



FIR ENG MOBILITÉIT VUN DER ZUKUNFT

Die heutige Verkehrssituation ist die Folge einer Verkehrspolitik auf nationaler und kommunaler Ebene, die während Jahrzehnten vor allem den Individualverkehr förderte. Heute werden die Probleme dieser Politik augenscheinlicher denn je. Neben den ökologischen Folgen und der Beeinträchtigung der Lebensqualität für die EinwohnerInnen (Luft- und Lärmbelastung, Verlust an Freizeitgebieten, an "Spielstraßen") scheint es als ob auch die Mobilitätsansprüche nicht mehr zufriedenstellend erfüllt werden können. Personen, die nur begrenzt auf ein Privatauto zurückgreifen können, Jugendliche ohne eigenen Wagen ... kennen die Problematik. Aber auch die Autofahrer bekommen tagtäglich die Konsequenzen einer fehlgeleiteten Mobilität zu spüren: Staus, zunehmende Verkehrsgelaten ...

Es gilt deshalb auch und gerade auf Gemeindeebene einen Beitrag zu leisten, damit eine Mobilität der Zukunft entwickelt wird.

Ziel muss sein

- ❖ über die Ziele des "VL" hinaus, eine Verbesserung des "modal split" zugunsten des öffentlichen Transportes zu erreichen (d.h. landesweit min. 25% bis zum Jahr 2020) sowie jede weitere Erhöhung der CO₂-Emissionen im Transportbereich zu verhindern;
- ❖ eine Priorität auf den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) zu legen, dies im Sinne eines Mehr an Lebensqualität, aber auch um der schleichenden Zerstörung der Landschaft, der Lärm- und Luftbelastung entgegen zu wirken;
- ❖ in der Entwicklungsplanung der Gemeinden auf allen Ebenen den Fußgänger, den Radfahrer, den anderen derzeit benachteiligten Verkehrsteilnehmern sowie den Nutzern der öffentlichen Transportmittel den absoluten Vorrang vor dem Privatwagen einzuräumen;
- ❖ auf diese Weise eine Verkehrsvermeidung zu erreichen, die Strafe als Lebensraum für die Anwohner und sicherer zu gestalten;
- ❖ die Verkehrssicherheit vor allem der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen, zu verbessern;
- ❖ als Gemeinde eine Verantwortung in punkto Angebot und Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel zu übernehmen;
- ❖ auf regionaler Ebene eine Zusammenarbeit auf der Grundlage eines regionalen Verkehrskonzeptes anzustreben.

WESENTLICHE NEUERUNGEN DER LETZTEN JAHRE

In den vergangenen Jahren fanden recht wichtige Änderungen auf der Ebene der nationalen Transportpolitik statt, die auch für die Gemeinden von Bedeutung sind:

- ❖ Ein neues Gesetz betreffend die Organisation des öffentlichen Transportes wurde verabschiedet. Dieses beinhaltet eine Reihe zentraler Neuerungen, auch für die Gemeinden: neben einer nationalen Koordinationsstelle bzw. einer Mobilitätszentrale, die u.a. als Ansprechpartner für die Gemeinden gilt, bieten sich nun für die Gemeinden folgende Möglichkeiten: Jede Gemeinde muss einen Transportdelegierten nennen als Ansprechpartner für Mobilitätsfragen (die Verantwortung dieser Delegierten wird im Gesetz klarer geregelt als in der Vergangenheit), regionale Verkehrskonferenzen zur Absprache des Angebots sollen stattfinden, Gemeinden übernehmen eine stärkere Verantwortung bei der Gestaltung von Bahnhöfen, zusätzliche Gelder für regionale Angebote der Gemeinden im Bereich öffentlicher Transport wurden vorgesehen u.a.m. Diese Chancen des neuen Gesetzes sollten von den Gemeinden genutzt werden.
- ❖ Darüber hinaus wurde das sogenannte "VL"-Konzept (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) erstellt, das ebenfalls für die Entwicklung der Gemeinden prägend sein wird. Im VL werden vor allem ein Ausbau der Schiene, des öffentlichen Transportes sowie aber auch weitere Straßen geplant. Konkretisiert werden soll das VL im Mobilitätsbereich vor allem auf zwei Ebenen: im Rahmen von Regionalplänen (d.h. in den diversen Regionen des Landes sollen Entwicklungskonzepte erstellt werden) sowie im Rahmen eines "sektoriellen Planes Transport" (der die Mobilität landesweit gestalten soll). Beide staatlichen Planungen werden einen erheblichen Einfluss auf die Gemeinden haben, entsprechend sollten die Gemeinden ihre Chance nutzen und sich bei der Ausarbeitung einbringen.
- ❖ Nicht zuletzt ist Luxemburg verpflichtet seine CO₂-Emissionen um 28% bis 2010 zu reduzieren. Im Verkehrsbereich nehmen sie jedoch derzeit nicht ab, so wie es erforderlich ist, sondern im Gegenteil zu! Auch die derzeitigen Planungen entsprechend dem VL-Konzept würden zu einer weiteren Zunahme führen. Es wäre auch die Rolle der Gemeinden einen Beitrag zu einer Trendwende zu leisten.

Mitsprachemöglichkeiten bei staatlichen Planungen nutzen

Die Zeiten sollten vorbei sein, wo der Staat über die Köpfe der Gemeinden hinweg Planungen vornimmt. Die Gemeinden sollten als mündige Akteure ihre Mitwirkung gegenüber dem Staat einbringen. Dies bedeutet u.a.:

- ❖ Der **sektorielle Plan Transport**, der vom Staat erstellt wird, wird von herausragender Bedeutung für jede Gemeinde sein. Entsprechend wird die Gemeinde eine offensive Rolle in diesem Bereich übernehmen: einerselbst selbst mit Nachbargemeinden ihre Vorstellungen entwickeln, anderserseits beim Staat für eine aktive Einbindung der Gemeinden eintreten.
- ❖ Des Weiteren wurde mit dem Gesetz betreffend die Organisation des öffentlichen Transportes ein **Verkehrsverbund** auf nationaler Ebene geschaffen, ebenso wie **Regionalforen** zur Planung der Mobilität. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass diese Regionalkonferenzen systematisch einberufen werden und den Bedürfnissen der Region Rechnung getragen wird.



Ein regionales / kommunales Verkehrskonzept als politische Grundlage

Nur mittels eines Verkehrskonzeptes kann – über isolierte Maßnahmen hinaus – eine Planung mit klaren Prioritäten erfolgen. Optimal ist es, dieses Konzept mit Nachbargemeinden bzw. regional zu erstellen und umzusetzen, doch auch ein kommunales Verkehrskonzept ist sinnvoll (das aber auf die Nachbargemeinden abgestimmt wird). Positiv ist, dass derartige kommunale und / oder regionale Pläne vom Staat finanziell unterstützt werden können.

Entsprechend sollte die Gemeinde folgende Maßnahmen ergreifen:



2

- Die Gemeinde entwickelt gemeinsam mit allen Gemeinden der Region (ggf. auch grenzüberschreitend) ein **regionales Mobilitätskonzept**, das die wesentlichen regionalen Mobilitätsaspekte regelt. Zusätzlich erstellt sie – mit der Unterstützung eines Fachbüros – ein **kommunales Konzept** das u.a. folgende Elemente enthält:
 - Bestandesaufnahme aller bestehenden und in Planung befindlichen Straßen und Wege (Fuß- und Radweg) sowie des bestehenden Angebotes des öffentlichen Transportes;
 - Ist-Analyse des Verkehrs mit Angaben (aufgrund von Zahlungen) sowie "Modal split" des in der Gemeinde selbst durch die EinwohnerInnen entstehenden Verkehrs sowie des Durchgangsverkehrs (Ziel- und Quellverkehr);
 - Aus der Analyse heraus wird ein Maßnahmenkatalog mit klaren Zielen und Prioritäten betreffend die Organisation der Mobilität erstellt; mit dem gewünschten Anteil der verschiedenen Verkehre, einer Kalkulation der Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen, einer Hierarchie der verschiedenen Verkehrswege, konkreten Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrs und Forderung des Umweltverbundes; einer Lenkung / Verringerung des Zuliefer- / Güterverkehrs. Hierbei werden auch Betriebe und sonstige Infrastrukturen berücksichtigt; für welchen ggf. spezifische Lösungen erstellt werden müssen;
 - Es versteht sich von selbst, dass ein Finanzierungsplan zur Umsetzung der Maßnahmen erstellt werden soll.
- Dabei gewährleistet die Gemeinde eine **Beteiligung der BürgerInnen** an der Entwicklung von Zielvorstellungen für die Mobilität in der Gemeinde, der Prioritätensetzung und informiert regelmäßig über den Stand der Umsetzungen. Bei der Bürgerbeteiligung wird besonders darauf geachtet, dass möglichst viele Bevölkerungsgruppen eingebunden werden.
- Im Falle eines rein **kommunalen Verkehrskonzeptes** stellt die Gemeinde ihre Ideen den Nachbargemeinden vor, damit evtl. Interessenkonflikte offen geklärt werden können.
- Die Gemeinde setzt sich gegenüber den **staatlichen Instanzen** ein, damit diese jene Aspekte des Verkehrskonzeptes, die unter die Kompetenz des Staates fallen, umsetzen.
- Die Umsetzung wird begleitet von einer breiten **Informationskampagne** der BürgerInnen, die über Ziele, Phasen und Stand der Umsetzung berichten.
- Es wird regelmäßig eine **Erfolgskontrolle** der durchgeführten Maßnahmen gewährleistet und nach außen dargestellt.
- Ein **Transportbeauftragter** wird, wie es gesetzlich vorgeschrieben ist, in der Gemeinde genannt, der u.a. für die Umsetzung der genannten Maßnahmen zuständig ist. Dieser vertritt die Interessen seiner Gemeinde bzw. strebt eine regionale Absprache an bei der regionalen Verkehrskonferenz sowie bei staatlichen Stellen. Er berichtet regelmäßig auch im Gemeinderat sowie in den zuständigen beratenden Kommission über die nationalen Aktivitäten.
- Ergänzend zum Mobilitätskonzept erstellt die Gemeinde gemeinsam mit den BürgerInnen einen sog. **Widerstandskataster** im Rad- und Fußverkehr. Jeder noch so kleine "Widerstand" wird aufgelistet und eine Prioritätsliste zur Beseitigung der Mängel erstellt (vom den Radfahrer störenden Gullideckel bis zu einer schwer zu überschreitenden Kreuzung).

Gezielte Beteiligung der BürgerInnen

BürgerInnen kennen ihre Ortschaft und wissen häufig wo der Schuh drückt, was getan werden müsste, um den Umweltverbund attraktiver zu gestalten. Wissen von BürgerInnen gepaart mit jenem von ExpertInnen kann so zu einer optimalen Planung der Mobilität führen.

Deshalb werden die BürgerInnen offensiv in die Mobilitätspolitik eingebunden:



3

- Die Gemeinde setzt eine **beratende (Umwelt- und) Mobilitätskommission** ein, die systematisch in die Mobilitätsplanung eingebunden wird.
 - Bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten, der Gestaltung von Straßenläuten, der Organisation des öffentlichen Transportes, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, der Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes ...; bei allen relevanten Belangen der Mobilität werden die **BürgerInnen konsequent eingebunden**, sei es mittels ad-hoc Arbeitsgruppen, Bürgerforen oder sonstigen Beteiligungsinstrumenten.
 - Die Gemeinde informiert regelmäßig im **"Gemeingebuet"**, auf der Internetseite oder in spezifischen Faldblätern über die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen sowie über die Erfolge oder aber auch ggf. über Misserfolge und Probleme.
 - Die **Mobilitätsbelange verschiedener Bevölkerungsgruppen** werden besonders berücksichtigt, z.B. von behinderten Personen, Kindern. Diese sollen angeragt werden, selbst Vorschläge zur Verbesserung ihrer Mobilität zu unterbreiten (Stichwort: "Kinder planen ihren Schulweg").
 - Der Transportbeauftragte der Gemeinde ist auch **Ansprecherson** der Bürger für alle Belange betreffend den öffentlichen Transport. Er leitet Beschwerden gegebenenfalls weiter.
 - Gemeinderatsmitglieder gehen mit **gutem Beispiel** voran und beteiligen sich an Aktionen im Sinne des Umweltverbundes.
- Autofirmen machen ausreichend Werbung für den Individualverkehr. Andere Akteure der Gesellschaft, und hierzu zählen vorrangig auch die Gemeinden, müssen die Verantwortung für eine optimale Werbung für den Umweltverbund übernehmen. Darüber hinaus gilt es das Angebot des Umweltverbundes sehr offensiv an die BürgerInnen heranzutragen, denn nur dann hat dieses Angebot auch die Chance genutzt zu werden. Analysen zeigen in der Tat häufig auf, dass die EinwohnerInnen das Angebot nicht wirklich kennen bzw. die Informationen nicht ausreichend oder verständlich sind.

Eine optimale Werbung und Information zum öffentlichen Transport



4

- Die Gemeinde stellt sicher, dass die **Fahrpläne** der öffentlichen Transportmittel (mit dem genauen Netzplan) an allen **Haltestellen**, in kommunalen Gebäuden, an öffentlichen Plätzen, in lokalen Geschäften ... aushängen, sowie auf der Internetseite der Gemeinde einsehbar sind.
- Die Gemeinde gewährleistet bei allen **kommunalen Veranstaltungen** eine Information über die öffentlichen Transportmittel (Hinweise über An- und Abfahrzeiten auf Flugplätzen u. a., ggf. Einsatz spezifischer Busse).
- Im **Gemeindehaus** werden Fahrkarten für die öffentlichen Transportmittel verkauft.
- In größeren Gemeinden gibt es **spezifische Informationsstellen** über die öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. Bahnhof, Fußgängerzone).

- ❖ Die Gemeinde führt **gezielte Info-Aktionen** 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).

- ❖ Regelmäßig werden **regionale Fahrpläne** von Bus und Bahn veröffentlicht, dies in einer handlichen Form.

- ❖ Eine **ortsspezifische Ausgabe des Fahrplanes** wird an jeden Haushalt verteilt.

Eine nachhaltige Mobilität durch eine gezielte Siedungsentwicklung

Die Gemeinde kann durch eine angepasste Siedlungsentwicklung, eine Ortschaft der "kurzen Wege" und lebendige Ortschaften / Stadtviertel bereits einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass der Verkehr von vorne herein vermieden wird bzw. eine optimale Organisation des öffentlichen Transportes möglich ist. So kann über eine vorsorgende Politik so manches Problem von vorne herein verhindert, die Lebensqualität gewährt werden. Hierzu gehören folgende Maßnahmen:

- ❖ Die Gemeinde vertritt das Konzept einer **Durchmischung der Aktivitäten**, d.h. bestimmte handwerkliche Betriebe sollen auch innerorts arbeiten können, die innerörtliche Ansiedlung von Geschäftsinfrastrukturen wird unterstützt (durch ein entsprechendes Baulenglement, durch zur Verfügungstellung von Lokalen u.a.m.).
- ❖ Die Gemeinde unterstützt bewusst ein **breites Angebot im Bereich Freizeitaktivitäten**, so dass die BürgerInnen sich nicht unbedingt für ihre Freizeitgestaltung in eine andere Gemeinde fortbewegen müssen.

- ❖ Die Gemeinde genehmigt die **Neuansiedlung von Siedlungen bzw. Aktivitätszonen** nur dann, wenn hieraus keine unzumutbaren zusätzlichen Verkehrsbelastungen für andere Viertel entstehen bzw. ein Anschluss an die öffentlichen Transportmittel möglich ist (durch u.a. gut erreichbare Haltestellen oder Errichtung neuer Haltestellen auf Busstrecken und Bahngleisen).

- ❖ **Aktivitätszonen** werden nur an Standorten zugelassen, wenn sie in ein regional erarbeitetes und landesplanerisch abgestimmtes Konzept passen.

- ❖ Bei der **Ausweisung neuer Gebiete** wird der Mobilität ein besonderes Augenmerk gewidmet:

- der Straßenraum wird verkehrsberuhigt gestaltet
- Tempo-30-Gebiete werden geschaffen
- Fuß- und Radwege (inner- und überörtlich) werden gezielt eingeplant
- die öffentlichen Transportmittel werden in die Planung einbezogen (Haltestellen u.a.m.)

- ❖ Es erfolgt eine rigorose **Parkraumbewirtschaftung** (vor allem in größeren Ortschaften) in Abstimmung mit den Nachbargemeinden. Im Baulenglement wird eine maximale Anzahl von Parkplätzen festgeschrieben, die bei Neubauten (u.a. auch bei Gewerbeflächen) vorgeschrieben werden. Die Auflage bei Neubauten Parkplätze vorzusehen zu müssen kann im Rahmen einer entsprechenden Regelung durch die Zahlung einer Gemeindetaxe zugunsten des öffentlichen Transportes bzw. im Falle von Betrieben durch die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ersetzt werden.

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

- ❖ **Parkplätze** bei öffentlichen Gebäuden werden durch Grünflächen ersetzt, wenn eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln garantiert ist.

Verkehrsberuhigung ein "Must"

Eine generelle Verkehrsberuhigung ist ein erster Schritt im Sinne eines Mehr an Lebensqualität in einer Gemeinde, in dem der Straßenraum zumindest teilweise von den Menschen wiedergewonnen wird. Hierzu soll die Gemeinde folgende Initiativen ergreifen:

- ❖ Die Gemeinde führt aufgrund eines **mehrfachen Prioritätenplanes** Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von Straßen innerhalb der Gemeinde durch:
 - es ist am sinnvollsten ein **flächendeckendes Netz von Tempo-30-Gebieten** einzurichten, dies wenn möglich im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes (die Tempo-30-Gebiete werden in einer ersten Phase provisorisch eingeführt, um dann, aufgrund der Vorschläge der Anrainer, definitiv gestaltet zu werden);
 - mittels eines **Prioritätenplanes** wird **generell der Straßenraum verkehrsberuhigt** und auch der **Rückbau der Straßen** vorangetrieben (um so u.a. mehr Wohnstraßen einzurichten);
 - bei der Straßenabwärtung wird sich für eine **bürgerfreundliche geschwindigkeitsselnde Straßenführung der Staatsstraßen** innerhalb der Ortschaften eingesetzt (geschwindigkeitsselnde Maßnahmen und optische Gestaltungen wie Torsituation an der Einfahrt, Umgestaltung der Fahrfäche);
- ❖ Besonderes Augenmerk wird bei der Verkehrsplanung dem **"sicheren Schulweg"** gewidmet.

Fußgängerfreundliche Gemeinde schaffen

Zu Fuß gehen bereichert auch das soziale Leben in einer Gemeinde und kann über sehr leicht umsetzbare Maßnahmen gefördert werden.

- ❖ Bei der **Planung neuer Siedlungen (PA) oder neuer kommunaler Einrichtungen** werden Fußwege von vorne herein miteingeplant, im Baulenglement wird die Schaffung von zusammenhängenden Fußwegen bei Planungen zwingend vorgeschrieben
- ❖ Es wird ein **zusammenhängendes Fußwegennetz** geplant und nach einer Prioritätenliste umgesetzt.
- ❖ Die Gemeinde gewährleistet eine **fußgängerfreundliche Gestaltung bestehender Wege**, besonders entlang gefährlicher Straßen.
- ❖ (Öffentliche bzw. private) **Fußgängerprade**, die seit alters her als Abkürzung in den Ortschaften genutzt werden (und derzeit nicht mehr zugänglich sind), werden erhalten bzw. wieder instandgesetzt.
- ❖ **Ampelschaltungen** werden zugunsten der FußgängerInnen geregelt. Der Einsatz von "Bettellampeln" beschränkt sich auf Straßen mit sehr geringem (und wenig potentiellern) Fußgängerverkehr.

5



6



7



Radverkehr zum wichtigen Transportmittel in der Gemeinde erheben

Das Fahrrad kann ein reelles Transportmittel für den Alltag und nicht nur für den Freizeitverkehr sein. Dies bedingt jedoch sichere und angepasste Radwege.



8

Die Gemeinde gewährleistet eine optimale Gestaltung des Straßenraumes für den Radverkehr:

- Es wird ein **Radverkehrsplan** für die Gemeinde erstellt, der vor allem eine gute Erreichbarkeit der wichtigen Zentren der Ortschaft, sprich ein Radverkehrsnetz innerhalb der Ortschaft, sicherstellt (Gemeinde, Post, Schule, Bahnhof, Industriezonen, Sportseinrichtungen, Lokaltäten der Vereine).
- Die Gemeinde führt **Tempo-30-Gebiete** ein, die dem Fahrrad einen realen Vorteil einräumen.
- Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes oder einer allgemeinen Verkehrsplanung werden regelrechte **Fahrradstraßen** angelegt, in denen das Fahrrad Priorität genießt.
- **Einbahnstraßen** hauptsächlich innerhalb der Ortschaften/ werden für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.
- Es erfolgt eine **fahradgerechte Aufteilung der Fahrbahn** durch das Einrichten von ausreichend breiten Radstreifen, von der normalen Straße optisch getrennt.
- Die **Radverkehrswegen** werden optimal gestaltet, sowohl was die Qualität des Radweges selbst betrifft, als auch was die Beschilderung (Richtung, Distanz) anbelangt (ausreichende Größe der Schilder, Angabe der Distanzen,...).
- Es erfolgt ein **Anschluss des lokalen Radverkehrsnetzes** an ein regionales bzw. an das nationale Fahrradnetz, mit einer entsprechenden Kennzeichnung.
- Im **Bautenreglement** legt die Gemeinde fest, dass jede neue "résidence" über mindestens zwei Fahrradabstellmöglichkeiten und Platz für Kinderwagen (lebenserdig) innerhalb des Gebäudes verfügen muss.
- ❖ **Gute Fahrradparkplätze** werden gewährleistet:
 - Es werden bei allen **öffentlichen Einrichtungen** qualitativ hochwertige Fahrradparkplätze eingerichtet, die u.a. folgenden Kriterien gerecht werden: gute Abschließbarkeit / diebstalsicher, Überdachung / wetterfest, "soziale Sicherheit" (d.h. gute Sichtbarkeit).
 - Die Gemeinde gewährleistet **Bike & Ride Anlagen am Bahnhof**, dies in Zusammenarbeit mit der Eisenbahngesellschaft, (bzw. dem regionalen Bussyndikat).
- ❖ **Generell werden Initiativen zur Förderung des Radverkehrs** getroffen:
 - Die Gemeinde erstellt ein **Faltblatt** mit dem Fahrradwegenetz.
 - Das **Mitnehmen** eines Fahrrads in **Bus und Bahn** wird unterstützt (gemäß den Kriterien des "bike and ride").
 - 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 fahradfreundliche 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 der Gemeinde wird ein **Fahrradverleih** gewährleistet (ggf. bei der Gemeinde, der Post, einem Laden, am Bahnhof).

Förderung des öffentlichen Transports – kreative Wege gehen



9

- In größeren Gemeinden unterstützt die Gemeinde bewusst die **Einrichtung von Fahrradwerkstätten** (z.B. durch zur Verfügung stellen von Lokaltäten, Zusammenarbeit mit Arbeitsloseninitiativen).
- ❖ **Leihfahrräder** werden zur Verfügung gestellt.
- ❖ Bei **Umleitungen** wegen Straßenbauarbeiten wird den Radfahrern ein bequemer, geschützter Weg zur Verfügung gestellt, der gut für Autofahrer und Radfahrer gekennzeichnet ist.

Die Gemeinde wird ihre Verantwortung im Hinblick auf eine verstärkte Förderung der öffentlichen Transportmittel übernehmen, um eine Verbesserung des "modal split" und eine Steigerung der Lebensqualität herbeizuführen.

- ❖ Im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen, die im Gesetz betreffend die Organisation des öffentlichen Transportes vorgesehen sind, wird sich die Gemeinde gemeinsam mit Nachbargemeinden für eine Verbesserung von **Takt, Verbindungen und Qualität** der öffentlichen Transportmittel einsetzen.
- ❖ Generell werden Maßnahmen zur **Erhöhung der Attraktivität** der öffentlichen Transportmittel getroffen, u.a. Einrichtung von Busspuren, Ersetzen der Busbuchten durch Buskapitalstellen, die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl von Bushaltestellen u.a.m.
- ❖ Die Gemeinde initiiert eine regelmäßige **Evaluation** der bestehenden **Linienführung** der öffentlichen Transportmittel mit einer Anpassung der Frequenz der Fahrpläne an die Bedürfnisse der BewohnerInnen (z.B. auch durch die Erhöhung des Taktes, Abänderung der Abfahrts- und Ankunftszeiten), dies evtl. aufgrund einer Umfrage bei den EinwohnerInnen.
- ❖ **Busdienste** werden sehr **gezielt** eingesetzt:
 - öffentliche Gebäude, wie z.B. Schwimmbäder, Gemeindehaus, Kulturzentrum, ... werden in die Linienführung der Busse integriert;
 - ein Busdienst wird als Zubringer zur Bahn, u.a. für Arbeitspendler und Schüler eingesetzt.
- ❖ Die Gemeinde gewährleistet (z. T. in Zusammenarbeit mit der Mobilitätszentrale), dass **über klassische Buslinien hinaus** ein attraktiver öffentlicher Transport angeboten wird:
 - die Gemeinde betreibt, aufgrund ihrer Größe bzw. Einwohnerzahl, einen **City-Bus**;
 - die Gemeinde stellt ihre eigenen Schulbusse oder ggf. einen gemeindeeigenen Kleinbus **Vereinen** zur Verfügung bzw. werden diese für die Durchführung von organisierten Fahrten genutzt (ins Theater...);
 - **Veranstaltungen** in bzw. seitens der Gemeinde sollen gut mit öffentlichen Transportmitteln erreichbar sein (Vereine werden aktiv angesprochen und z.B. aufgefördert, Buspendlerdienste einzusetzen, bei gemeindeeigenen Festen wird ein spezieller Bus-Service angeboten, bei besonderen Gelegenheiten, z.B. regionaler Markt, organisiert die Gemeinde Sonderfahrten usw.);
 - **besondere Angebote** sollen geschaffen werden (Rufbusse, Jugendbusse, Sammeltaxis, ...);

- die Gemeinde beteiligt sich an einem regionalen **Rufbus** für Zielgruppen (für Senioren zum Einkauf und Arztbesuch und für Kinder für Freizeitaktivitäten) und zu Tagesrandzeiten, zu denen die regionalen Busse nicht fahren;
- die Gemeinde untersucht die Möglichkeit der Einführung von **"Late-Night-Bussen"** oder unterstützt regionale diesbezügliche Initiativen.
- ❖ Sichere und attraktive **Schülertransporte** für Primarschulen werden gewährleistet, ebenso wie ein attraktiver Schülertransport für die Schüler im postprimären Unterricht
- ❖ Betreiber **kultureller und sportlicher Infrastrukturen** werden aufgefördert, verbilligte Eintrittspreise für die Nutzer der öffentlichen Transportmittel zu gewährleisten. Dies trifft ebenso für kommunale Infrastrukturen (z.B. Schwimmbad) zu.
- ❖ Die Gemeinde gewährleistet **zeitgemäße Bahnhöfe** sowie **Zug- und Bushaltestellen**:
 - gemäß dem Gesetz zur Organisation des öffentlichen Transportes sind die Gemeinden verantwortlich um die Bahnhaltstellen in Stand zu halten (Ausnahme: Bahnhöfe bei Sekundärschulen und regionalen P&R-Anlagen). Die Gemeinde stellt sich dieser Verantwortung und gewährleistet attraktive Bahnhöfe (der Staat bezuschusst die Arbeiten bis zu 50%);
 - ebenso sind die Gemeinden verantwortlich für die Bushaltestellen. Diese werden kundenfreundlich eingerichtet u.a. durch eine sichere Gestaltung für ein- und aussteigende Fahrgäste (vor allem hinsichtlich der Fahrbahnüberquerung), Witterungsschutz, gute Sitzgelegenheit, Beleuchtung, freundliches Design, gute Sicht der anfahrenden Busse, einer Ausstattung mit Telefonzelle, Uhr, Kiosk;
 - generell erfolgt eine attraktive Gestaltung der Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus bzw. Bus/Bahn durch kurze Wege, leichte Erkennbarkeit, eine Überdachung usw.;
 - bei größeren Gemeinden werden Lautsprecheranlagen und elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitanzeigen an größeren Zug-Haltestellen (Verspätungen, Fahrpländerungen) gewährleistet.
- ❖ Die Gemeinde fördert insofern sinnvoll das **Car-Sharing**, unterstützt den Aufbau einer **Mitfahrerorganisation** sowie ggf. den Aufbau von **Warenzustellensystemen / Fahrradkurieren**.
- ❖ Eine Gemeinde mit Einkaufsmöglichkeiten richtet attraktive **Paketaufwahrungsstellen** ein.
- ❖ **Job-Tickets** für Bedienstete der Gemeinde werden eingeführt.
- ❖ Die Gemeinde gewährt Fördermittel für **Abonnements** oder bestimmte Fahrkarten (z.B. Jumbo-Karte).

Ein Mobilitätskonzept für Aktivitätszonen

Eine zukunftsorientierte Mobilität setzt voraus, dass Mobilitätskonzepte ausgerichtet auf die Bedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen erstellt werden. Dies trifft im Besonderen auch auf Aktivitätszonen zu, wo klassische Buslinien nicht mehr die richtige Lösung sind. Auch hier gilt es stärker die sehr spezifischen Anforderungen der dort arbeitenden Personen aufzugreifen.

- ❖ Die Gemeinde fordert die **Betriebe** auf - in enger Zusammenarbeit mit der Mobilitätszentrale sowie der Gemeinde - ein eigenes **Mobilitätskonzept** zu entwickeln. Dieses Konzept beinhaltet u.a.:
 - Erhebung der Wohnorte / Arbeitszeiten der Angestellten
 - Analyse der bestehenden öffentlichen Transportmittel
 - Suche von spezifischen Lösungen, die auf die Bedürfnisse der ArbeitnehmerInnen zugeschnitten sind, z.B. Anpassung der öffentlichen Transportmittel an die realen Bedürfnisse, Werbung für Fahrgemeinschaften, Einsetzung von Zielbussen, Gewähren von Jobtickets, Organisation eines "Car-Pools", Nutzung von Car-Sharing oder Fahrrädern für Dienstfahrten, Parkplatzbewirtschaftung nach Nachhaltigkeitskriterien.
- ❖ Betriebe werden seitens der Gemeinde angeregt, wenn möglich einen **Anschluss an die Schiene** anzustreben bzw. die Dienste der Schiene zu nutzen.





Zenter 10 Joer'äre Fachbetrieb

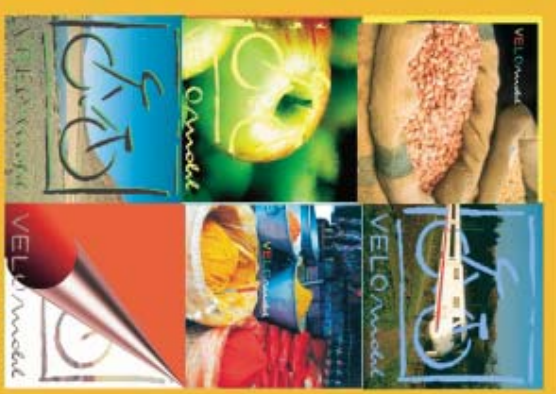


School Heischend 10 kWp/80m²

- Iwer 300 Solaranlagen am ganze Land
- Gratis Dev'is a Berechnung vum Gewewm
- Interessant Finanzzerierung

TOPSOLAR SA 5, L-8838 WAHL
Tel 88 82 41 www.topsolar.lu

LES GOÛTS ET LES COULEURS NE SE DISCUTENT PAS!



MAIS LE VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT ...