

6

Mobilitééit

**D'Strooss soll erëm dem Mënsch
gehéieren! Prioritéit
fir eng douce Mobilitééit
a fir attraktiv öffentlech Raim**



AKTUELLER STAND

Das Angebot des öffentlichen Transportes, die Entwicklung des Individualverkehrs, die allgemeine Mobilitätssituation werden im Allgemeinen besonders stark von der nationalen Politik beeinflusst.

Und doch: auch Gemeinden verfügen über weitreichende Instrumente, um sich in die Organisation der Mobilität einzumischen. Sie können vor Ort deutliche Akzente im Sinne des Umweltverbundes, der sanften Mobilität setzen ... und gegenüber den staatlichen Behörden aufzeigen, „wo es langgehen soll“.

Dies im Interesse des Klimas, der Natur und Landschaft sowie der Umwelt... aber vor allem auch der Lebensqualität vor Ort.

Dabei sollten Gemeinden verstärkt die Chance nutzen, um besonders den Rad- und Fußgängerverkehr konsequent zu fördern sowie - durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen - das gesamte Bild der Ortschaft lebendiger und geprägt von den Menschen, die sich darin bewegen, zu gestalten.



ZIEL IST...

- Den „modal split“, d.h. den Anteil vom Fahrradverkehr und Fußgängern sowie öffentlichem Transport, auf über 25% anzuheben (d.h. stärker als derzeit auf der Ebene der Landesplanung vorgesehen);
- Den Straßenraum - als sozialen Begegnungsort - weitaus attraktiver für ein Miteinander von Menschen zu gestalten als für den Individualverkehr;
- Es den BürgerInnen zu ermöglichen, sich attraktiv und bequem zu Fuß, mit dem Rad oder ggf. auch mit dem Bus innerhalb ihrer Gemeinde und darüber hinaus fortzubewegen;
- Den öffentlichen Transport derart zu organisieren, dass ein Bürger auch ohne Pkw mobil ist;
- Dazu gehören auch sogenannte flexible Angebote des öffentlichen Transportes;
- Entsprechend auch die Verkehrssicherheit für die verschiedenen Bevölkerungsschichten in den Vordergrund zu stellen;
- Bei allen wichtigen Planungsprojekten der Gemeinde diesen Prinzipien Rechnung zu tragen, die BürgerInnen beim Planungsprozess mit einzubinden und auch auf regionaler Ebene ein entsprechendes Mobilitätskonzept in die Wege zu leiten.



UNSERE VISION

Wir träumen von Dörfern und Stadtvierteln, in denen der Straßenraum und öffentliche Plätze Lebens- und Begegnungsräume für Menschen sind: Gemeinden, in denen man sich bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen kann, wo Kinder „im öffentlichen Raum“ ausreichend Möglichkeiten zum spielen haben, eine hohe Wohnqualität besteht. Sanfte Mobilität und Priorität für Zug, Bus, Fahrrad und Fußgänger ist unsere Vision der Ortschaften von morgen. Die Menschen im Fokus – nicht das Automobil.

Anstelle eines weiter zunehmenden Individualverkehrs, der Menschen auf enge Bürgersteige verdrängt oder „öffentlichen“ Plätzen, die von Beton, „Petersilien-Grün“ oder Parkplätzen bestimmt werden... möchten wir für uns und besonders auch für unsere Kinder lebendige Ortschaften und soziale Straßenräume für den Menschen.



Auch bei der Planung von Projekten im Bereich der Mobilität gilt: Die BürgerInnen wissen am Besten, wo der „Schuh drückt“: es gilt sie demnach konsequent einzubinden, nicht nur bei der Verkehrsberuhigung von Straßen und Vierteln, sondern auch bei der Erstellung eines kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzeptes.

01

LËTZEBUERG UM WEE AN ENG MÉI MËNSCHEFREUNDLECH MOBILITÉITS-POLITIK: D'GEMENG AN DE STAAT SCHAFFEN AN ENG RICHTUNG!

Auf nationaler Ebene werden die grundsätzlichen Weichen für die generelle Verkehrspolitik gesetzt. Es ist deshalb von besonderer Bedeutung, dass gerade in der nationalen Mobilitätsplanung die richtigen Akzente gesetzt werden: weg von einer vom motorisierten Individualverkehr geprägten Mobilitätspolitik, hin zu einer, die Gesundheit, Lebensqualität und soziale Bedürfnisse der Menschen in den Fokus rückt. Was bedeutet: lebenswerte Ortschaften u.a. dank einer generellen Verkehrsberuhigung und Förderung der sanften Mobilität.

Die nationalen Akzente der Mobilitätspolitik werden in dem Programm der Landesplanung (das in Überarbeitung ist) und dem sektoriellen Plan „Transport“ festgelegt. Deshalb ist es wichtig, dass die Gemeinden ihre Stimme erheben, was die Ausrichtung dieser Dokumente betrifft.

Doch auch auf regionaler Ebene wird z.T. an Prioritäten im Bereich der Mobilität sowie Mobilitätskonzepten gearbeitet, z.B. im Rahmen von Kon-

ventionsgebieten (d.h. Kooperationsgebieten von mehreren Gemeinden gemeinsam mit dem Staat). Die Gemeinden sollten hierbei ihre Verantwortung übernehmen und sich bewusst einbringen!

→ Den sektoriellen Plan „Transport“ in den Dienst einer menschenfreundlichen Mobilitätsplanung stellen

Damit die Stimme der Gemeinde im Rahmen der Konsultationen zum neuen Programm der Landesplanung bzw. zum sektoriellen Plan „Transport“ Gehör findet, ruft der Mouvement Ecologique die Gemeinden dazu auf:

- den neuen Entwurf des Plans in den verschiedenen beratenden Kommissionen der Gemeinde zur Diskussion zu stellen;
- eine öffentliche Versammlung mit einer Vorstellung des Plans zu organisieren und den BürgerInnen die Möglichkeit zu geben, konkrete Anregungen zu formulieren;
- ihre Planungsbüros einzubinden und deren Gutachten anzufragen;
- sich mit Gemeinden aus der Region/Nachbargemeinden zusammenzuschließen, um eine gemeinsame Stellungnahme zum Entwurf abzusprechen.

Dabei muss sich die Gemeinde aus ihrer Sicht für klare Prioritäten in der Organisation des Transportes im Sinne des Umweltverbundes aussprechen. Auch dem Parkraum-Management kommt in größeren Ortschaften eine zentrale Bedeutung zu.

→ **Regionale „Mobilitätskonferenzen“:
ein Instrument der Konsultation
mit BürgerInnen und Nachbargemeinden**

Die Gemeinden sollten sich bewusst in die Gestaltung der Mobilität auf regionaler Ebene einbringen und dabei auch ihre BürgerInnen verstärkt einbinden. Dies vor allem in folgenden zwei Bereichen:

Gremium zur Mobilität schaffen: „regionale Verkehrskonferenzen“ einberufen:

Das Gesetz über die Organisation des öffentlichen Transportes sieht vor, dass sogenannte regionale Verkehrskonferenzen eingesetzt werden sollen. Der Ausdruck „Mobilitätskonferenz“ mag hier etwas irritierend sein, es handelt sich dabei nicht um eine „Konferenz“ im klassischen Sinne („Vortrag“). Ein noch zu erarbeitendes Reglement des zuständigen Ministers soll beschreiben, wie die Organisation ablaufen soll und welche Partner (staatliche Instanzen, Gemeinden, BürgerInnen...) in welcher Form einbezogen werden, um an der Verbesserung des öffentlichen Transports zu arbeiten. Leider wurden seitens des Nachhaltigkeitsministeriums bisher keine derartigen Konferenzen einberufen/zusammengestellt. Die Gemeinden sollten - ggf. gemeinsam mit Nachbargemeinden aus der Region - die Einberufung dieser Verkehrskonferenzen aktiv gegenüber dem Staat bzw. dem Nachhaltigkeitsministerium einfordern.

**Mitwirken an den Mobilitätskonzepten
im Rahmen der Konventionsgebiete**

Vor allem in den sogenannten Konventionsgebieten sollte prioritär an der Erstellung regionaler Mobilitätskonzepte gearbeitet werden. Die Gemeinde soll dabei eine dynamische Rolle übernehmen, sich einbringen, BürgerInnen (auch bestimmte Zielgruppen wie Kinder, ältere Menschen...) und beratende Kommissionen einbeziehen. Die Gemeinde soll zudem dazu beitragen, dass regelmäßig über die Fortentwicklung der Arbeiten u.a. im Gemeinderat und in den beratenden Kommissionen berichtet wird.

Der Schwerpunkt des Engagements der Gemeinden sollte dabei auch auf der Verbesserung des öffentlichen Transportes liegen, der gemeindeübergreifenden Planung von Fahrradwegen, der Verkehrsberuhigung auch von zentralen Verkehrsachsen u.a.m.

→ **Sich bei der Planung und Gestaltung
der „multimodalen Plattformen“ sowie
der Park&Rides einbringen**

In naher Zukunft werden in nahezu allen Regionen des Landes neue multimodale Plattformen entstehen (d.h. Umsteigeplattformen zwischen Autos, Bus, Zug und Tram), z.T. mit Park&Ride-Anlagen. Die Gemeinden sollten sich hier aktiv einbringen, damit die Standorte richtig gewählt werden, die Fahrpläne perfekt aufeinander abgestimmt sind und die Plattformen auch kundenfreundlich gestaltet werden.

→ **Keine Fahrplangestaltung von Zug
und Bus ohne Input der Gemeinden!**

Die Fahrpläne von Bus und Zug sind besser als ihr Ruf; dennoch besteht noch erheblicher Verbesserungsbedarf. Fahrzeiten von Bus und Zug sind z.B. nicht immer optimal aufeinander abgestimmt.

Auch gibt es Nachholbedarf, was eine kohärente Mobilitätsplanung in einer Region betrifft: Allzu oft ist das „sanfte“ Angebot nicht ausreichend ausgebaut, sind die Busdienste zu einseitig auf die Stadt Luxemburg oder sonstige Zentren ausgerichtet, statt dass ebenfalls ansprechende interregionale Angebote bestehen würden u.a.m.

Die landesweite Umfrage zum Mobilitätsverhalten, die 2017 vom Nachhaltigkeitsministerium initiiert wurde, wird sicherlich eine gute Basis für Verbesserungen schaffen. Die Gemeinden sollen sich dennoch darüber hinaus - wenn möglich in regionaler Absprache - beim zuständigen Ministerium stark machen, damit ihre Belange berücksichtigt werden und die Planung nicht ohne sie erfolgt.

Dabei sollten ebenfalls unbedingt die BürgerInnen zeitnah eingebunden werden (siehe hierzu auch folgendes Kapitel).



02

BIERGER WESSEN, WOU DE SCHONG DRÉCKT: BIERGERBEDEELEGUNG ASS UGESOT!

Eine wirklich gute Organisation des öffentlichen Transportes - ob auf nationaler, regionaler oder kommunaler Ebene - ist nur dann wirklich effizient, wenn die BürgerInnen ganz konkret in die Planung eingebunden werden: sowohl diejenigen, die bereits heute den öffentlichen Transport nutzen als auch jene, die noch keine Kunden sind (und durch ein besseres, verstärkt auf ihre Bedürfnisse ausgerichtetes Angebot evtl. dafür gewonnen werden sollen).

In den vergangenen Jahren wurden durchaus erste positive Initiativen in diesem Sinne ergriffen (im Rahmen der Neuordnung des RGTR-Netzes). Neben den oben erwähnten regionalen Verkehrskonferenzen sollte die Gemeinde folgende Handlungspisten verfolgen :

→ BürgerInnen als Experten der kommunalen Mobilitätsplanung anerkennen und entsprechend einbinden

Die Gemeinde sollte alle ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, um BürgerInnen aktiv in die Mobilitätsplanung einzubinden. Denn BürgerInnen kennen ihre Ortschaft am besten und wissen häufig, wo der Schuh am meisten drückt, was getan werden müsste, um den Umweltverbund attraktiver zu gestalten.

Wissen von BürgerInnen gepaart mit jenem von ExpertInnen ist die Voraussetzung für eine optimale Planung der Mobilität, wobei die BürgerInnen u.a. bei folgenden Projekten eingebunden werden können:

- **Gestaltung des öffentlichen Transportes:** von der Überarbeitung der Fahrpläne bis zur Einrichtung von spezifischen Angeboten wie City-Bus, Rufbus, Schulbus...;
- **Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes,** Erstellung eines kohärenten Gesamtkonzeptes (Fußwegeplan, Sicherung von gefährlichen oder unangepassten Wegteilen u.ä.);
- **Beteiligung bei größeren Planungen:** Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, Gestaltung von Straßenläufen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Einführung bzw. der Gestaltung von „shared space“ oder Tempo 30-Arealen;



Eine konsequente Verkehrsberuhigung erhöht die Lebensqualität der Anrainer, schafft mehr Verkehrssicherheit... und ermöglicht, dass sich Menschen wieder verstärkt „auf der Straße“ als einem sozialen Begegnungsraum aufhalten

- Die Art und Weise, wie diese Einbindung am besten erfolgt, hängt vom Projekt ab. Es sollte/n die jeweils angepasste/n Form/en der Beteiligungsform genutzt werden: Umfragen, Ad-Hoc Arbeitsgruppen, spezifische Befragung bestimmter Bevölkerungsgruppen (die sogenannte „aufsuchende“ und zielgruppenorientierte Beteiligung, z.B. Kinder, ältere MitbürgerInnen)... (siehe hierzu das Kapitel Demokratie).

→ Transportbeauftragte(r) in der Gemeinde als Ansprechperson für BürgerInnen u.a. benennen

Gemäß dem Gesetz zur Organisation des öffentlichen Transportes muss jede Gemeinde einen Transportbeauftragten benennen. Sie sollte dann seiner Funktion auch eine notwendige Bedeutung beimessen. Entsprechend sollte der/die Transportbeauftragte der Gemeinde auch Ansprechperson für die BürgerInnen für alle Belange betreffend den öffentlichen Transport sein. In größeren Gemeinden sollte sie dies verstärkt in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen tun. In der Konsequenz sollten Transportbeauftragte ggf. auch Beschwerden an nationale Stellen weiterleiten. Der/die Transportbeauftragte sollte den BürgerInnen vorgestellt werden und auch auf der Internetseite der Gemeinde vertreten sein.

→ Beratende Mobilitätskommission/Gruppe einsetzen

Eine beratende (Umwelt- und) Mobilitätskommission/Gruppe, die systematisch in die Mobilitätsplanung der Gemeinde eingebunden wird, sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein.

03

SECH FIR ENG GUTT REGIONAL MOBILITÉITSPLANUNG ABRÉNGEN - KLOER VIRDEELER FIR D'GEMENG AN HIER AWUNNERINNEN

Die Erstellung eines Gesamtkonzeptes im Bereich Mobilität (sanfte Mobilität, öffentlicher Transport, Individualverkehr) mit klaren Zielen und Instrumenten stellt den idealen Handlungsrahmen für die Gemeinde dar. So wie dies im Rahmen des Gesetzes zur Amenagerung und Entwicklung der Gemeinden sowie zur Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Rahmen der vorbereitenden Studie (étude préparatoire) vorgesehen ist.

Derartige kommunale und/oder regionale Planungsvorhaben werden vom Staat finanziell unterstützt.

Entsprechend sollte die Gemeinde folgende Initiativen ergreifen:

→ Erstellung eines regionalen bzw. kommunalen Mobilitätskonzeptes als Zukunftsvision

Die Gemeinde soll gemeinsam mit den Nachbargemeinden/den Gemeinden der Region (ggf. auch grenzüberschreitend) ein regionales Mobilitätskonzept entwickeln, das die wesentlichen regionalen Mobilitätsaspekte regelt. Zusätzlich sollte sie - mit der Unterstützung eines Fachbüros - im Rahmen der „étude préparatoire“ des kommunalen Flächennutzungsplanes (PAG) - ein kommunales Konzept entwickeln, das u.a. folgende Elemente enthält:

- Bestandsaufnahme aller bestehenden und in Planung befindlichen Straßen und Wege (Fuß- und Radwege) sowie des bestehenden Angebotes des öffentlichen Transportes;
- Analyse des Verkehrs mit Angaben (aufgrund von Zählungen) sowie „Modal split“ des in der Gemeinde selbst durch die EinwohnerInnen entstehenden Verkehrs sowie des Durchgangsverkehrs (Ziel- und Quellverkehr) (aus der Sicht von nachhaltigen Qualitätsanforderungen)

- Ableitung aus der Analyse heraus eines Maßnahmenkataloges mit klaren Zielen und Prioritäten betreffend die Organisation der Mobilität: mit dem angestrebten Anteil der verschiedenen Verkehre, einer Kalkulation der Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen, einer Hierarchie der verschiedenen Verkehrswege, konkreten Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrs und zur Förderung des Umweltverbundes, einer Lenkung/Verringerung des Zuliefer- /Güterverkehrs. Hierbei sollen auch Betriebe und sonstige Infrastrukturen berücksichtigt werden, für welche ggf. spezifische Lösungen erstellt werden müssen;
- Es versteht sich von selbst, dass ein Finanzierungsplan zur Umsetzung der Maßnahmen erstellt werden soll.

Im Falle eines rein kommunalen Verkehrskonzeptes sollte die Gemeinde den Nachbargemeinden ihre Ideen vorstellen, damit evtl. Interessenkonflikte offen geklärt werden können.

→ Aktive Einbindung und Information der BürgerInnen

Unerlässlich ist dabei die verschiedenen Bevölkerungsgruppen an der Entwicklung von Zielvorstellungen für die Mobilität in der Gemeinde einzubinden, denn sie haben auch verschiedene Ansprüche: ältere Personen benötigen ein anderes Angebot als Arbeitnehmer oder Kinder. Auch auf der Ebene der auf dem Gemeindeterritorium ansässigen Betriebe bzw. Aktivitätszonen gilt es spezifische Mobilitätskonzepte („plan de déplacement des salariés“) im Dialog zu erarbeiten (siehe weiter unten).

→ Staatliche Stellen vor ihre Verantwortung stellen

Einzelne Aspekte des Konzeptes können ohne Zweifel nur in Zusammenarbeit mit dem Staat angegangen werden, wie z.B. die Verkehrsberuhigung auf den Nationalstraßen. Die Gemeinde sollte an die verantwortlichen staatlichen Stellen appellieren, damit diese ihre Verantwortung übernehmen und jene Aspekte des Verkehrskonzeptes, die unter ihre Kompetenz fallen, umsetzen.

→ Regelmäßige Erfolgskontrolle durchführen

Eine regelmäßige Erfolgskontrolle der eingeleiteten Maßnahmen ist durchzuführen und natürlich zu veröffentlichen.



04

BEI DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG, DER GESTALTUNG VON ÖFFENTLICHEN PLÄTZEN UND STRASSEN: DIE MENSCH DURCH DIE RICHTIGEN PRIORITÄTEN AN DEN FOKUS STELLEN!

Die Gemeinde kann durch eine angepasste vorsorgende Siedlungsentwicklung und die Gestaltung ihrer Ortschaften/Stadtviertel einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass motorisierter Verkehr von vornherein vermieden, die sanfte Mobilität gefördert und eine Ortschaft der kurzen Wege entsteht. Damit kann so manches Problem von vornherein verhindert, die Lebensqualität gewährleistet werden. Stichworte sind: verkehrsfreie Zonen, direkte, sichere und attraktive Verbindungswege, begrünte Straßenräume u.a.m. sowohl innerhalb als auch zwischen den Ortschaften.

Im Konkreten sollte die Gemeinde Vorgaben in der Bautenplanung zur Verringerung des Verkehrsaufkommens und zur Förderung einer attraktiven Gestaltung der Ortschaften treffen:

→ Neue Wege bei der Ausrichtung der Bautenpolitik gehen:

- Die Gemeinde soll überlegen, ob das Konzept des „shared space“, das mehr und mehr Anklang findet, für bestimmte Ortsteile sinnvoll ist. Die Idee ist u.a., dass der Verkehr innerhalb von Ortschaften nicht primär über die zig unübersichtlichen Verkehrsschilder geregelt werden muss, sondern dass es auch ohne Schilderwald geht. D.h. dass Menschen - seien sie Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Nutzer der öffentlichen Transportmittel - untereinander ohne Verkehrsschilder und gleichberechtigt - kommunizieren. „Shared Space“ ist deshalb mehr als nur eine Idee der Verkehrsorganisation, sie ist auch im Sinne des sozialen Austauschs und des Miteinanders, statt mehr und mehr Verordnungen. Deshalb ist es sinnvoll, dass die Gemeinde gemeinsam mit ihren BürgerInnen und der Unterstützung eines Fachbüros überlegt, ob die Einführung von „shared space“ auf Teilen ihres Straßennetzes/in ihrem Ortskern wünschenswert und umsetzbar ist.
- Die Idee des „autofreien Wohnens“ sollte bei der Ausweisung von neuen Siedlungen in dicht bebauten Ortsteilen ins Auge gefasst und bewusst im Rahmen der Erstellung von „plans directeurs“ gefördert werden.

- Die Idee, private Stellplätze nicht mehr direkt am Wohnhaus einzurichten, sondern in **zentraleren Parkräumen am Rande** eines Viertels oder Neubaugebietes, soll ebenso von der Gemeinde untersucht werden.

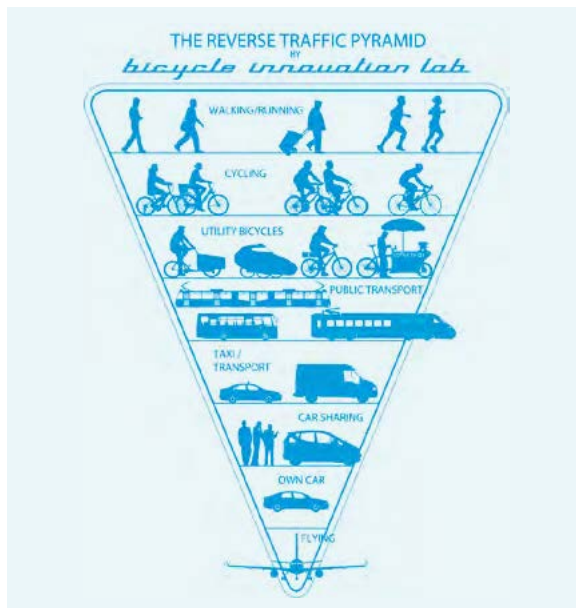
→ Sanfte Mobilität und öffentlicher Transport als zentrales Element in den Flächennutzungsplan und die Teilbebauungspläne integrieren

Bei der Grundausrichtung des Flächennutzungsplanes (PAG) sowie den Teilbebauungsplänen (PAP) sollte ein besonderes Augenmerk auf die Mobilität gerichtet werden, z.B.:

- die Straßenräume werden verkehrsberuhigt gestaltet;
- die Schaffung von „shared spaces“ wird je nach Situation ins Auge gefasst;
- Tempo-30-Zonen/Spielstraßen werden geschaffen;
- zusammenhängende Fuß- und Radwege (inner- und überörtlich) werden gezielt eingeplant;
- die öffentlichen Transportmittel werden in die Planung einbezogen (Haltestellen u.a.m.)
- ein entsprechendes Parkraummanagement, das den Individualverkehr bewusst eingrenzt, sollte erstellt werden...

In den „quartiers nouveaux“ sollte bei den Teilbebauungsplänen (PAP)- im Rahmen der vorgeschriebenen 25% der Fläche, die der Bauherr an die Gemeinde für öffentliche Zwecke abtreten muss - vor allem auch die sanfte Mobilität gefördert werden. In den „quartiers existants“ also z.B. bei der Bebauung von Baulücken, sollten die 5% der Fläche, die an die Gemeinde abgegeben werden müssen, vor allem in den Dienst der sanften Mobilität, d.h. von Fuß- und Radwegen, gestellt werden, insofern dies sinnvoll ist.

- Die Gemeinde führt das Konzept einer **Durchmischung der Aktivitäten (Arbeiten, Wohnen, sich versorgen, sich erholen...)** im Sinne der Ermöglichung „kurzer Wege“ durch, d.h. bestimmte Handwerksbetriebe sollen auch innerorts arbeiten können, die innerörtliche Ansiedlung von Geschäftsinfrastrukturen wird unterstützt (durch ein entsprechendes Bautenreglement, durch zur Verfügungstellung von Lokalen u.a.m.). Dies bringt Leben in die Gemeinde und verkürzt Transportwege.



Die Mobilitätspyramide illustriert, welche Prioritäten die Mobilitätsplanung der Gemeinde berücksichtigen sollte.

- **Neue oder aber der Ausbau bestehender Aktivitätszonen ebenso wie neue Siedlungen** werden nur zugelassen, wenn ein angepasstes Mobilitätskonzept vorliegt. Zusätzlich muss gewährleistet sein, dass die Ansiedlung der Betriebe keine unzumutbare zusätzliche Verkehrsbelastung für andere Viertel nach sich zieht bzw. ein Anschluss an den öffentlichen Transport möglich ist (u.a. durch gut erreichbare Haltestellen oder die Errichtung neuer Haltestellen auf Bus- oder Bahnstrecken).

Die Ansiedlung neuer Betriebe mit Schwerverkehr wird nur gestattet, wenn der Verkehr die Ortschaft nicht belastet bzw. wenn er über die Schiene erfolgen kann.

→ **Parkraumbewirtschaftung als Steuerungsinstrument nutzen**

Die Gemeinde verfolgt eine rigorose Parkraumbewirtschaftung. Dies in Abstimmung mit den Nachbargemeinden (damit der Verkehr nicht von einer Gemeinde auf die nächste verlagert wird). Ziel ist es dabei, durch eine rigorosere Parkraumbewirtschaftung mehr und mehr BürgerInnen zu gewinnen, die - statt Parkgebühren zu zahlen - öffentliche Transportmittel nutzen wollen. Das bedeutet im Konkreten:

- Wie bereits angeführt sollen **autofreie Siedlungen** – zentrale „Parkräume/Parkhäuser“, in Fällen, in denen nicht gänzlich aufs Auto verzichtet, aber autofreie Siedlungen erwünscht sind, geplant werden.

- Derzeit werden in zahlreichen Gemeinden im Rahmen der Bautenreglements immer noch eine zu hohe Anzahl an **Stellplätzen vorgeschrieben** (sei es bei Wohnungen oder Betrieben). Die Gemeinde sollte untersuchen, ob diese Vorgaben noch angebracht sind (wenn z.B. eine gute Anbindung an den öffentlichen Transport gegeben ist, oder Betriebe angeregt werden betriebliche Mobilitätskonzepte zu erstellen, die von öffentlicher Hand Unterstützung erfahren...). Hier kann z.B. auch Betrieben die Möglichkeit geboten werden, weniger Parkplätze anzubieten, falls sie über ein gutes Mobilitätskonzept verfügen (und umsetzen). Dies ist eine Win-Win-Situation: weniger Verkehr - geringere Ausgaben für den Betrieb, da weniger teures Bauland für Parkplätze verwendet werden muss - gutes Angebot im öffentlichen Transport für Arbeitnehmer (und Kunden).
- **Parkplätze bei öffentlichen Einrichtungen** werden (zumindest teilweise) durch Fahrradabstellplätze sowie Grünflächen ersetzt, wenn eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln garantiert ist – neue Fahrradabstellplätze geschaffen und ggf. vorgeschrieben.
- Parkplätze sollten verstärkt auch für **Pflegedienste** zur Verfügung gestellt werden (ähnlich der Stellplätze für Behinderte).



Was nützt ein zufriedenstellendes Angebot des öffentlichen Transportes wenn die Information dazu mangelhaft ist? Auch die Gemeinde steht hier in der Verantwortung!

05

ENG KONSEQUENT VERKEIERSBEROUE- GUNG FIR M I LIEWESQUALIT IT, MANNER KAM IDI, M I S CHERHEET... ENG KOMMUNAL PRIORIT IT!

Eine generelle Verkehrsberuhigung ist ein sehr wichtiger Schritt, um ein Mehr an Lebensqualität in der Gemeinde zu erreichen, da der Straßenraum so, zumindest teilweise, als sozialer Begegnungsort wiedergewonnen wird. Hierzu soll die Gemeinde u.a. folgende Initiativen ergreifen:

→ Ein mehrjähriger Priorit tenplan mit konkreten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollte von der Gemeinde in Auftrag gegeben und gemeinsam mit den BürgerInnen erstellt werden:

- die Einrichtung und entsprechende Gestaltung (!) eines flächendeckenden Netzes von tempobegrenzten Zonen sowie Begegnungszonen - Tempo-20- oder Tempo-30-Zonen (dies ggf. im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes sowie des Flächennutzungsplanes (PAG));

- eine generelle Verkehrsberuhigung des Straßenraumes und der bewusste Rückbau der Straßen;
 - Eine bürgerfreundliche, geschwindigkeitsdrosselnde Straßenführung der Nationalstraßen innerhalb der Ortschaften: geschwindigkeitsdrosselnde Maßnahmen und optische Gestaltungen wie Torsimulation an der Einfahrt, Umgestaltung der Fahrfläche, z.B. Fahrbahnerh hung, „gendarmes dormants“...).
- Besonderes Augenmerk wird bei der Verkehrsplanung dem „sicheren Schulweg“ gewidmet; dabei sollen auch die Kinder selbst eingebunden werden, denn sie kennen die Probleme auf ihrem Schulweg wohl am Besten.

06

STROOSSEN A PLAZE FIR DE FOUSS- GÄNGER - FIR D'LEIT DÉI DO WUNNEN!

Das Zufußgehen bereichert das soziale Leben in einer Gemeinde und kann über sehr leicht umsetzbare Maßnahmen von der Gemeinde gefördert werden.

Gemeinden sollen in ihrem Flächennutzungsplan, bei der Gestaltung von (neuen) Siedlungen, der Ansiedlung neuer Infrastrukturen... bewusst kurze, sichere und attraktive Fußwege einplanen: zur Schule, zu Einkaufseinrichtungen, kulturellen Zentren.... Doch auch losgelöst vom Flächennutzungsplan kann und soll die Gemeinde am Ausbau des Fußwegenetzes arbeiten.

→ **Interessen der Fußgänger stärker bei der Erstellung oder Änderung von PAG und PAPS berücksichtigen!**

Im Rahmen der „plans directeurs“ von neuen Siedlungen (PAP) oder neuer kommunaler Einrichtungen werden Fußwege von vornherein vorgeschrieben/mit eingeplant und eine Verbindung mit bestehenden Infrastrukturen gewährleistet. Dies auch gemäß dem Konzept der „desired lines“, d.h. der bevorzugten Wegestrecken von Fußgängern (von der Schule zum Bus u.a.m.).

→ **Fußgängercheck als wichtiges kommunales Instrument durchführen**

Besonders wichtiges Instrument zur Gestaltung der Fußwege ist der „Fußgängercheck“. Dabei werden mit den BürgerInnen (sei es mittels Umfrage nach festgelegtem Fragebogen oder durch Begehungen u.a.m.) konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Situation des Fußgängers erstellt. Die Maßnahmen reichen von der Abflachung der Bürgersteige über die attraktive Gestaltung der Fußwege (z.B. begrünte Fußwege) bis hin zur Schaffung neuer Fußwege. Dabei ist es wichtig, sogenannte „Zielorte“ (d.h. Schulen, Ortszentren...) besser für den Fußgänger zugänglich zu machen.

Vor allem Kinder und ältere Menschen soll die Gemeinde bei diesen Fußgängerchecks einbinden. Denn wenn diese Bevölkerungsgruppen mit der Fußwegeplanung „zufrieden“ sind, gilt dies auch tendenziell für andere Gruppen.

Der Fußgängercheck erlaubt es auf optimale Art und Weise, die Gemeinde im Sinne der Fußgänger zu entwickeln.

Die Gemeinde sollte den Staat ansprechen, dass er die Erstellung des Fußgängerchecks auch finanziell unterstützt (sowohl die Erstellung des Checks als auch die Umsetzung der Maßnahmen).

→ **Bestehende Fußwege verbessern - neue Wege gestalten - die Gemeinde generell attraktiver für den Fußgänger gestalten: einzelne Ideen**

- Im Rahmen der Erstellung eines allgemeinen Fußgänger-Konzeptes gewährleistet die Gemeinde, z.B. auf der Grundlage der erwähnten Checks, eine fußgängerfreundliche Gestaltung auch **bestehender Wege**, besonders entlang gefährlicher und vielbefahrener Straßen.
- Fußwege werden besonders **attraktiv gestaltet**, z.B. durch eine gewisse Begrünung, eine attraktive optische Gestaltung, Ruhebänke, ggf. auch Trinkwasserbrunnen u.a.m.
- (Öffentliche bzw. private) **Fußgängerpfade**, die seit alters her als Abkürzung in den Ortschaften genutzt werden (und teilweise nicht mehr zugänglich sind), werden erhalten bzw. wieder instand gesetzt. Fehlende Fußgängerwege zwischen den Ortschaften werden eingeplant.
- **Ampelschaltungen** werden zugunsten der FußgängerInnen geregelt. Der Einsatz von „Bettelampeln“ sollte sich auf Straßen mit sehr geringem (und wenig potentiell) Fußgängerverkehr beschränken.
- Die **Mobilitätsbelange verschiedener Bevölkerungsgruppen** gilt es besonders zu berücksichtigen (z.B. von behinderten Personen, Kindern). Diese sollen angeregt werden, selbst Vorschläge zur Verbesserung ihrer Mobilität zu unterbreiten (Stichwort: „Kinder planen ihren Schulweg“).
- Die Gemeinde informiert regelmäßig im **„Gemeingebuet“**, auf der Internetseite oder in spezifischen Faltschichten über den Sinn und die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen sowie über die Erfolge oder aber auch ggf. über Misserfolge und Probleme.

→ **Für Schulwege innerhalb einer Ortschaft soll der Einsatz des Pedibus erwogen werden.**



Ein zusammenhängendes Fahrradnetz innerhalb der Gemeinde sowie zwischen den Ortschaften müsste schon fast eine Selbstverständlichkeit und eine oberste Priorität der Gemeinde sein.

07

DE VĚLO – PRÄSENT AN DER GEMENG A GUTT NOTZBAR FIR ALL BIERGERINNEN

Das Fahrrad kann ein reelles Transportmittel für den Alltag, aber auch eine attraktive Freizeitgestaltung sein. Dabei ist es ein optimales Transportmittel: gesund, klimafreundlich, platzsparend... Dies erfordert jedoch sichere und angepasste Radwege. Die Gemeinde soll entsprechend ihrer Möglichkeiten die Förderung des Radverkehrs vollends ausschöpfen:

→ Straßenraum konsequent im Sinne des Radverkehrs gestalten

Die Gemeinde soll eine optimale Gestaltung des Straßenraumes für den Radverkehr verwirklichen:

- Sich für **Radschnellverbindungen** einsetzen, die Ortschaften untereinander mit einem verkehrssicheren Radweg verbinden, auf dem die Radfahrer an Kreuzungen Priorität gegenüber dem Autoverkehr genießen. Solche Radschnellverbindungen sind eine attraktive Alternative für Berufspendler, besonders wenn sie mit E-Mobilität genutzt werden. Sie ergeben allerdings nur Sinn, wenn mehrere Gemeinden sich zusammen tun und der Staat im Vorfeld die Gesetzgebung anpasst.

- **Tempo-20 und Tempo-30-Gebiete** sind ebenso wie „shared space“ Räume förderlich für den Radverkehr, und sollen auch aus diesem Grund - je nach Situation - eingeführt werden. Dabei soll die notwendige Umgestaltung des Straßenraumes angegangen werden (verkehrsberuhigende Maßnahmen, Durchgrünung, Verengung des Straßenraumes...).
- Ein **Radverkehrsplan - Radwegenetz**, der vor allem eine gute Erreichbarkeit der wichtigen Zentren der Ortschaft sicherstellt (Gemeinde, Schule, Geschäfte, Bahnhof, Post, Industriezonen, Sporteinrichtungen, Vereinslokale...), soll für die Gemeinde erstellt werden.
- Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes oder einer allgemeinen Verkehrsplanung sollten in größeren Gemeinden regelrechte **Fahrradstraßen** angelegt werden, in denen das Fahrrad Priorität genießt.
- **Einbahnstraßen** (hauptsächlich innerhalb der Ortschaften) gilt es für den Radverkehr, sofern sinnvoll, in Gegenrichtung zu öffnen.
- Ein **Anschluss** des lokalen **Radverkehrsnetzes** - mit einer entsprechenden Kennzeichnung - an ein regionales bzw. an das nationale Fahrradnetz ist ein Muss.

- Ergänzend zum Mobilitätskonzept soll die Gemeinde gemeinsam mit den BürgerInnen einen sog. **Widerstandskataster** im Rad- und Fußverkehr erstellen. Jeder noch so kleine „Widerstand“ wird aufgelistet und eine Prioritätenliste zur Beseitigung der Mängel erstellt (von einem den Radfahrer störenden Gullideckel bis zu einer schwer zu überquerenden Kreuzung oder einer für die sanfte Mobilität ungünstigen Ampelschaltung). Dabei soll den Anliegen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen besonders Rechnung getragen werden;
- Durch das Einrichten ausreichend breiter Radstreifen, von der normalen Straße optisch getrennt, soll eine **fahrradgerechte Aufteilung der Fahrbahn** erfolgen, und zwar dort wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nicht möglich ist;
- **Radverkehrswege** sollen optimal gestaltet werden, sowohl was die Qualität des Radweges selbst als auch die Beschilderung (Richtung, Distanz) anbelangt (ausreichende Größe der Schilder, Angabe der Distanzen...);
- Im **Bautenreglement** gilt es festzulegen, dass jedes neue Mehrfamilienhaus („résidence“) über eine entsprechende Mindestzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten und Platz für Kinderwagen pro Wohneinheit (ebenerdig) innerhalb des Gebäudes verfügt.

→ Gute Fahrradparkplätze gewährleisten

- Bei allen **öffentlichen Einrichtungen** sollen qualitativ hochwertige Fahrradparkplätze eingerichtet werden, die u.a. folgenden Kriterien gerecht werden: gute Abschließbarkeit/diebstahlsicher, Überdachung/wetterfest, „soziale Sicherheit“ (d.h. gute Sichtbarkeit).
- An zentralen Stellen sollen zudem sogenannte **„M-Boxen“** mit der CFL aufgerichtet werden (d.h. Käfige, in denen die Fahrräder diebstahlsicher, und witterungsgeschützt abgestellt werden). Dies trifft vor allem auf Bahnhöfe, P&Ride-Anlagen, größere öffentliche Infrastrukturen und Altstadtviertel zu, in denen die Einwohner keinen Platz im Wohnhaus selbst haben, um ihre Fahrräder abzustellen;
- Auch an Bahnhalten soll die Gemeinde **Bike & Ride Anlagen oder M-Boxen** einrichten, dies in Zusammenarbeit mit der CFL.
- Die Gemeinde soll zudem **andere Akteure motivieren**, ebenfalls **Fahrradparkplätze** einzurichten (Einkaufszentren, kulturelle Einrichtungen...).

→ Vielzahl an Detail-Maßnahmen im Sinne des Fahrrads ergreifen

Generell soll die Gemeinde eine Reihe von **Detail-Initiativen zur Förderung des Radverkehrs** selbst treffen bzw. unterstützen. Hierzu gehören:

- Die Gemeinde soll an zentralen Stellen Ladestellen für **E-Bikes** und Aushilfspumpen vorsehen.
- Die Gemeinde erstellt ein **Faltblatt** mit dem Fahrradwegenetz.
- Die Gemeinde stellt den **Bediensteten** der Gemeinde Fahrräder zur Verfügung.
- Die Gemeinde setzt sich - auch regional gemeinsam mit Nachbargemeinden - bei den **lokalen/regionalen Betrieben/Geschäften** für eine fahrradfreundliche Politik ein, durch u.a.: einen Anschluss an das Fahrradnetz, überdachte und abschließbare Fahrradständer.
- Bei **Festen** in der Gemeinde werden seitens der Gemeinde spezielle Fahrradabstellanlagen zur Verfügung gestellt.
- In größeren Gemeinden unterstützt die Gemeinde bewusst die **Einrichtung von Fahrradwerkstätten** (z.B. durch zur Verfügungstellen von Lokalitäten, Zusammenarbeit mit Arbeitsloseninitiativen).
- Bei **Umleitungen** wegen Straßenbauarbeiten wird den Radfahrern ein bequemer, geschützter Weg zur Verfügung gestellt, der gut für Autofahrer und Radfahrer gekennzeichnet ist.



08

DEN ÖFFENTLICHEN TRANSPORT PERFORMANT AN ATTRAKTIV ALS REELL ALTERNATIV ZUM AUTO ENTWICKELN!

Die Bedeutung ganz konkreter Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Transportes kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Eigentlich erfordern derartige Maßnahmen in der Regel verhältnismäßig geringe Finanzinvestitionen. Um das Recht der Bürger auf Mobilität zu garantieren soll die Gemeinde u.a. folgende Initiativen ergreifen:

→ Basis-Angebot des öffentlichen Transportes verbessern

- Generell soll sich die Gemeinde beim Staat für Maßnahmen zur **Erhöhung der Attraktivität** der öffentlichen Transportmittel einsetzen, d.h. u.a. für die Einrichtung von Busspuren, das Ersetzen der Busbuchten durch Buskaphaltestellen (dort, wo dies sinnvoll ist), die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl von Bushaltestellen, eine sinnvolle Linienführung u.a.m.
- Die Gemeinde soll sich (ggf. auch im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen, die im Gesetz zur Organisation des öffentlichen Transportes vorgesehen sind) gemeinsam mit Nachbargemeinden beim Nachhaltigkeitsministerium für eine Verbesserung von **Takt, Verbindungen und Qualität** der öffentlichen Transportmittel und Infrastrukturen einsetzen (dies unter Beteiligung der BürgerInnen).
- Seitens der Gemeinde sollte eine regelmäßige **Evaluation** der bestehenden **Linienführung** der öffentlichen Transportmittel und eine Anpassung des Linientakts an die Bedürfnisse der BewohnerInnen initiiert werden, dies auf Grundlage einer Befragung der EinwohnerInnen. Vor allem kleinere Gemeinden können dies wohl alleine unternehmen, doch sollten sie bei dem Verkehrsverbund und dem Ministerium in diesem Sinne vorstellig werden – bzw. mit den Nachbargemeinden, wenn möglich im Rahmen der regionalen Mobilitätskonferenz, aktiv werden.
- Über klassische Buslinien hinaus sollte seitens der Gemeinde ein **attraktiver, flexibler öffentlicher Transport** angeboten werden:
 - **Shuttle-Busdienste** sollen verstärkt eingesetzt werden zum Erreichen öffentlicher Gebäude, wie z.B. Schwimmbäder, Gemeindehaus, Kulturzentrum oder als direkter Zubringer zur Bahn;

- je nach Größe der Gemeinde soll ein **City-Bus** eingesetzt werden;
- Vereine sollen von ihrer Gemeinde finanziell unterstützt werden, wenn sie mit Bussen zu ihren Veranstaltungen (Match, Training, Proben, usw.) fahren. Eventuell können gemeindeeigene Kleinbusse zur Verfügung gestellt werden
- **Veranstaltungen** innerhalb der Gemeinden sollen gut mit öffentlichen Transportmitteln erreichbar sein (Vereine werden aktiv angesprochen und z.B. aufgefordert, Buspendeldienste einzusetzen; bei gemeindeeigenen Festen wird ein spezieller Bus-Service angeboten, bei besonderen Gelegenheiten, z.B. einem regionalem Markt, organisiert die Gemeinde Sonderfahrten usw.);
- **besondere Angebote** sollen geschaffen werden (Rufbusse, Jugendbusse, Sammeltaxis...);
- die Gemeinde sollte sich an einem flexiblen öffentlichen Transportsystem beteiligen, z.B. regionaler Rufbus für Zielgruppen (für Senioren zum Einkauf und Arztbesuch und für Kinder für Freizeitaktivitäten) und zu Tagesrandzeiten, zu denen die regionalen Busse nicht verkehren;
- die Gemeinde soll die Möglichkeit der Einführung von „**Late-Night-Bussen**“ untersuchen oder regionale diesbezügliche Initiativen unterstützen.
- Ein sicherer **Schülertransport** für Primärschulkinder ist zu gewährleisten (Begleitpersonal u.a.m.). Die Gemeinde soll sich beim Transportministerium dafür einsetzen, dass der Transport zu den Postprimärschulen über ausreichend Kapazität verfügt, nicht nur für SchülerInnen, sondern auch für LehrerInnen und andere Berufstätige.

→ Für eine attraktive Gestaltung von Bahnhöfen sowie Zug- und Bushaltestellen sorgen

Die Gemeinde gewährleistet den ordnungsgemäßen Unterhalt von Zug- und Bushaltestellen:

- Gemäß dem Gesetz zur Organisation des öffentlichen Transportes sind die Gemeinden für die Instandhaltung der **Bahnhaltstellen verantwortlich** (Ausnahme: Bahnhaltstellen bei Sekundärschulen und regionalen P&R-Anlagen). Die Gemeinde soll sich dieser Verantwortung stellen und attraktive Haltestellen gewährleisten (der Staat bezuschusst die Arbeiten gemäß Gesetz zur Organisation des öffentlichen Transportes mit bis zu 50%).

- Ebenso sind die Gemeinden verantwortlich für die **Gestaltung und den Unterhalt der Bushaltestellen**. Diese sollten kundenfreundlich eingerichtet sein, u.a. durch eine sichere Gestaltung für ein- und aussteigende Fahrgäste (vor allem hinsichtlich der Fahrbahnüberquerung), Witterungsschutz, Sauberkeit, gute Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, freundliches Design, gute Sicht auf die anfahrenden Busse, ggf. ohne Einbuchtung (direkt im Straßenraum angesiedelt), Fahrradabstellanlage.
 - Generell soll eine **attraktive Gestaltung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus bzw. Bus/Bahn** durch kurze Wege, leichte Erkennbarkeit, eine Überdachung usw. gegeben sein.
 - Alle **nötigen Informationen** sollen gut sichtbar (und beleuchtet) sowie leicht verständlich angebracht werden, bei größeren Gemeinden sollen ergänzend Lautsprecheranlagen und elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitanzeigen an wichtigen Zug- und/oder Bus-Haltestellen (Verspätungen, Fahrplanänderungen) angebracht werden.
- **Spezifische flexible Angebote für besondere Bedürfnisse anbieten**
- Ebenso unterstützt die Gemeinde (ggf. bei lokalen Vereinen auch finanziell) die Organisation von **flexiblen Busangeboten bei Freizeitveranstaltungen**.
 - Ggf. sollen bei Veranstaltungen **spezielle Tarife für Nutzer der öffentlichen Transportmittel** eingeführt werden (Kombi-Tickets = Eintrittskarte inkl. Fahrschein).
 - Betreiber **kultureller und sportlicher Infrastrukturen** soll die Gemeinde motivieren, verbilligte Eintrittspreise für die Nutzer der öffentlichen Transportmittel anzubieten. Dies würde sich ebenfalls für kommunale Infrastrukturen (z.B. Schwimmbad) anbieten.
 - Die Gemeinde führt **gezielte Sensibilisierungsaktionen** in Betrieben, Schulen, Bahnhöfen, an öffentlichen Plätzen u.a.m. durch (z.B. Vorstellung neuer Fahrpläne, Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“, Informationen im Zusammenhang mit der Einführung eines Schnuppertickets).
 - Größere Gemeinden sollen die Einrichtung von attraktiven **Paket-Aufbewahrungsstellen** unterstützen bzw. durchführen.

→ **Die Gemeinde als glaubwürdiger Akteur: Job-Tickets für Gemeindebedienstete anbieten**

Die Gemeinde soll zudem ein deutliches Signal setzen und ihrem Personal „Job-Tickets – Mpass“ zur Verfügung stellen (hier erhält die Gemeinde als Arbeitgeber von der Mobilitätszentrale vergünstigte Ganzjahresabonnements für die Benutzung aller öffentlichen Transportmittel), ebenso wie Dienstfahrräder.

→ **Optimale Information über das Angebot gewährleisten**

- **Fahrpläne** der öffentlichen Transportmittel (mit dem genauen Netzplan) sollen an allen **Haltestellen**, in kommunalen Gebäuden, an öffentlichen Plätzen, in lokalen Geschäften... aushängen, sowie auf der Internetseite der Gemeinde einsehbar sein.
- Bei Veranstaltungen und auf dem Briefpapier der Gemeinde usw. sollte immer die Erreichbarkeit mit dem Bus oder dem Zug angegeben sein. Generell sollte die Gemeinde bei allen **kommunalen Veranstaltungen** eine Information über die öffentlichen Transportmittel gewährleisten (Hinweise über An- und Abfahrtszeiten auf Flugblättern u.a., ggf. Einsatz spezifischer Busse).
- In größeren Gemeinden gilt es **spezifische Informationsstellen** über die öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. am Bahnhof, in der Fußgängerzone) einzurichten.



Änderungen im Mobilitätsverhalten können durch eine Vielzahl an Initiativen von der Gemeinde gefördert werden, z.B. durch eine Information über das Angebot des öffentlichen Transportes, Sensibilisierungsaktionen, die Organisation autofreier Tage, die Beteiligung an Aktionen wie „Tour du Duerf“ oder „Mam Vëlo op d'Schaff“ u.a.m.



Die Gemeinde sollte mithelfen, dass ein gemeinsames Mobilitätskonzept mit den Betrieben einer Aktivitätszone erstellt wird. Ausgehend von den Bedürfnissen der Angestellten und des Betriebes selbst gilt es, u.a ein Angebot an öffentlichem Transport bzw. auch an Mitfahrtgelegenheiten zu erstellen, das direkt auf die ArbeitnehmerInnen in der Zone zugeschnitten ist.

09

NEI WEEËR AN DER MOBILITÉIT – OCH FIR BETRIBER AN AKTIVITÉITZONEN!

Eine zukunftsorientierte Mobilität setzt voraus, dass Mobilitätskonzepte auf die Bedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen ausgerichtet werden. Dies trifft im Besonderen auch auf Aktivitätszonen zu, in denen klassische Buslinien nicht immer die richtige Lösung sind. Auch hier gilt es, die sehr spezifischen Anforderungen der dort arbeitenden Personen stärker aufzugreifen. Die Mobilitätszentrale spricht in verschiedenen Regionen Betriebe an - doch auch die Gemeinde sollte aktiv werden, denn die Mobilitätszentrale alleine schafft diese Aufgabe nicht.

- Die Gemeinde sollte sich im Rahmen der **Betriebsgenehmigung** für Auflagen betreffend die Mobilitätsplanung einsetzen - ihrerseits soll sie die bestmöglichen Bestimmungen in den **Flächennutzungsplan** PAG aufnehmen.
- Die Gemeinde soll deshalb die **Betriebe** auffordern - in enger Zusammenarbeit mit der Mobilitätszentrale sowie der Gemeinde - ein eigenes **Mobilitätskonzept** (ggf. in Zusammenarbeit mit Nachbarbetrieben bzw. im Rahmen einer Zusammenarbeit innerhalb einer Aktivitätszone) zu entwickeln. Dieses Konzept sollte u.a. folgende Elemente beinhalten:

- Erhebung der Wohnorte/Arbeitszeiten der Angestellten
 - **Analyse der bestehenden öffentlichen Transportmittel**
 - **Suche nach spezifischen Lösungen**, die auf die Bedürfnisse der ArbeitnehmerInnen zugeschnitten sind, z.B. Anpassung der öffentlichen Transportmittel an die realen Bedürfnisse, Werbung für Fahrgemeinschaften, Einsetzen von Zielbussen, Gewähren von Jobtickets, Organisation eines „Car-Pools“, Nutzung von Car-Sharing oder Fahrrädern für Dienstfahrten, Parkplatzbewirtschaftung nach Nachhaltigkeitskriterien.
- Betriebe sollen seitens der Gemeinde angeregt werden, wenn möglich einen **Anschluss an die Schiene** anzustreben bzw. die Dienste der Schiene zu nutzen.
- Die Gemeinde soll die **Betriebe offensiv beraten**, damit sie ein zeitgemäßes **Parkraummanagement** durchführen, d.h. weniger Parkplätze vorsehen, aber stattdessen die für den Parkraum vorgesehenen Gelder in eine spezifische Organisation eines öffentlichen Transports investieren.

10

NEI ENTWÉCKLUNGEN OPGRÄIFEN, ËNNERSTÛTZEN A SENSIBILISÉIEREN!

In der Organisation der Mobilität festigen sich Trends der vergangenen Jahre. Analysen zeigen auf, dass vor allem auch junge Menschen immer weniger Bedarf haben, über ein eigenes Auto zu verfügen, es für sie vielmehr wichtig ist, bei Bedarf auf einen passenden PKW zurückgreifen zu können. Oder aber: mehr und mehr Menschen erachten Autokolonnen als widersinnig, in denen in jedem Fahrzeug eine oder vielleicht zwei Personen sitzen. Die Bereitschaft, sich an einer Fahrgemeinschaft zu beteiligen ist gestiegen. Auch machen sich neue Konzepte des „Miteinanders“ der verschiedenen Transportträger im Rahmen einer regelrechten „Transportkette“ breit.

Die Gemeinde sollte offen für die neuen Trends in der Gesellschaft sein, es seien dabei nur zwei unter vielen anderen potentiellen hervorgehoben:

- Gemeinsam mit Nachbargemeinden (in dichten Siedlungsgebieten und größeren Gemeinden), unter Abstimmung mit den nationalen Strukturen, sollte überlegt werden einen **Car-Sharing** Dienst anzubieten sowie den **Aufbau einer Mitfahrerorganisation** zu unterstützen.
- Auch Initiativen wie „**autofreie Erlebnistage**“ sollten seitens der Gemeinde – optimalerweise erneut in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden – ins Auge gefasst werden.

