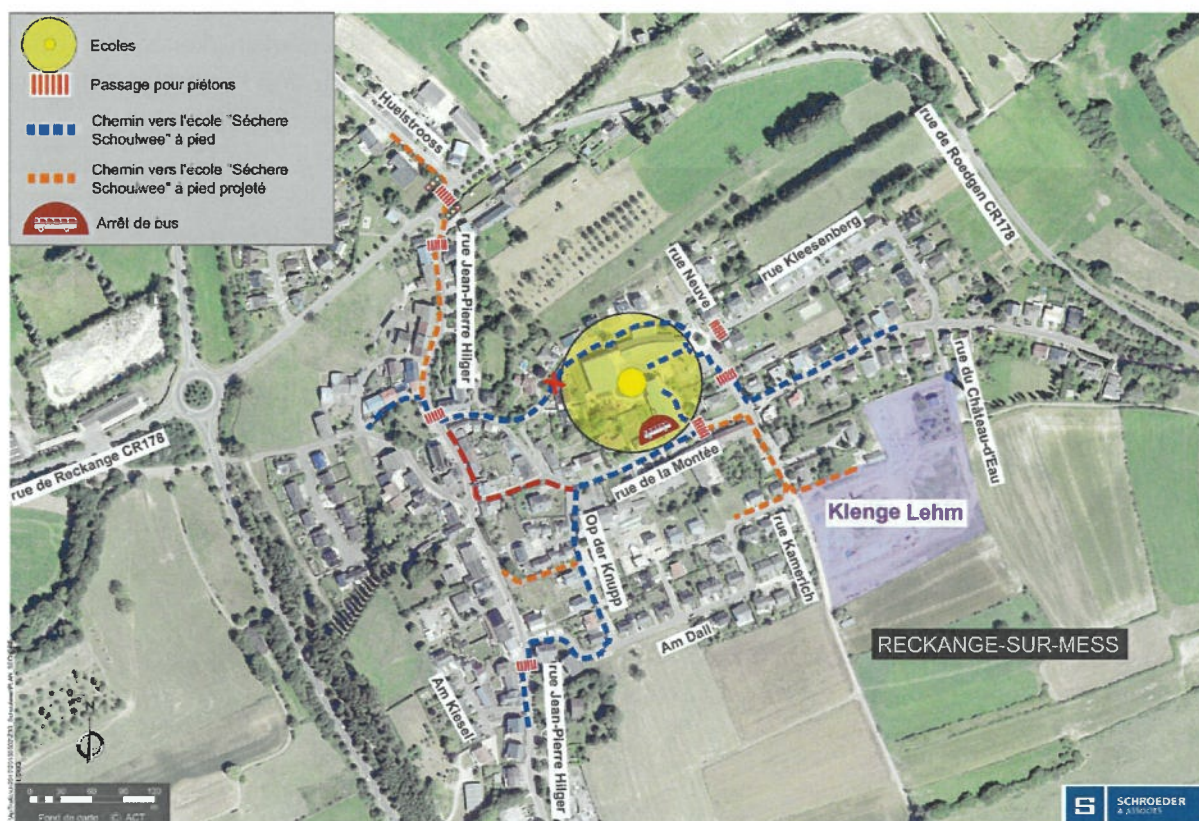
 - Schaffung eines Fußwegs entlang des CR178 zwischen Roedgen und Schléiwenhaff (2023) – noch nicht umgesetzt
 - Umsetzung der Maßnahmenvorschläge aus den Workshops zur Dorfentwicklung 2026 sowie dem Workshop der Assises Pacte Climat 2025

- Konzept „séchere Schoulwee“

Um den Schulweg sicherer zu gestalten, wurde bereits im Mobilitätskonzept von 2017 aufbauend auf umfangreichen Analysen und Befragungen der Schüler, Eltern und Lehrer ein Schulwegsicherungskonzept entwickelt. Dazu wurden Wege gesucht, um sicher

- in Reckange zu Fuß aus den Wohnquartieren zum Schulcampus zu gelangen,
- in den übrigen Ortschaften zu Fuß zu den Schulbushaltestellen zu gelangen.

Gerade in Reckange selbst wurden neben Sicherungsmaßnahmen bestehender Wege auch neue sichere Fußwege vorgeschlagen (und zum Teil auch umgesetzt).



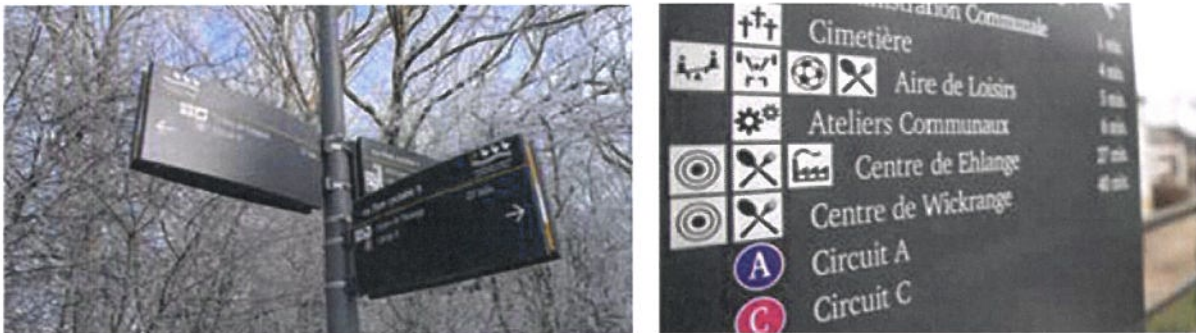
Konzept „de séchere Schoulwee“ der Gemeinde Reckange-sur-Mess, Maßnahmenvorschläge für die Ortschaft Reckange (Quelle: Mobilitätskonzept, Schroeder et ass., 2018)

Auch rund um den Schulcampus selbst wurden in den letzten Jahren Maßnahmen umgesetzt, um den Campus autofrei zu halten und den Bereich um die Schule herum sicherer für Fußgänger zu machen.

- Schaffung eines Kiss&Go (in Planung, siehe auch Kapitel „Individualverkehr“)
- Setzen von Pollern als Modalfilter

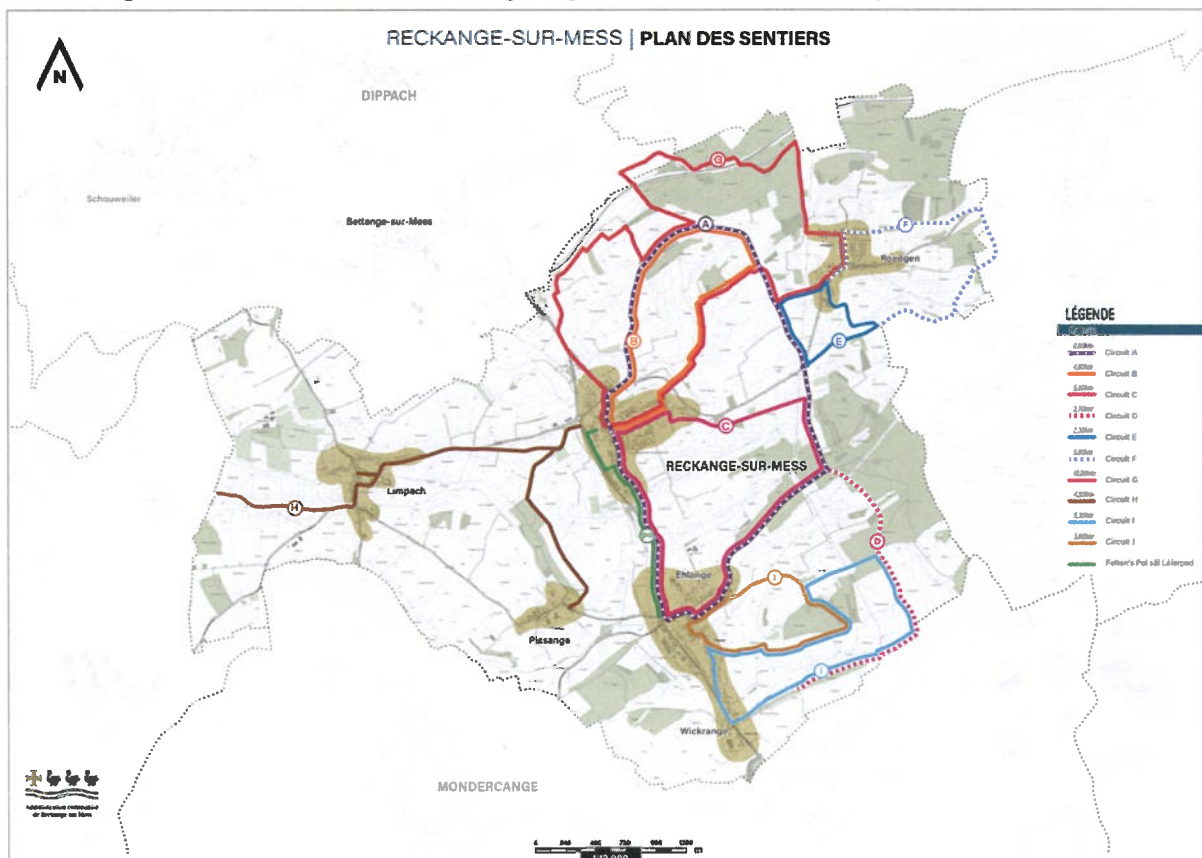
■ Einführung eines Fußgängerleitsystems

Die Kommune hat auf ihrem Gebiet im Jahr 2024/ 2025 eine Wegweiseranlage für Fußgänger auf dem gesamten Gemeindegebiet eingerichtet. Sie besteht aus Wegweisern mit Richtungs- und Laufzeitangaben sowie aus Totems (großen senkrechten Stelen).



Fotos des kommunalen Fußgängerleitsystems. Quelle: AC de Reckange-sur-Mess, 2024

Dadurch wird in Zukunft verhindert, dass sich Fußgänger und Wanderer unterwegs verlaufen oder eine Verbindung zwischen zwei Rundwegen verpassen. Neben den Sehenswürdigkeiten der einzelnen Ortschaften (Spielplätze, Gastronomie, Pol, öffentliche Infrastrukturen und Sonstiges) wird auch die Verbindung zu den Nachbarortschaften angezeigt – auch die der Nachbargemeinden.



Lokales Wanderwegenetz der Gemeinde Reckange-sur-Mess. Quelle: AC de Reckange-sur-Mess, 2026

2.4.4 Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine

- Ausbau/Aufwertung der bestehenden innerörtlichen Wegeverbindungen
- Gestaltung von Wegeverbindungen innerhalb der geplanten Wohnquartiere und Vernetzung dieser Quartiere mit den umgebenden Siedlungsbereichen
- Die Ortschaften der Gemeinde sollen über neue Wegeverbindungen an die umgebenden Wander- und Radwege angebunden werden
- Lückenschlüsse im innerörtlichen Fußwegenetz an den Hauptstraßen

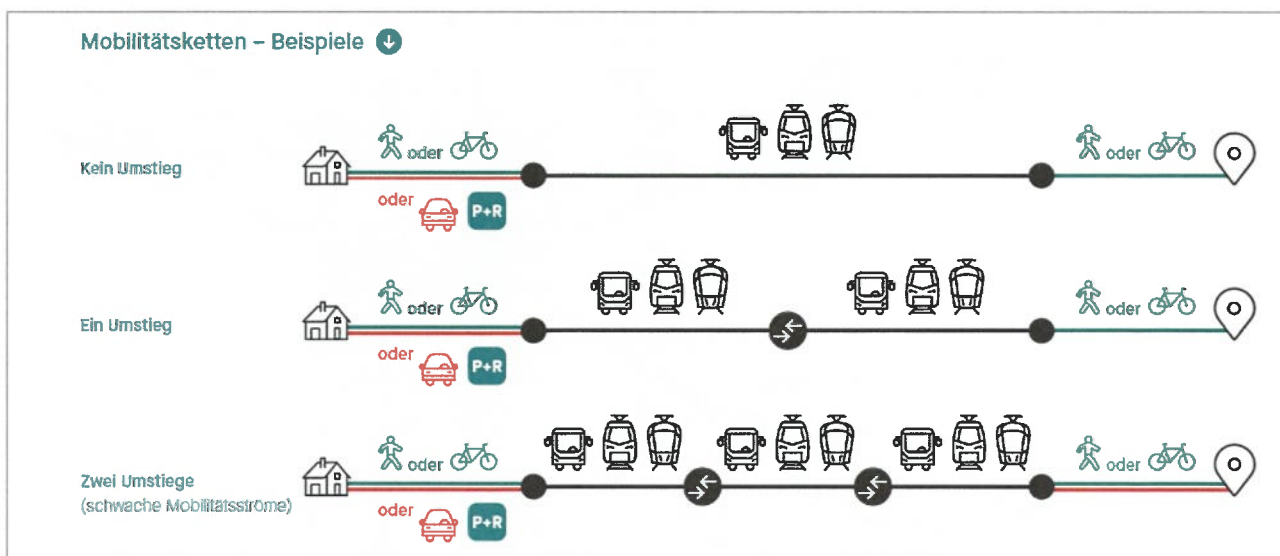
2.5 Intermodalität

2.5.1 Grundlagen

Die Möglichkeit zur Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel – auch Intermodalität genannt – wird künftig für viele Wege von großer Bedeutung sein. Daher sollen die verschiedenen Verkehrsnetze nicht unabhängig voneinander, sondern ausgehend von ihren Verknüpfungspunkten, d. h. von den ÖV-Haltestellen, insbesondere den P&R-Anlagen, sowie den Umsteigeknoten konzipiert werden. Daher ist es ein wichtiges Ziel des PNM 2035, Mobilitätsketten des öffentlichen Verkehrs, welche im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr attraktiv sind, für alle wichtigen Mobilitätsströme anbieten.

Um das Gesamt-Verkehrswegenetz noch leistungsfähiger zu machen, ist eine optimierte Abstimmung der einzelnen Systeme anzustreben, sodass eine systemübergreifende Nutzung möglich wird. Gerade im Ländlichen Raum, wo durch die vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte das Nutzerpotential niedriger ist, sind Kombinationen sowohl systemintern (z.B. Umsteigen von einer auf die nächste Buslinie bzw. Umsteigen vom Bus auf den Zug) als auch intermodal notwendig, um ein leistungsfähiges Verkehrsnetz bereitstellen zu können.

Demnach fallen den Schnittstellen bzw. Umsteigepunkten von einem auf das andere System besondere Bedeutung zu, da sie mit entscheidend sind, ob ein solches intermodales Angebot angenommen wird oder nicht.



Mobilitätsketten. Quelle: PNM 2035, S.41

- Zur Entlastung der innerörtlichen Straßen und zur Stärkung des ÖV kann ein P+R-Angebot beitragen. Dabei werden an geeigneten Haltestellen PKW-Stellplätze vorgehalten, die es dem PKW-Fahrer

ermöglichen, seinen Wagen an der Haltestelle bzw. Bahnhof abzustellen und bis zu seinem innerstädtischen Ziel das öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

▫ P&R-Plätze im eigentlichen Sinn sind in der Gemeinde nicht vorzufinden.

- Das Fahrrad kann die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver machen, da sich die Haltestellen und Bahnhöfe auf diese Weise besser erreichen lassen. Das fußläufige Einzugsgebiet eines Haltepunktes umfasst ca. 2km² und beschränkt sich auf einen Umkreis von 0,8km. Mit dem Rad erweitert sich der Einzugsbereich auf 32km² bzw. 3,2 km Radius rund um den Haltepunkt. Abstellanlagen („Bike & Ride“) sind eine wichtige Voraussetzung für die Benutzung des Fahrrades, denn nur bei Gewährleistung einer sicheren Abstellanlage in unmittelbarer Nähe zum Ziel bzw. zur ÖPNV-Haltestelle wird das Fahrrad als vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) gesehen. Weitere Ansprüche an den Abstellplatz sind die Möglichkeit, das Fahrrad bequem abstellen und abschließen zu können und Beschädigungen (durch Umkippen) zu verhindern.

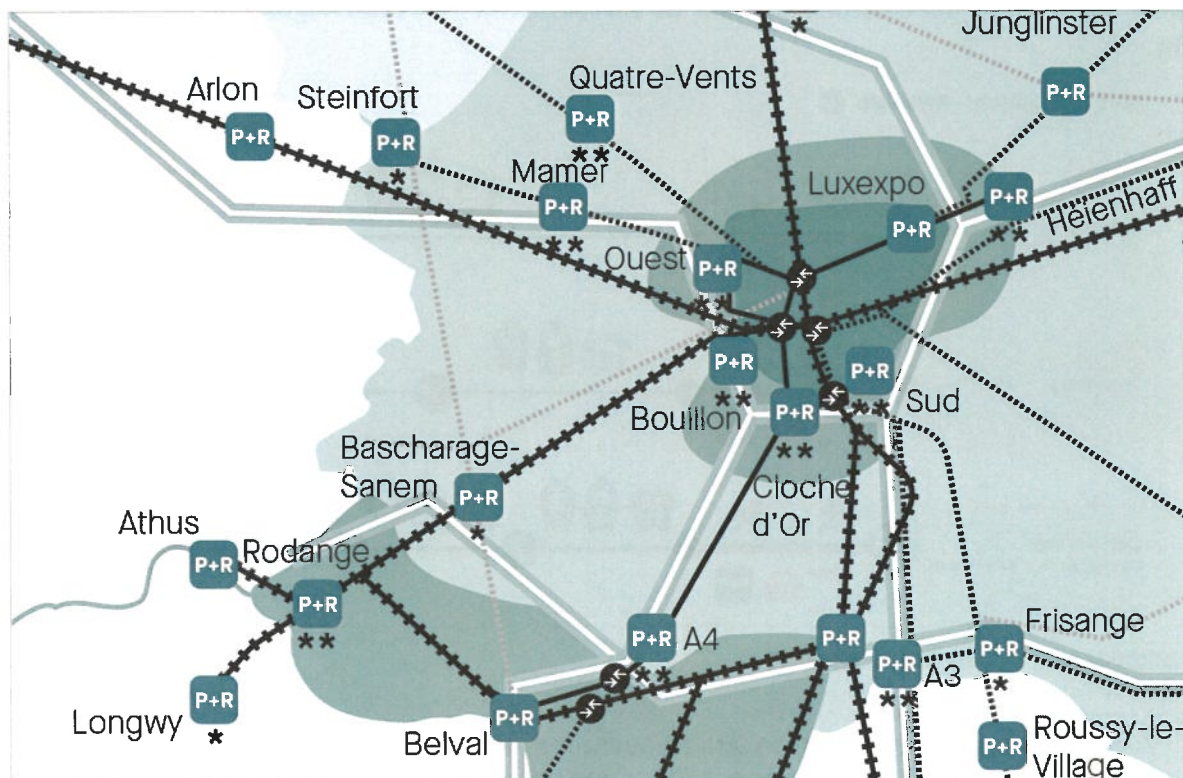
Aufgrund der ländlichen Lage bzw. der geringen Größe der Gemeinde gibt es keine B&R-Plätze im engeren Sinne. Jedoch sind öffentlich zugängliche Abstellanlagen in der Nähe von Bushaltestellen vorhanden:

- Bushalt „Kierfecht“ in Reckange wurde eigens mit Fahrradständern ausgestattet
- Bei vielen Bushaltestellen können die Fahrradständer der benachbarten öffentlichen Einrichtungen mitgenutzt werden (z.B. Haltepunkt „Am Duerf“ in Reckange kann Fahrradständer vom Kulturzentrum „Pétzenhaus“ mitbenutzen)

2.5.2 Potential

- Park & Ride (P&R)

Kommunale P&R-Plätze im eigentlichen Sinn sind in der Gemeinde nicht vorzufinden, die als Sammelparkplatz zum Umstieg auf den ÖV bzw. für Fahrgemeinschaften („Co-Voitures“) dienen.



Park & Ride-Plätze im Südwesten des Landes. Quelle PNM 2035, S.42

- Der Parkplatz „Mess Café“ kann durch seine Lage beim Bushaltepunkt „Kierfecht“ als solcher genutzt und angesehen werden (wird bereits aktuell als „Treffpunkt Fahrgemeinschaft“ genutzt).
- Interkommunale Parkplätze sind u.a. in Bascharage vorzufinden, sie sind auch für die Reckinger Bürger*innen interessant.
- Bike & Ride (B&R)
Aufgrund der ländlichen Lage bzw. der geringen Größe der Gemeinde ist das aktuelle Angebot ausreichend, weiteres Potential wird kaum gesehen.
 - Eine „M-Box“ erscheint aufgrund der vergleichsweise geringen Frequentierung der Haltestellen und aufgrund des fehlenden Einzugsbereichs nicht sinnvoll (Aufwand – Ertrag)
 - Das Aufstellen von Einzel-Fahrradgaragen kann geprüft/ getestet werden

2.5.3 Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine

Im Hinblick auf Größe und Lage der Gemeinde ist sie sehr gut bezüglich intermodaler Angebote ausgestattet. Trotzdem können weitere Maßnahmen ergriffen werden, um das Angebot zu verbessern

- Die neuen Wohngebiete sollen verkehrsberuhigt gestaltet werden, um unter anderem eine sichere Fortbewegung der Nutzer der Mobilité Douce zu garantieren (z.B. Mischverkehrsflächen, ein attraktiver öffentlicher Raum, gruppierte Stellplatzlösungen).
- Es sollte versucht werden, Car-Sharing-Angebote in die Gemeinde zu locken – auch wenn dies im ländlichen Raum aktuell noch schwer umsetzbar ist.
- Das Angebot an Fahrradparkplätzen im öffentlichen Raum – gerade direkt bei bzw. in der Nähe der Haltestellen des öffentlichen Transports – soll kontinuierlich erweitert werden.

2.6 Querschnittsthema Öffentlichkeitsarbeit

Beim Thema Mobilität bzw. Verbesserung des Modal-Split (weniger fossiler IV, mehr ÖV und Langsamverkehr) können nur dann quantitative Verbesserungen sichtbar werden, wenn die Ansätze auch bei der breiten Bevölkerung ankommen und umgesetzt werden. Daher kommt dem Thema Öffentlichkeitsarbeit (Information, Motivation, Sensibilisierung) in diesem Themenkomplex eine große Bedeutung zu. Die regionale und lokale Bevölkerung kann dabei über verschiedenste Arten, Kanäle und Medien erreicht werden:

2.6.1 Internetseite und Gemeindebuet

2.6.1.1 Nutzung der Standard-Gemeindemedien

Um die lokale Bevölkerung bestmöglich hinsichtlich der Verkehrswende mit ins Boot zu nehmen, sind periodische Informationen und Angebote im Amtsblatt und permanent auf der Gemeindehomepage anzubieten:

- Informationen zur Verkehrsreduzierung, des Angebots an alternativen Verkehrsmitteln und der effizienteren Mobilitätsnutzung werden in den Online-/ Printmedien veröffentlicht

2.6.1.2 Ausbau der Gemeindehomepage zu „der“ zentralen online Gemeindeplattform

Die offizielle Internetseite der Gemeinde soll als zentrale digitale Plattform ausgebaut werden, die Motivations- und Sensibilisierungshilfen zum Thema Mobilität schafft, eine Vernetzungsstruktur zu anderen

kommunalen, lokalen oder nationalen Plattformen und Einrichtungen bietet und zudem den Bürger*innen Informationen jedweder Art bereitstellt:

- Plattformen zur Organisation von Bürger einbindenden Projekten wie z.B. Bürgerbusse, Fahrgemeinschaften („blablacar daily“) u.a.
- Links zu „Nachhaltigkeitsplattformen und -initiativen“, Vereinen und NGOs, die im Bereich der nachhaltigen Mobilität unterwegs sind, wodurch die Vernetzung von Bürger*innen und Multiplikatoren gefördert wird
- Informations- und Sensibilisierungsmaterial (Broschüren, Flyer, Videos...) zu unterschiedlichsten Themen (Verkehrswende, „the last mile“ etc. – allgemeine Erläuterungen wie praktische individuell umsetzbare Tipps)
- Hinweise auf staatliche und kommunale Zuschüsse für Privatpersonen und -Haushalte im Bereich Mobilität

2.6.1.3 Bewerbung der Homepage

Immer digitaler werdende Angebote, die der Staat, die Gemeinde und sonstige Institutionen (u.a. ORT) bieten, müssen nicht nur bereitgestellt, sondern auch bekanntgemacht werden. Dazu sollen alle verfügbaren Kanäle genutzt werden – auch analoge Medien:

- Auf verschiedene Angebote soll auf der Homepage direkt auf der Startseite hingewiesen werden
- Homepage und sonstige „Kanäle“ sollen in Printmedien (Gemeindegazette) beworben werden
- Periodisch sollen Reportagen (Homepage, Buett) über konkrete digitale Projekte (z.B. Rent-a-Bike etc.) berichten und somit die Akzeptanz der Verkehrswende erhöhen

2.6.2 Persönliche Hilfen

Das Personal des technischen Dienstes der Gemeindeverwaltung sowie der Klima-Agence mit ihrem Infopoint stehen telefonisch und/oder beim persönlichen Vorsprechen jederzeit zur Beratung zur Verfügung.

Gerade der Infopoint bietet neben Informationen zu allen Bereichen des Themas Energie auch Hilfestellungen für das Thema Mobilität und hilft durch eine persönliche Beratung zuhause und vor Ort den Bürger*innen bei der individuellen Mobilitätswende.

Die Gemeinde bietet ebenfalls „on demand“ eine allgemeine Beratung an, die komplementär zu der der Klima-Agence zu sehen ist. Dafür stehen Basis- und Spezialklimaberater zur Verfügung.

2.6.3 Kampagnen mit Schulen/ „grand-public“

Im Rahmen von praktischen Veranstaltungen können die Bürger*innen ganz konkret für die tatsächliche Umsetzung von Mobilitäts-Maßnahmen motiviert werden. Beispiele hierfür sind u.a. „GoGoVélo“, „Vélosommer“ oder Fahrradaktionen mit Kindern und Jugendlichen „coupe scolaire“, „Kuck a Klick“ u.a.).

Periodisch können Sensibilisierungskampagnen mit Erwachsenen oder Schulkindern (z.B. Lehrern und Schülern der Primärschule, Maison Relais) zum Thema „Mobilität“ durchgeführt werden.

Im lokalen und regionalen Kontext sollen im Rahmen von Informationsveranstaltungen Themen der Mobilitätswende behandelt werden.

Auch Workshops, bei denen die Teilnehmenden ihre eigenen Ideen und Anregungen mit einbringen können, bieten sich an (u.a. lokale bzw. regionale „Assises Pacte Climat“).

3 Umsetzungsplanung

3.1 Fazit und Schlussfolgerungen

Um in Reckange-sur-Mess 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 versucht wird zu gewährleisten. Bei Staatsstraßen ist dies schwieriger, aber hier versucht die Gemeinde, bei den weniger stark befahrenen Staatsstraßen punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auszuloten (kurzfristig: Verschenke/ Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion an den Ortseingängen, innerorts an den CR in Limpach, Pissange und Reckange, etc.) – was sich für die national bedeutsame Verbindungsachse N13 schwieriger gestaltet, da hier die Verkehrsflussfunktion eine hohe Bedeutung genießt. Um die PKW-Nutzung emissionsärmer zu gestalten, unterstützt die Gemeinde die Umrüstung auf E-Mobilität. Hierzu geht sie selbst mit gutem Beispiel voran und möchte mittelfristig den kommunalen Fuhrpark umrüsten. Zudem ergreift sie selbst Initiative und unterstützt den Ausbau des Netzes an öffentlichen Ladestationen.

Beim öffentlichen Transport hat sich die Situation seit der Fahrplanumstellung durch die RGTR für die Reckinger verbessert, da die Linien früher und später am Tag und auch wochenends fahren. Dass eine direkte Linie von Wickrange über Ehlang und Reckange nach Dippach-Gare eingeführt wurde und auch weiterhin besteht, ist auch dem Dialog der Gemeinde mit dem Mobilitätsministerium zu verdanken. Eine intrakommunale Direktverbindung von Limpach und Roedgen nach Wickrange fehlt immer noch. Spätestens mit der geplanten Inbetriebnahme der „schnellen Tram“ nach 2030 mit dem Haltepunkt bei Wickrange muss und wird dies sich ändern. Um den Komfort der wartenden Passagiere zu erhöhen, sollen weitere Buswartehäuschen mittelfristig erneuert werden.

Im Bereich Radverkehr tut sich sehr viel. Einige Zubringerwege zur bestehenden PC9 wurden bereits umgesetzt (Roedgen, Ehlang), einige Abschnitte der PC9, die auf den bestehenden verlaufen, wurden bzw. werden sicherer gestaltet werden – u.a. in Limpach an der „rue Centrale“ als auch in Reckange an der „rue de Roedgen“ liegen konkrete Planungen vor. Die Linienführung der PC9 soll durch eine deutlich direktere Führung von Limpach über Reckange in Richtung Roedgen führen – auch hier liegt die Kompetenz bei der Straßenbauverwaltung, die dazu bereits 2022 eine erste Vorplanung erstellt hat. Insgesamt sind die bestehenden Wege in der Gemeinde gut beschildert, diverse neue Fahrradständer an vielen wichtigen Plätzen der Gemeinde sind ebenfalls ein Zeichen des Radfortschritts. Wer kein eigenes Rad besitzt oder mitbringen will, kann auf die verschiedenen Rent-a-Bike-Stationen in der Umgebung (u.a. im benachbarten Leudelage oder Bertrange) zurückgreifen.

Beim Fußwegenetz profitieren die Bürgerinnen davon, dass 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, wie z.B. an der N13 in Ehlang (bereits umgesetzt) oder an der „rue de Roedgen“ in Reckange (konkret geplant). In den neuen Wohnquartieren werden Wege gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnehmer angeboten, bestenfalls als „zone de rencontre“ mit Tempo 20 (u.a. „klänge Lehm“ und „Am Kiesel“ in Reckange und „Quäärten“ und Dorfmitte in Ehlang vor dem Centre de Rencontre). Zur besseren Orientierung innerorts und zwischen den Ortschaften trägt das 2024 neugeschaffene Fußgängerleitsystem maßgeblich bei, das sowohl die Wege zu den Pols als auch die lokalen Wanderwege beinhaltet.

Besteht eine Mobilitätskette aus mehreren Fortbewegungsmitteln, ist auf die Umsteigesituationen zu achten. Park and Ride-Angebote sind eher in größeren Gemeinden bzw. an wichtigen Verkehrsknotenpunkten vorzufinden – in Reckange kann der Parkplatz beim „Mess Café“ durch die Lage an der Bushaltestelle/ nahe der N13 als solcher genutzt werden. Ein Kiss&Go ist bei der Primärschule eingerichtet. Car-Sharing-Systeme sind aktuell im Ländlichen Raum noch wenig verbreitet, „Treffpunkt Fahrgemeinschaft“ (Co-Voiturage-Parkplätze) eher an den Autobahnauffahrten bzw. Autobahn-Grenzübergängen zu finden.

3.2 Konkrete Maßnahmen im Aktivitätenprogramm

Die vorliegende 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 Maßnahmen/ To-Dos im Bereich Mobilität zu erhalten, werden diese in das Aktivitätenprogramm der Gemeinde 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 – sofern möglich – Einsparpotentiale (in CO₂ bzw. KW/ Liter/ ...) aufzeigen.

Das Aktivitätenprogramm ist ein flexibles und iterativ angelegtes Instrument, dass bei Bedarf – mindestens jedoch jährlich – einer Fortschreibung unterzogen wird. Die jährliche Fortschreibung dient dabei auch als Monitoring und Evaluierung, mögliche Konsequenzen sind in die Fortschreibung zu überführen.

Das Aktivitätenprogramm ist ein separates Dokument in Tabellenform, das inhaltlich jedoch integral mit dieser Planung verbunden ist und aus dieser abgeleitet wird.



Le collège des bourgmestre et échevins

bourgmestre, échevin, échevin,

Carlo MULLER Christian VOLKSDORF Marc LUDWIG

