



**mouvement
écologique**

Mobilitéit

Vun *autosgerechten* zu *liewegen*,
mënschegerechten, duerchgréngte Gemengen!

Wat huet sech an de leschte 6 Joer gedoen?

Einerseits gewinnt man den Eindruck, als hätte sich recht viel getan: Der Wunsch von zahlreichen Menschen, sich zu Fuß, mit dem Rad oder dem (gratis) öffentlichen Transport fortzubewegen und das Wissen um die mit dem Autoverkehr verbundenen Probleme haben zugenommen. Die Attraktivität und die hohen Nutzer:innenzahlen der modernen Stadtbahn haben auf besonders prägnante Art und Weise aufgezeigt, wie breit die Akzeptanz und der Bedarf nach einem gut organisierten öffentlichen Transport sind. So wurden auch positiverweise in einigen Gemeinden gute Initiativen im Sinne des „shared space“ ergriffen, Radwege auf kommunaler bzw. interkommunaler Ebene neu angelegt.

Doch trotz dieses gewissen Mentalitätswandels und wichtiger Projekte hat in den Gemeinden und Regionen kein eigentliches Umdenken und noch keine wirklich „neue Ära“ der Mobilitätsplanung stattgefunden. Fuß- und Radwege sind vielfach nach wie vor ein Flickenteppich, der öffentliche Transport hinkt (trotz der durchgeführten Reformen) der Entwicklung (sowohl der Bevölkerung als auch der Arbeitsplätze) hinterher, in den Gemeinden erfolgt nach wie vor eine recht stark auf den Autoverkehr ausgerichtete Mobilitätsplanung. Lebhaftige Diskussionen entstehen immer noch, wenn es um die Umgestaltung von Parkplätzen geht. Autoarme bzw. autofreie Viertel sind noch Seltenheitsware.

Dabei wären mehr und mehr Menschen bereit, neue Wege zu gehen: im Sinne der Lebensqualität, des Klimaschutzes u.v.a.m.

Wat ass den Challenge an de nächste 6 Joer ?

Die Ziele sind eindeutig: ein gänzlich Umdenken, eine regelrechte Verkehrswende und damit verbunden eine neue Planungskultur auch auf kommunaler Ebene sind geboten!

Der Straßenraum und öffentliche Plätze sollten wieder Lebens- und Begegnungsräume für Menschen werden: 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. Dies anstelle eines weiter zunehmenden Autoverkehrs, der Menschen auf enge Bürgersteige verdrängt und Konflikte zwischen Fahrradfahrern:innen und Fußgängern:innen auf zu engem Raum verschärft oder „öffentliche“ Plätze, die von Beton, „Petersilien-Grün“ oder Parkplätzen bestimmt werden...

ZIEL IST:

- die Menschen, die in der Gemeinde **WOHNEN** in den Fokus zu rücken und nicht jene, die die Ortschaft durchqueren;
- den „**modal split**“, d.h. den Anteil vom Fahrradverkehr und Fußgängern:innen sowie öffentlichem Transport, konsequent anzuheben;
- den **Straßenraum** – als **sozialen Begegnungsort** – so umzugestalten, dass der Mensch, Fuß- und Radfahrer:innen und das Miteinander von Menschen im Vordergrund stehen, und nicht der Autoverkehr;
- es den Bürger:innen zu ermöglichen, sich attraktiv und bequem **zu Fuß, mit dem Rad oder ggf. auch mit dem Bus** innerhalb ihrer Gemeinde und darüber hinaus fortzubewegen;
- einen besonderen Blick auf die **Menschen mit eingeschränkter Mobilität** zu richten;
- den **öffentlichen Transport** derart zu organisieren, dass jede/r Einwohner:in auch ohne Pkw mobil ist;
- die **Verkehrssicherheit** für alle Bevölkerungsschichten in den Vordergrund zu stellen und besondere Maßnahmen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, ältere Menschen, Kinder ... zu ergreifen;
- die **Gemeinde graduell in diesem Sinne umzugestalten** und bei allen wichtigen Planungsprojekten der Gemeinde diesen Prinzipien Rechnung zu tragen;
- die **Bürger:innen** generell bei der Mobilitätsplanung **einzubinden**;
- auch auf **regionaler Ebene ein entsprechendes Mobilitätskonzept** in die Wege zu leiten.

Mir setzen eis a fir eng Gemeng, déi ...

01 ... HIER PRIORITÉIT OP D'FËRDERUNG VUN DER AKTIVER MOBILITÉIT A FIR DE MËNSCH SETZT

Das wichtigste Bekenntnis der Gemeinde wird sein: Bei aller Bedeutung, die das Auto im Mobilitätsverhalten (noch) hat: die Zeiten werden vorbei sein, in denen der motorisierte Individualverkehr in diesem Ausmaß gegenüber anderen Mobilitätsformen bevorteilt wird!

Die Gemeinde steht für eine Umkehr in der Mobilitätsplanung, die den Menschen den Fuß- und Radverkehr im Fokus hat.

Das Auto und Parkplätze sollen nicht mehr in dem heutigen Ausmaß die öffentlichen Plätze und Straßen vor allem durch Parkplätze und Autos prägen.

Die Gemeinde wird ihre absolute Priorität darauf setzen, dass die Umgestaltung der Straßen und der öffentlichen Plätze derart erfolgt, dass eine Umkehr in der gängigen Mobilitätsplanung erfolgt:

- die aktive Mobilität von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wird gefördert;
- der öffentliche Transport in allen Formen optimiert;
- eine gute Durchgrünung sowie attraktive Begegnungsräume für den Menschen gestaltet;
- der motorisierte Individualverkehr verliert seine Priorität im Besonderen in den Ortszentren und Wohnquartiere werden autoarm gestaltet.

Dieses Leitbild wird die Gemeinde in all ihren Arbeiten prägen.

So wird sie einerseits sehr gezielt an einem Konzept zum Umbau bestehender Viertel- und Straßenräume arbeiten und bei jeden neuen Planungen, diese Prioritätensetzung umsetzen.

02... SECH STAARK MÉCHT, FIR ENG NATIONAL A REGIONAL KOHERENT MOBILITÉITSPANUNG

Die Gemeinden hängen in ihrer Mobilitätspolitik sehr stark vom Staat ab. Dieser hat mit dem PNM 2035 („plan national de mobilité“) eine kohärente Strategie auf den Tisch gelegt, die den Fuß-, Radverkehr- und den öffentlichen Transport in den Fokus rückt.

Die Gemeinde wird ihren Beitrag leisten, damit die großen Leitlinien dieser Strategie thematisiert und so weit wie möglich umgesetzt werden: sowohl auf kommunaler als auch auf regionaler Ebene.

Die Gemeinde wird ...:

- **... sich einsetzen, damit eine regionale Absprache und Organisation der Mobilität erfolgt**

So wichtig und unerlässlich eine gute Mobilitätspolitik in einer Gemeinde ist: gerade auch die Zusammenarbeit der Gemeinden in der Region erlaubt es, die aktive Mobilität sowie den öffentlichen Transport voranzubringen.

Deshalb setzt sich die Gemeinde in den regionalen Gremien, in denen sie vertreten ist - seien es regionale Syndikate, „Konventionsgebiete“, Naturparks, regionale Aktivitätszonen u.ä. - für eine regionale Mobilitätsplanung ein.

Der Schwerpunkt des Engagements der Gemeinde wird dabei vor allem auf der **gemeindeübergreifenden Planung** von Fuß- und Fahrradwegen, der Verbesserung des öffentlichen Transportes, der Verkehrsberuhigung auch von zentralen Verkehrsachsen u.a.m. stehen.

Dabei wird die Gemeinde sich für die Erstellung eines **regionalen Gesamtkonzeptes** im Bereich „Mobilität“ einsetzen, das mit klaren Zielen und Instrumenten verbunden ist. Dieses wird – neben punktuellen Maßnahmen – den optimalen Handlungsrahmen für die Gemeinde setzen.

Derartige kommunale und/oder regionale Planungsvorhaben werden vom Staat finanziell unterstützt, die Gemeinde wird von dieser Möglichkeit profitieren.

- **... sich bei der Planung und Gestaltung der „multimodalen Plattformen“ sowie der Park&Rides einbringen**

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

03 ... BIERGER:INNEN KONSEQUENT BEI DER MOBILITÄTSPLANUNG ABËNNT, WELL SI AM BESCHTE WËSSEN, WOU DE SCHONG DRËCKT

Eine wirklich gute Organisation der aktiven Mobilität sowie des öffentlichen Transportes ist nur dann möglich, wenn die Einwohner:innen ganz konkret in die Planung eingebunden werden: sowohl diejenigen, die bereits heute zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Transport unterwegs sind, als auch jene, die dies noch nicht oder weniger tun (u.a. da das Angebot nicht auf ihre Bedürfnisse angepasst ist bzw. ein zusätzlicher Informationsbedarf besteht).

In den vergangenen Jahren wurden durchaus erste positive Initiativen in diesem Sinne getroffen. Dies sowohl auf nationaler als auch kommunaler Ebene. Es besteht jedoch noch „Luft nach oben“:

Die Gemeinde wird ...

- **... Einwohner:innen als Experten der kommunalen Mobilitätsplanung anerkennen und entsprechend einbinden**

Die Gemeinde wird alle ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, um Bürger:innen aktiv in die allgemeine Mobilitätsplanung einzubinden. Denn sie kennen ihre Ortschaft am besten, wissen häufig, wo der Schuh am meisten drückt und was getan werden müsste. Wissen von Bürger:innen gepaart mit jenem von Expert:innen ist die Voraussetzung für eine optimale Planung der Mobilität. Dabei bietet es sich an, die Einwohner:innen u.a. bei folgenden Projekten einzubinden:

- **Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes:** Verbesserung eines bestimmten Fußweges (z.B. zum Ortskern), Beseitigung von gefährlichen und unangepassten Wegteilen, Erstellung eines kohärenten Gesamtkonzeptes (Fuß- und Radwegeplan u.ä.);
- **Gestaltung des öffentlichen Transportes:** von der Überarbeitung der Fahrpläne und Priorisierung der Busse bis zur Einrichtung von spezifischen Angeboten wie City-Bus, Rufbus, Schulbus. ggf. Pedibus...;
- **Beteiligung bei konkreten Planungen:** Umbau eines Straßenabschnittes, bessere Anbindung einer kommunalen Einrichtung ...;
- **Beteiligung bei größeren Planungen:** Gestaltung von Straßenverläufen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Einführung bzw. der Gestaltung von „shared space“ oder Tempo 30-Arealen, Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ...

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

- **... Mitwirkungsmöglichkeiten im Alltag gewährleisten**

Die Gemeinde wird den Einwohner:innen aber auch die Möglichkeit geben, ihre „alltäglichen“ Anliegen auf einfache Art und Weise vorzubringen.

So wird die Gemeinde ...:

- ... **eine Kontaktperson benennen und eine Hotline einrichten**, damit Einwohner:innen wissen, wie sie der Gemeinde Probleme mitteilen / Anregungen einbringen können;
- ... **das Modell einer „Vëloskaart“ – „Foussgängerkaart“ übernehmen**: hier können Bürger:innen digital (z.B. auf einer Karte oder einer Luftaufnahme) ihre Anliegen vorbringen, wie die Mobilität verbessert werden kann, welche Schwachstellen es gibt u.a.m.

Es liegt auf der Hand, dass der Umgang der Gemeinde mit diesen Anregungen / Kritiken transparent erfolgen muss.

- **... eine beratende Mobilitätskommission/-gruppe einsetzen**

Eine beratende (Umwelt- und) Mobilitätskommission/-gruppe, die in die Mobilitätsplanung der Gemeinde eingebunden wird, ist zudem eine sinnvolle weitere konkrete Maßnahme. Diese Rolle könnte ggf. auch das kommunale Klimateam übernehmen.

- **... einen Finanzierungsplan zur Umsetzung der Maßnahmen erstellen**

Die Gemeinde wird sowohl jährliche Budgetmittel einsetzen, damit punktuelle Verbesserungen durchgeführt werden können, als auch einen mehrjährigen Budgetplan zur Umgestaltung der bestehenden Straßen und öffentlichen Plätze sowie zur Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes vorsehen.

- **... 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 wird an die zuständigen staatlichen Stellen appellieren, damit diese ihre Verantwortung übernehmen und jene Aspekte des Verkehrskonzeptes, die unter ihre Kompetenz fallen, umsetzen.

- **... eine regelmäßige Erfolgskontrolle durchführen**

Eine regelmäßige Erfolgskontrolle der eingeleiteten Maßnahmen durchführen und veröffentlichen.

04 ... DEM AUTO DE RICHTIGE STELLEWÄERT GËTT!

Wer den Fuß- und Radverkehr sowie das soziale Leben in der Gemeinde fördern und lebendigere Ortschaften schaffen will, der kommt nicht umhin, die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Dieser bleibt sicherlich ein Glied in der Mobilitätskette, ihm soll aber nicht mehr die oberste Priorität eingeräumt werden. Ganz im Gegenteil!

Eine derartige Politik 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.

Die Gemeinde wird ...:

- **... flächendeckend Tempo 20 / Tempo 30 umsetzen**

Angesichts der Vorteile von Tempo 20 / Tempo 30 sind hinlänglich bekannt, wird die Gemeinde – wie bereits zahlreiche Gemeinden ebenfalls im Ausland – flächendeckend derartige Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen. Vorteile sind u.a.: eine höhere Aufenthaltsqualität für alle Einwohner:innen, eine weitaus höhere Sicherheit für die schwächsten Teilnehmer:innen (Fußgänger:innen und Radfahrer:innen), eine erhebliche Lärmreduktion für die Anrainer u.a.m.)

Deshalb wird die Gemeinde überall dort, wo Menschen wohnen, flächendeckend Tempo 20 / Tempo 30 Areale einführen. Nicht mehr Tempo 50 soll die Regel sein, sondern Tempo 20 / Tempo 30.

Die Gemeinde wird zu Beginn der neuen Legislaturperiode einen Dialog über diese Maßnahme mit den Einwohner:innen sicherstellen und ggf. ein Forum mit Experten sowie betroffenen Interessenverbänden aus Städten, die diese Maßnahme bereits umgesetzt haben, in die Wege leiten – und daraufhin die notwendigen politischen Entscheidungen treffen.

- **... einen mehrjährigen Prioritätenplan mit konkreten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erstellen und umsetzen**

Die Gemeinde wird diese Areale unabhängig von der heutigen Gestaltung der Fahrbahn ausweisen. Sie wird jedoch parallel einen mehrjährigen Plan erstellen, wie die Straßengestaltung phasenweise an die neue Situation angepasst werden kann: seien es weitreichendere Umbauten (z.B. Rückbau des Straßenraumes, Anpflanzung von Straßenbäumen) oder aber punktuelle geschwindigkeitsdrosselnde Maßnahmen und optische Gestaltungen durchführen, wie Torsimulation an der Einfahrt, Umgestaltung der Fahrfläche, z.B. erhöhte Fußgängerüberwege, „trottoirs traversants“, „gendarmes dormants“.... Auf staatlichen Straßen (CR, Nationalstraße) wird dazu das Einverständnis des zuständigen Ministeriums eingeholt.

- **shared space in den Vordergrund rücken**

Die Gemeinde wird überlegen, ob zusätzlich das Konzept des „shared space“, das mehr und mehr Anklang auf kommunaler Ebene findet, für bestimmte Ortsteile sinnvoll ist. Charakteristisch ist dabei eine Umkehr in den Prioritäten auf Verkehrsschilder, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen zu verzichten. Gleichzeitig sollen die Verkehrsteilnehmer:innen vollständig gleichberechtigt werden und sich untereinander verständigen, wobei die Vorfahrtsregel weiterhin Gültigkeit besitzt. Im Gegensatz zur konventionellen Verkehrsberuhigung ist auch eine Anwendung in Hauptverkehrsstraßen möglich. „Shared Space“ ist deshalb mehr als nur eine Idee der Verkehrsorganisation, sie steht auch für sozialen Austausch und ein Miteinander statt immer mehr und mehr Verordnungen. Die Gemeinde wird deshalb

gemeinsam mit ihren Bürger:innen und der Unterstützung eines Fachbüros überlegen, ob die Einführung von „shared space“ auf Teilen ihres Straßennetzes / in ihrem Ortskern wünschenswert und umsetzbar ist.

- **... den Rückbau bestehender Straßen und deren Durchgrünung sicherstellen und sich gegen den Bau weiterer Straßen positionieren**

In einem Mehrjahresplan wird der Rückbau bestehender Straßen und deren Durchgrünung vorangetrieben. Es versteht sich von selbst, dass die Gemeinde grundsätzlich keine weiteren Straßenprojekte, vor allem Umgehungsstraßen, in die Wege leiten bzw. akzeptieren soll.

- **... den Durchgangsverkehr in bestehenden Vierteln unterbinden**

Hier haben sich sog. „Diagonalsperren“ bewährt (Umleitung bei Kreuzungen um die Geradeausfahrt zu unterbinden).

- **... die Anzahl der Stellplätze für normale Pkws reduzieren**

Kleinere und größere Städte im Ausland machen es vor: Durch weniger Parkplätze wird neuer Raum geschaffen für den Fuß- und Radverkehr und das soziale Miteinander und der öffentliche Verkehr kann stellenweise besser fließen ohne Behinderung durch parkende Autos. Die Gemeinde wird sich deshalb eine Strategie geben zur graduellen Reduktion der Anzahl der Parkplätze, vor allem auf öffentlichen Plätzen bzw. Umwandlung in Stellplätze für Fahrräder, Menschen mit Behinderung und mobile Pflegedienste.

Gleichzeitig wird die Gemeinde bei neuen Siedlungen die Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze pro Wohneinheit sehr niedrig halten (keine Minima, sondern Maxima vorschreiben) bzw. autofreie oder gar autofreie Siedlungen vorsehen, dies bei guter Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel bzw. dem Angebot von Car-Sharing (cf Kapitel PAG).

- **... Car-Sharing sehr bewusst fördern / Mitfahrgelegenheiten fördern**

Mittlerweile kann jede Gemeinde sich an einem nationalen Car-Sharing Angebot beteiligen. Die Förderung des Car-Sharing ist dabei ein sehr wesentlicher Baustein, um eine zukunftsorientierte Mobilität in die Wege zu leiten. Deshalb wird die Gemeinde sich aktiv an einem derartigen System beteiligen und dieses Angebot umgehend in der Gemeinde einführen. Haushalte ohne Auto bekommen Schnupperangebote für Car-Sharing.

Es sollte auch untersucht werden, ob das Car-Sharing-Angebot durch One-way-Fahrten erweitert bzw. attraktiver gestaltet werden kann.

Auch privates Car-Sharing wird gefördert, z.B. durch Schaffung von Stellplätzen für Gruppen von mind. 5 Führerscheinhalter:innen, die sich ein privates Auto teilen.

Ebenso wird die Gemeinde sich die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten in dem Sinne unterstützen, in dem sie auf das Angebot aufmerksam macht u.a.m. Die Gemeinde schafft Mitfahrer-Parkraum an den Ortsrändern.

- **... wildes Parken auf Fuß- und Radwegen ahnden**

Die Gemeinde wird sicherstellen, dass eine konsequente Kontrolle stattfindet, damit Fuß- und Radwege nicht zugestellt werden.

05 ... ZU FOUSS GOEN ATTRAKTIV A SÉCHER MÉCHT

Das Zufußgehen bereichert das soziale Leben in einer Gemeinde, erlaubt den Austausch und das Miteinander. Dabei kann es bereits durch zahlreiche, leicht umsetzbare Maßnahmen gefördert werden. Die Gemeinde wird deshalb für kurze, sichere und attraktive Fußwege sorgen: zur Schule, zu Einkaufseinrichtungen, kulturellen Zentren, zu den Haltestellen...

Die Gemeinde wird...

- ... die Interessen der Fußgänger:innen stärker bei der Erstellung oder punktuellen Abänderung 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 aines“, d.h. der bevorzugten Wegestrecken von Fußgängern:innen (von der Schule zum Bus u.a.m.).

- ... den Fußgängercheck als wichtiges kommunales Instrument durchführen

Besonders wichtiges Instrument zur Gestaltung der Fußwege ist der „Fußgängercheck“. Er erlaubt es auf optimale Art und Weise, die Gemeinde im Sinne der Fußgänger:innen zu entwickeln.

Dabei werden mit den Einwohner:innen (sei es mittels Umfrage nach festgelegtem Fragebogen oder durch Begehungen u.a.m.) konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Situation des Fußgängers erstellt. Die Maßnahmen können 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 fußläufig zugänglich zu machen.

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

Die Gemeinde wird den Staat ansprechen, damit er die Erstellung des Fußgänger:innencheck auch finanziell unterstützt (sowohl die Erstellung des Checks als auch die Umsetzung der Maßnahmen).

Die Gemeinde wird ...

- ... generell attraktiver für Fußgänger gestaltet
 - Die Gemeinde gewährleistet eine fußgängerfreundliche Gestaltung auch **bestehender Wege**, besonders entlang gefährlicher und vielbefahrener Straßen, z.B. auf der Grundlage der erwähnten Checks.
 - (Öffentliche bzw. private) **Fußgängerpfade**, die von 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.

- Fußwege werden besonders **attraktiv gestaltet**, z.B. durch Begrünung, eine attraktive optische Gestaltung, Ruhebänke, Beschattungen (z.B. durch Segel), wo keine Bäume gepflanzt werden können ggf. auch Trinkwasserbrunnen u.a.m. sichergestellt werden.
- **Ampelschaltungen** werden zugunsten der Fußgänger:innen geregelt. Die Gemeinde wird sicherstellen, dass eine großzügige Ampelschaltung zugunsten der Fußgänger:innen erfolgt. Heute fühlen diese sich noch häufig als Bürger:innen zweiter Klasse, da sie lange auf dieses „Umschalten“ warten müssen und sich auch noch über die Straße „hetzen“ müssen. Die sogenannten „Bettelampeln“, auch „Drückampeln“, bei welchen Fußgänger:innen lange warten müssen, werden auf Straßen mit sehr geringem Fußgängerverkehr beschränkt. Einfache und schnelle Straßenquerungen sind ein wichtiges Element einer fußgänger:innenfreundlichen Verkehrspolitik. Durch die gezielte Verkürzung von Wartezeiten („Sofortgrüenschaltung“) an Ampeln wird der Fußverkehr schneller und attraktiver. Die Akzeptanz des Rotlichtes und damit die Verkehrssicherheit verbessern sich.
- Die **Fußüberquerungen** werden dabei generell weitaus attraktiver gestaltet. Dabei gilt es, die spezifische Situation zu analysieren und die bestmögliche und kürzeste Überquerung sicherzustellen. Statt dass z.B. an einer Kreuzung ein/e Fußgänger:in zwei Querungen mit entsprechenden Wartezeiten durchführen muss, um auf die schräg gegenüberliegende Seite zu kommen, wird je nach Situation eine synchrone Ampelschaltung vorgesehen oder besser, eine diagonale Überquerung bei Kreuzungen mit hohem Fußgänger:innenverkehr vorgesehen. Somit gibt die Gemeinde das deutliche Signal: Fußgänger:innen gehen vor: der Autoverkehr muss ggf. warten!
- **Fußgänger:innenüberwege außerorts** müssen erhalten und besser gesichert werden, z.B. durch Inseln in der Mitte der Straße, sodass Fußgänger:innen die Straße mit Unterbrechung überqueren können. Außerdem muss dort die Geschwindigkeit für Fahrzeuge auf maximal 70 km/h gedrosselt werden.
- Die **spezifischen Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen** werden dabei besonders berücksichtigt (z.B. von Personen mit Behinderung, Kindern). Diese werden sehr konkret in die Planung eingebunden, sei es, dass sie aufgefordert werden, kontinuierlich Probleme / Verbesserungsvorschläge zu thematisieren oder sei es, dass sie im Rahmen von Projekten systematisch eingebunden werden (Stichwort: „Kinder planen ihren Schulweg“).
- Die Gemeinde informiert regelmäßig im „**Gemengebuet**“, auf der Internetseite oder in spezifischen Faltblättern 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 wird der Einsatz des **Pedibus** erwogen werden.

06 ... ABSOLUT VĚLOSFRĚNDLECH ASS

Das Fahrrad kann ein reelles Transportmittel für den Alltag, aber auch eine attraktive Freizeitgestaltung sein, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Notwendig sind dazu sichere und angepasste Radwege. Die Gemeinde wird ihren Möglichkeiten entsprechend die Förderung des Radverkehrs vollends ausschöpfen:

Die Gemeinde wird...

- **... für eine regionale Mobilitätsplanung im Sinne der Radfahrer:innen eintreten**

- Die Gemeinde wird sich für **Radschnellverbindungen** einsetzen, die Ortschaften untereinander mit einem verkehrssicheren Radweg verbinden, auf dem die Radfahrer:innen an Kreuzungen Vorfahrt gegenüber dem Autoverkehr genießen. Solche Radschnellverbindungen sind eine attraktive Alternative für Berufspendler:innen, 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.
- Die Gemeinde wird darüber hinaus einen **Anschluss** des lokalen **Radverkehrsnetzes** – mit einer entsprechenden Kennzeichnung – an ein regionales bzw. an das nationale Fahrradnetz sicherstellen.

- **... den Straßenraum konsequent im Sinne des Radverkehrs planen und gestalten**

Die Gemeinde wird eine optimale Gestaltung des Straßenraumes für den Radverkehr verwirklichen. Sie wird ...

- ... **Tempo-20 und Tempo-30-Gebiete** ebenso wie „**shared space**“ **Räume** flächendeckend einführen. Dabei wird die notwendige Umgestaltung des Straßenraumes schrittweise angegangen (verkehrsberuhigende Maßnahmen, Durchgrünung, Verengung des Straßenraumes...);
 - ... einen **Radverkehrsplan – Radwegenetz** für die Gemeinde erstellen, der vor allem eine gute Erreichbarkeit der wichtigen Zentren der Ortschaft sicherstellt (Gemeindeverwaltung, Schule, Geschäfte, Bahnhof, Post, Gewerbegebiet, Sportseinrichtungen, Vereinslokale...);
 - ... im Rahmen eines Verkehrskonzeptes oder einer allgemeinen Verkehrsplanung regelrechte **Fahrradstraßen** angelegt werden, in denen das Fahrrad Priorität genießt (trifft vor allem auf größere Gemeinden zu);
 - ... **Einbahnstraßen** (hauptsächlich innerhalb der Ortschaften) für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen;
 - ... durch das Einrichten ausreichend breiter Radstreifen, von der normalen Straße (auch optisch) getrennt, eine **fahrradgerechte Aufteilung der Fahrbahn** sicherstellen, und zwar vor allem dort, wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nicht möglich ist;
 - ... **Radverkehrswege** optimal gestalten, sowohl was die Qualität des Straßenbelags als auch die Beschilderung (Richtung, Distanz) anbelangt (ausreichende Größe der Schilder an gut sichtbarer Stelle...);
 - ... im **Bautenreglement** festlegen, dass jedes neue Mehrfamilienhaus („résidence“) über eine entsprechende Mindestzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten und Platz für Kinderwagen pro Wohneinheit (ebenerdig oder über Rampe zugänglich) innerhalb des Gebäudes verfügt.
- **... den Radverkehr kontinuierlich ausbauen und fördern**

Die Gemeinde wird ...

- ... Fahrradwege und Fahrradstellplätze so gestalten, dass sie ebenfalls für das **Cargo-Bike** zugänglich sind. Cargo-Bikes sind eine wichtige Form der E-Mobilität und werden immer beliebter;
 - ... ergänzend zum Mobilitätskonzept gemeinsam mit den Bürger:innen 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 Gullydeckel bis zu einer schwer zu überquerenden Kreuzung oder einer für die sanfte Mobilität ungünstigen Ampelschaltung). Dabei wird den Anliegen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen besonders Rechnung getragen werden;
 - ... vor allem bei allen **öffentlichen Einrichtungen** qualitativ hochwertige **Fahradparkplätze** einrichten, die u.a. folgenden Kriterien gerecht werden: gute Abschließbarkeit/diebstahlsicher, Überdachung/ wetterfest, „soziale Sicherheit“ (d.h. gute Sichtbarkeit);
 - ... sich zusätzlich bei den **lokalen/regionalen Betrieben/Geschäften** für eine fahrradfreundliche Politik einsetzen, durch u.a.: einen Anschluss an das Fahrradnetz, überdachte und abschließbare Fahrradständer – auch regional gemeinsam mit Nachbargemeinden;
 - ... an zentralen Stellen werden zudem sogenannte **„M-Boxen“** aufrichten (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:innen keinen Platz im Wohnhaus selbst haben, um ihre Fahrräder abzustellen;
 - ... auch an Bahnhöfen **Bike & Ride Anlagen oder M-Boxen** einrichten, dies in Zusammenarbeit mit der CFL;
 - ... bei **Umleitungen** einen bequemen und geschützten Weg einrichten, der gut für Autofahrer:innen und Radfahrer:innen gekennzeichnet ist.
- **... eine Vielzahl an Einzel-Maßnahmen im Sinne des Fahrrads ergreifen**

Generell wird die Gemeinde eine Reihe von **Initiativen zur Förderung des Radverkehrs** treffen bzw. unterstützen. Hierzu gehören:

- die Gemeinde wird ihren **Angestellten** Fahrräder / E-Bikes zur Verfügung stellen;
- die Gemeinde wird an zentralen Stellen Ladestationen für **E-Bikes** und Aushilfspumpen vorsehen;
- die Gemeinde erstellt einen Stadtplan mit dem Fahrradwegenetz;
- bei **Festen** in der Gemeinde werden seitens der Gemeinde mobile Fahrradabstellanlagen zur Verfügung gestellt;
- in größeren Gemeinden unterstützt die Gemeinde bewusst die **Einrichtung von Fahrradwerkstätten** (z.B. durch Zurverfügungstellen von Lokalen, Zusammenarbeit mit Arbeitsloseninitiativen).

07 ... DE MËNSCH BEI DER SIEDLUNGSENTWÉCKLUNG, DER GESTALTUNG VUN ËFFENTLECHE PLAZEN A STROOSSEN AN DE MËTTELPUNKT SETZT!

Die Gemeinde wird vor allem durch eine angepasste vorsorgende Siedlungsentwicklung und die Gestaltung ihrer Ortschaften/Stadtviertel einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass motorisierter Verkehr von vorneherein vermieden, die **aktive Mobilität** gefördert und eine **Ortschaft der kurzen Wege** entsteht sowie die **Aufenthaltsqualität** erhöht wird.

Stichworte sind: verkehrsarme bzw. -freie Zonen, direkte, sichere und attraktive Verbindungswege, teils reine Anliegerstraßen, begrünte Straßenräume und Plätze u.a.m. sowohl innerhalb als auch zwischen den Ortschaften.

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

Die Gemeinde wird ...

- **... autoarmes Wohnen als Leitbild haben**

Bei neuen Siedlungen wird a priori versucht, eine „**autoarme Siedlung**“ im Rahmen der Erstellung von „plans directeurs“ zu planen und ihre Umsetzung im Rahmen von Teilbebauungsplänen (PAP's) sicherzustellen. Nur falls dies nicht möglich ist, wird von dieser Zielvorgabe abgewichen.

Dabei gilt das Konzept, dass private Stellplätze nicht mehr direkt am Wohnhaus eingerichtet werden, sondern – insofern „notwendig“ – in **zentraleren Parkräumen am Rande** eines Viertels oder Neubaugebietes.

- **... das Bautenreglement überarbeiten und den Stellplatzschlüssel reformieren**

Die Gemeinde kann zu jeder Zeit entscheiden, den schriftlichen Teil ihres Flächennutzungsplanes bzw. das Bautenreglement zu überarbeiten. Diese Möglichkeit wird sie nutzen.

Denn in der Mehrzahl der Gemeinden wird immer noch eine zu hohe Mindestanzahl an **Stellplätzen für das Auto vorgeschrieben** (sei es bei Wohnungen oder Betrieben). Dabei werden nunmehr keine Minima, sondern Maxima eingefordert. Die Gemeinde wird hier Abänderungen durchführen:

- Bei **bestehenden Bauten** wird die Bestimmung, über einen oder mehrere Parkplätze zu verfügen, gelockert, wenn der/die Hausbesitzer:in und / oder Vermieter:in nachweisen kann, dass sie über keinen Wagen verfügen. Auch die Vorgabe, die Garage nicht zu Wohnraum umbauen zu dürfen, kann in diesem Falle aufgehoben werden;
- Bei **neuen Siedlungen** überlegen, ob autofreies bzw. autoarmes Wohnen möglich ist und zumindest einen niedrigen Parkplatzschlüssel festlegen. Vielmehr wird die Gemeinde die Installation von Fahrradplätzen und Car-Sharing-Stellplätzen festlegen.
- Auch die **Bestimmungen für Betriebe** werden überarbeitet. Falls ein Betrieb (optimalerweise gemeinsam mit anderen Betrieben) ein betriebliches Mobilitätskonzept erstellt und umsetzt, das den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Transport in den Fokus rückt, wird die Vorgabe der Einrichtung von Parkplätzen ggf. gelockert. Diese Projekte werden im Übrigen

von öffentlicher Hand unterstützt. 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:innen (und ggf. Kund:innen).

- **Parkplätze bei öffentlichen Einrichtungen** werden (zumindest teilweise) durch Fahrradabstellplätze sowie Grünflächen ergänzt oder sogar ersetzt (vor allem wenn eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln garantiert ist) – neue Fahrradstellplätze geschaffen und ggf. vorgeschrieben.
- Parkplätze werden verstärkt auch für **Pflegedienste** zur Verfügung gestellt (ähnlich der Stellplätze für Menschen mit besonderen Bedürfnissen).

- **... die aktive Mobilität und den öffentlichen Transport als zentrales Element in die Überarbeitung des Flächennutzungsplanes integrieren**

Bei der Grundausrichtung des Flächennutzungsplanes (PAG), bei dessen Überarbeitung (die 6 Jahre nach Verabschiedung des PAG vorgesehen ist) sowie den Teilbebauungsplänen (PAP) wird ein besonderes Augenmerk auf die Mobilität gerichtet werden, z.B.:

- Tempo-30-Zonen/Spielstraßen werden geschaffen;
- die Schaffung von „shared spaces“ wird je nach Situation ins Auge gefasst;
- die Straßenräume werden verkehrsberuhigt gestaltet;
- 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, wird erstellt.

- **... Teilbebauungspläne (PAP) im Sinne der aktiven Mobilität sowie der Förderung des öffentlichen Transportes gestalten**

- In den „quartiers nouveaux“ (QN) wird 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 aktive 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 aktiven Mobilität, d.h. von Fuß- und Radwegen, gestellt werden, insofern dies sinnvoll ist.

- **... die Mobilitätsplanung vor allem auch auf der Ebene der Arbeitsplätze / Aktivitätszonen konsequent mitgestalten**

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

- **Neue Gewerbegebiete oder ihr Ausbau** 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.

08 ... DEN ÖFFENTLECHEN TRANSPORT PERFORMANT AN ATTRAKTIV ALS REELL ALTERNATIV ZUM AUTO ENTWÉCKELT

Besonders viel kann erreicht werden, wenn die Gemeinde den öffentlichen Transport sehr konsequent fördert. Dabei erfordern derartige Maßnahmen häufig auch noch verhältnismäßig geringe Finanzinvestitionen. Um das Recht der Einwohner:innen auf einen attraktiven öffentlichen Transport zu garantieren, wird die Gemeinde u.a. folgende Initiativen ergreifen:

- **... das Basis-Angebot des öffentlichen Transportes verbessern**

Die Gemeinde wird ...

- ... sich gemeinsam mit Nachbargemeinden beim Nachhaltigkeitsministerium für eine Verbesserung von **Takt, Verbindungen und Qualität** der öffentlichen Transportmittel und Infrastrukturen einsetzen (dies unter Beteiligung der Bürger:innen).
- ... sich, losgelöst von den Abänderungen, die in den letzten Jahren erfolgten, beim Staat für Maßnahmen zur **Erhöhung der Attraktivität** der öffentlichen Transportmittel einsetzen, u.a. für die Einrichtung von Busspuren, das Ersetzen der Busbuchten durch Bushaltestellen (dort, wo dies sinnvoll ist), die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl von Bushaltestellen, eine sinnvolle Linienführung u.a.m.
- ... eine regelmäßige **Evaluation** der bestehenden **Linienführung** der öffentlichen Transportmittel und eine Anpassung des Linientakts an die Bedürfnisse der Bewohner:innen initiieren, dies auf Grundlage einer Befragung der Einwohner:innen und gemeinsam mit Gemeinden der Region.
- ... über klassische Buslinien hinaus einen **attraktiven, flexiblen öffentlichen Transport** anbieten:
 - * **Shuttle-Busdienste** werden verstärkt eingesetzt zum Erreichen öffentlicher Gebäude, wie z.B. Schwimmbäder, Gemeindehaus, Kulturzentrum oder als direkter Zubringer zur Bahn;
 - * je nach Größe der Gemeinde wird ein **City-Bus** eingesetzt;
 - * **Vereine** werden von der Gemeinde finanziell unterstützt, wenn sie mit Bussen zu ihren Veranstaltungen (Spiel, Training, Proben, usw.) fahren oder derartige Dienste für Veranstaltungen organisieren wollen. Eventuell können gemeindeeigene Kleinbusse zur Verfügung gestellt werden;
 - * **Veranstaltungen** innerhalb der Gemeinden werden 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** werden geschaffen (Rufbusse, Jugendbusse, Sammeltaxis...);
 - * die Gemeinde wird sich an einem **flexiblen öffentlichen Transportsystem** beteiligen, z.B. regionaler Rufbus für Zielgruppen (für Senior:innen zum Einkauf und ärzt:innenbesuch und für

Kinder für Freizeitaktivitäten) und zu Tagesrandzeiten, zu denen die regionalen Busse nicht verkehren;

*die Gemeinde wird die Möglichkeit der Einführung von „**Late-Night-Bussen**“ untersuchen oder regionale diesbezügliche Initiativen unterstützen;

* ebenso unterstützt die Gemeinde (ggf. bei lokalen Vereinen auch finanziell) die Organisation von **flexiblen Busangeboten bei Freizeitveranstaltungen**.

- ... Einen sicheren gratis **Schüler:innentransport** für Primärschulkinder gewährleisten (Begleitpersonal u.a.m.). Die Gemeinde wird sich beim Transportministerium dafür einsetzen, dass der Transport zu den Postprimärschulen über ausreichend Kapazität verfügt, nicht nur für Schüler:innen, sondern auch für Lehrer:innen und andere Berufstätige.

- **... für eine attraktive Gestaltung von Bahnhöfen sowie Zug- und Bushaltestellen sorgen**

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

- Die Gemeinden sind für die Instandhaltung der **Bahnhaltstellen (mit)verantwortlich** (Ausnahme: Bahnhaltstellen bei Sekundärschulen und regionalen P&R-Anlagen). Die Gemeinde wird 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 werden fahrgastfreundlich 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 anfahrenen Busse, ggf. ohne Einbuchtung (direkt im Straßenraum angesiedelt), Fahrradabstellanlage.

- Generell wird eine **attraktive Gestaltung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus bzw. Bus/Bahn** durch kurze Wege, leichte Erkennbarkeit, eine Überdachung usw. gegeben sein.

- Alle **nötigen Informationen** werden gut sichtbar (und beleuchtet) sowie leicht verständlich angebracht werden bzw. periodisch in dem „Gemengebuet“ oder via Flyer an alle Haushalte veröffentlicht bei größeren Gemeinden werden ergänzend Lautsprecheranlagen und elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitanzeigen an wichtigen Zug- und/oder Bus-Haltestellen (Verspätungen, Fahrplanänderungen) angebracht.

- Die Gemeinde führt **gezielte Sensibilisierungsaktionen** in Betrieben, Schulen, an Bahnhöfen, an öffentlichen Plätzen u.a.m. durch (z.B. Vorstellung neuer Fahrpläne, Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“).

- Größere Gemeinden sollen die Einrichtung von attraktiven **Paket-Aufbewahrungsstellen** unterstützen bzw. durchführen.

- **... eine optimale Information über das Angebot gewährleisten**

- **Fahrpläne** der öffentlichen Transportmittel (mit dem genauen Netzplan) werden an allen **Haltestellen** in kommunalen Gebäuden, an öffentlichen Plätzen, in lokalen Geschäften...

aushängen, sowie auf der Internetseite der Gemeinde einsehbar sein. Außerdem können sie auf Anfrage an Bürger:innen, die nicht computeraffin sind, in gedruckter Form ausgeteilt werden.

- Bei Veranstaltungen und auf dem Briefpapier der Gemeinde usw. wird immer die Erreichbarkeit mit dem Bus oder dem Zug angegeben. Generell wird 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 gibt es **spezifische Informationsstellen** über die öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. am Bahnhof, in der Fußgängerzone).

- **... kreative Ideen aufgreifen**

Auch Initiativen wie „**autofreie Erlebnistage**“ werden seitens der Gemeinde – optimalerweise erneut in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden – ins Auge gefasst.

09 ... OCH BETRIBER AM SÄNN VUN ENGER ZUKUNFTSORIENTÉierter MOBILITEIT USCHWÄTZT

Eine zukunftsorientierte Mobilität setzt voraus, dass Mobilitätskonzepte auf die Bedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen ausgerichtet werden. Dies trifft im Besonderen auch auf Arbeitnehmer:innen in Aktivitätszonen zu, für welche klassische Buslinien nicht immer die richtige Lösung sind.

Die Gemeinde wird – zusätzlich zu den staatlichen Initiativen - ihren Beitrag leisten, damit attraktive Alternativen zum Auto für die dortigen Arbeitnehmer:innen angeboten und ihre spezifischen Anforderungen aufgegriffen werden.

Die Gemeinde wird ...

- sich im Rahmen einer neuen **Betriebsgenehmigung** für Auflagen betreffend die Mobilitätsplanung einsetzen - ihrerseits werden die bestmöglichen Bestimmungen in den **Flächennutzungsplan** PAG aufgenommen.
- die Betriebe auffordern - in enger Zusammenarbeit mit dem Transportministerium sowie der Gemeinde - ein eigenes **Mobilitätskonzept (wenn möglich in Zusammenarbeit mit Nachbarbetrieben bzw. im Rahmen einer Zusammenarbeit innerhalb eines Gewerbegebiets)** zu entwickeln. Dieses Konzept sollte u.a. folgende Elemente beinhalten:
 - Erhebung der Wohnorte/Arbeitszeiten der Angestellten
 - Analyse der bestehenden öffentlichen Transportmittel: Dabei werden spezifische Lösungen entwickelt, die auf die Bedürfnisse der Arbeitnehmer:innen zugeschnitten sind (z.B. Anpassung der öffentlichen Transportmittel an die realen Bedürfnisse, Werbung für Fahrgemeinschaften, Einsetzen von Zielbussen, Gewähren von Jobtickets für Grenzpendler, Organisation eines „Car-Pools“, Nutzung von Car-Sharing oder Dienstfahrrädern, Parkplatzbewirtschaftung nach Nachhaltigkeitskriterien.)
- ... Betriebe anregen, wenn möglich einen **Anschluss an die Schiene** anzustreben bzw. die Dienste der Schiene zu nutzen.

- 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.
- ... dafür sorgen, dass gute **Radwege** zu Gewerbegebieten gegeben sind, ebenso wie attraktive **Fußwege**.