

# MOBILITÄTSPLANUNG GARNICH

---

## - KURZFASSUNG -

### 1.2.2 MOBILITÄTSKONZEPT

---



## Kommunale Mobilitätsplanung

### Nationale Vorgaben

Vor dem Hintergrund der umfassenden Herausforderungen, vor denen das Großherzogtum im Mobilitäts- und Verkehrsbereich aktuell steht und auch vermehrt in Zukunft stehen wird, nimmt eine koordinierte Mobilitätsplanung auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene einen hohen Stellenwert ein. Übergeordnetes Ziel des PNM (Plan Nationale de la Mobilité) 2035 ist es daher auch, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen.

Das Straßennetz stößt schon jetzt an sehr vielen Orten an die Kapazitätsgrenzen und ist auch nicht beliebig ausbaubar. Der Ansatz des „multimodalen Straßennetzes“ kann der Schlüssel sein, um – vor allem an Engpässen – mehr Menschen mit weniger Fahrzeugen zu transportieren. Dazu müssen

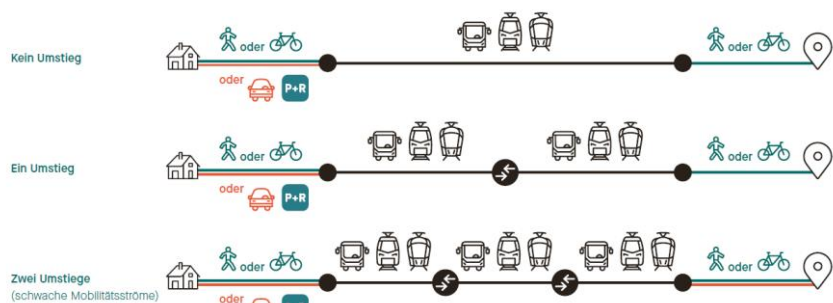
wir die Infrastruktur effizienter nutzen, auch dahingehend, die Verkehrsnetze nicht getrennt voneinander, sondern im Dienste eines multimodalen Gesamtkonzeptes zu planen.

Das einfache Addieren von Einzellösungen für lokale Mobilitätsprobleme liefert gemäß PNM 2023 keine Gesamtlösung für das Land. Es müssen auf die lokale Situation zugeschnittene Lösungsansätze geschaffen werden - am besten zusammen mit den Gemeinden -, die gewissen Ansprüchen genügen und gewisse Anforderungen erfüllen müssen:

- Auch weiterhin die Erreichbarkeit jedes Fahrtziels bzw. der nächstgelegenen Parkplätze mit dem Auto gewährleisten.
- Den regionalen Verkehr auf das Hauptstraßennetz lenken und P&R-Anlagen an den Zufahrten zu den Ballungsgebieten einrichten.
- Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften schaffen, insbesondere für Berufspendler.
- Busse an den wichtigsten Engpässen im Straßennetz, insbesondere auf Autobahnen, an Zufahrten zu den Ballungsgebieten sowie auf Bus-Hochleistungskorridoren priorisieren.
- Ein durchgängiges, komfortables und sicheres Radwegenetz ausbauen, über das Radfahrer ohne starken Mischverkehr mit Fußgängern oder Kraftfahrzeugen alle Ziele erreichen können.
- Ein komfortables, durchgängiges und sicheres Fußwegenetz ausbauen, über das Fußgänger alle Ziele ohne Umwege erreichen können.

Durch ihren Stellenwert innerhalb der Landesplanung können insbesondere die luxemburgischen Gemeinden einen grundlegenden Beitrag zur Schaffung eines entsprechenden Mobilitätsangebots leisten, das gleichzeitig auf die verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen abgestimmt ist.

#### Mobilitätsketten – Beispiele



## Kommunales Mobilitätskonzept

---

Auch die Gemeinde Garnich ist bestrebt, die zukünftigen Mobilität diversifizierter, leistungsfähiger und vor allem nachhaltiger zu gestalten – was durch das Einsparen von langen Wegen (Suffizienz) und Mobilitätsformen mit möglichst hohem Wirkungsgrad (Effizienz - z.B. Umstellen der Fahrzeugflotte auf E-Autos, Fahrgemeinschaften) denkbar ist. Die Mobilität, die letztlich dann doch noch übrigbleibt, soll nach und nach verringert bzw. durch umweltfreundliche Mobilitätsformen (Öffentlicher Transport, Rad, Fuß) umgestellt werden.

Am verhältnismäßig einfachsten umzusetzen sind die Ziele dort, wo die Gemeinde selbst „Här a Meeschter“ ist, sprich hinsichtlich ihrer eigenen Infrastrukturen – gerade dann, wenn diese vom eigenen Personal genutzt werden (z.B. Mobilität der Beschäftigten, kommunaler Fuhrpark, Straßenraumgestaltung zugunsten des Langsamverkehrs u.ä.). Trotzdem hat sie – wenn auch eingeschränkt – die Möglichkeit, das Verhalten ihrer Bürger\*innen zu beeinflussen, sowohl durch das Setzen entsprechender Rahmenbedingungen (Anreize technischer und finanzieller Art, Verbote und Gebote über kommunale Reglemente) als auch durch eine gezielte Informationspolitik (Öffentlichkeitsarbeit, Sensibilisierung, Motivation etc.).

Als qualitative Hauptziele für die Gemeinde lassen sich definieren:

- Förderung der Mobilité Douce, z.B. über die Schaffung von sicheren fußläufigen Schulwegen und neuen Bushaltestellen,
- Anbindung der Wohngebiete an die vorhandenen Bushaltestellen z.B. über gute und sichere Fußwegeverbindungen,
- Vernetzung mit dem regionalen und nationalen Fahrradwegenetz, Verringerung der Belastungen durch den Durchgangsverkehr, z.B. durch die flächendeckende Einführung von Zone 30 in Wohngebieten,
- Beruhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang der Nationalstraße in Dillingen, z.B: durch Projekte im Zentrum der Ortschaft.

Zur erfolgreichen Umsetzung derartiger Ziele und Bestrebungen ist der Einbezug einer Vielzahl an verschiedenen politischen, wirtschaftlichen sowie zivilgesellschaftlichen Akteuren und Interessengemeinschaften auf unterschiedlichen Planungsebenen von wesentlicher Bedeutung. Daher ist es wichtig, frühzeitig die verschiedensten Akteure auf unterschiedlichen Planungsebenen, die je nach Themenbereich unterschiedlich betroffen sind und je nach Zuständigkeit mehr oder weniger aktiv einwirken können, einzubeziehen (Gemeinde mit ihren politischen Entscheidungsträger (Schöffen -und Gemeinderat) und der Verwaltung (Koordination der Maßnahmen, Kommunikation, ...), Fachbehörden (AGE , ASTA, MECDD, Mobilitätsministerium, MI, Natur- und Geopark (Biologische Station, Beratungsstelle Landwirtschaft, Beratungsstelle Quellschutz, Biodiversitätsberatung, Beratungsstelle KMU ...), Syndikate, Fachplaner (PAG-Büro, SUP-Büro, IT-Dienstleister, Pro-Vélo etc.), Bürgerschaft (NGO's wie Transition Osten, Regionalsektionen des Meco), lokale Vereine, Bürger\*innen sowie Vertreter\*innen der Gemeindekommission)

Gleichzeitig setzt die Schaffung einer nachhaltigen und resilienten Mobilität neben der effizienten Ausgestaltung und Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen auch den Aufbau eines multimodalen Verkehrsnetzes mit entsprechenden Schnittstellen zur Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs voraus.

## Kommunales Mobilitätskonzept Garnich

---

Auch die Gemeinde Garnich ist bestrebt, im Rahmen eines umfangreichen Mobilitätsplans, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um die Mobilität vor Ort und in der Region nachhaltig zu fördern. Dabei zielen die einzelnen Maßnahmen auf die nachfolgenden Handlungsfelder ab:

### ▪ **Motorisierter Individualverkehr**

Nach wie vor nimmt der motorisierte Individualverkehr, insbesondere die Kraftfahrzeugnutzung, hinsichtlich des Modal Split einen hohen Stellenwert ein. Vor allem in ländlichen Räumen wird das Automobil weiterhin als primäres Fortbewegungsmittel aufgefasst. Das Straßen- und Verkehrsnetz in und um die Ortschaften der Gemeinde Garnich setzen sich aus der Autobahn A6/ E25, der Nationalstraße N13, verschiedenen chemins repris, Gemeindestraßen sowie einzelnen Feld- und Waldwegen zusammen. Vor dem Hintergrund einer stetigen Zunahme des Mobilitätsaufkommens soll eine Überlastung des Straßennetzes möglichst vermieden werden. Entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen beziehen sich dabei grundsätzlich auf

- die Beschränkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten auf 50km/h für die Hauptverkehrsachsen (Route Nationale und chemins repris), 30km/h für alle Nebenstraßen sowie 20km/h für Erschließungsstraßen mit Mischverkehrsflächen in geplanten Siedlungsgebieten;
- die Implementierung von Infrastrukturelementen in Wohngebieten wie Straßenversätze, Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen, Schwellen, Poller sowie Pflanzungen, die gleichzeitig dazu beitragen, dass Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität vor Ort ansteigen;
- die Umgestaltung der Ortseingänge zur Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten sowie der Schaffung eines optischen Übergangs zwischen Siedlungs- und Naturraum;
- die Schaffung von öffentlichen Stellplätzen mit wasserdurchlässigen Bodenbelägen;
- der Ausbau des E-Ladernetzes zur Förderung der Elektromobilität.

### ▪ **Öffentlicher Transport**

Mit der Reorganisation des nationalen Busliniennetzes wurde der reguläre Linienverkehr sowie der Schulverkehr in der Region bereits verbessert. Zudem liegen für die Gemeinde Garnich hinsichtlich des Proxibusses und des Late Night Busses entsprechende Ergänzungsangebote zum Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor. Handlungsspielraum zur Förderung des ÖPNV besteht für die Gemeinde beispielsweise mit Blick auf eine Verlängerung bestehender Buslinien sowie der Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen. Auch der Ausbau von Fußwegeverbindungen in Richtung Bushaltestellen könnte vorangetrieben werden. Zugleich könnten zusätzliche und sichere Fahrradstellplätze an den kommunalen Haltestellen installiert sowie die dortige Aufenthaltsqualität verbessert werden (Fahrgastkomfort / Informationstafeln / mit Solarenergie betriebene Ladestationen bspw. für Smartphones).

### ▪ **Radverkehr**

Zum Erreichen einer Mobilitätswende sowie die langfristige Erhöhung des Anteils des nicht-motorisierten Individualverkehrs am Modal Split ist eine umfassende Förderung des Radverkehrs auf regionalem und kommunalem Niveau anzustreben. In diesem Bereich sind für die Gemeinde Garnich Potenziale vorhanden, die es möglichst zeitnah auszuschöpfen gilt.

Grundsätzlich wird darauf abgezielt, das kommunale Radwegenetz, innerorts sowie außerorts, fortwährend auszubauen und engmaschig mit den nationalen Radrouten (PC12 / PC13) zu verknüpfen. Gleichzeitig wird auf eine Steigerung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer\*innen sowie eine Erhöhung des Fahrkomforts hingearbeitet. Auch eine Reduzierung der Reisezeit steht dabei im Fokus. Radfahrer\*innen sollen möglichst schnell und ohne Umwege auf sicheren und gut befahrbaren Radwegen zu ihren Zielstandorten gelangen. Vor allem zentrale Standortorte (Gemeindegebäude/ Schule/ Freizeit- und Nahversorgungseinrichtungen etc.) sollen ohne Weiteres mit dem Fahrrad erreichbar sein. Zudem soll die Anzahl an entsprechenden, sicheren Fahrradabstellanlagen weiterhin erhöht werden.

#### ▪ **Fußverkehr**

Das Zufußgehen ist die natürlichste Art der Fortbewegung und nimmt in alltäglichen Lebensabläufen einen hohen Stellenwert ein. Bezüglich einer langfristigen Förderung des Fußverkehrs liegt für die Gemeinde Garnich das Ziel in der Schaffung eines kohärenten, sicheren und barrierefreien kommunalen Fußwegenetzes (innerorts sowie außerorts). So sollen vorhandene Verkehrswege für Fußgänger\*innen ertüchtigt (Lückenschlüsse) und bei Neubauprojekten und zukünftigen Flächenerschließungen dem Fußverkehr die Priorität zugewiesen werden. Zugleich sollen dabei die verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden (Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Kleinkinder etc.).

#### ▪ **Intermodalität**

Der Begriff der Intermodalität steht für die Verknüpfung mehrerer unterschiedlicher Verkehrsmittel. Um vor allem den ÖPNV sowie den nicht-motorisierten Individualverkehr attraktiver zu gestalten, ist die Schaffung von Mobilitätsketten von grundlegender Relevanz. Für die Gemeinde Garnich liegt insbesondere im Hinblick auf die Herstellung inter-/multimodaler Schnittstellen (Park & Ride-Angebote, Bike & Ride-Angebote an Haltestellen, Unterstützung von Car-Sharing Initiativen) ein Handlungsspielraum vor.

## Garnich auf dem Weg zu einer multimodalen Gemeinde

---

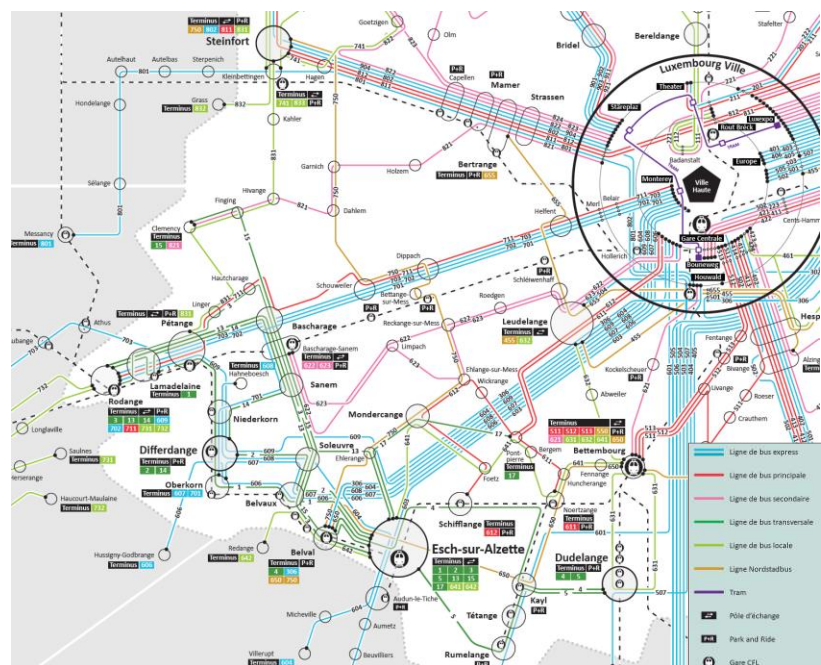
Um in Garnich mobil zu sein, versucht die Gemeinde gemeinsam mit den staatlichen Instanzen möglichst viele Mobilitätsbausteine bereitzustellen, damit sich jedermann/ jedefrau für jeden geplanten Weg ganz individuell seine/ ihre Mobilitätskette zusammenstellen kann.

Aufgrund der ländlichen Lage wird der PKW weiterhin eine wichtige Rolle im Mobilitätssystem spielen. Dabei muss jedoch eine Verträglichkeit mit den übrigen Verkehrsteilnehmern und Anwohnern gewährleistet werden, was durch das Tempo 30-Konzept auf Gemeindestraßen versucht wird zu gewährleisten. Bei Staatsstraßen ist dies schwieriger, aber hier versucht die Gemeinde, bei sensiblen Randnutzungen (Schule) punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auszuloten (kurzfristig: Verschwenke/ Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion an den Ortseingängen gerade der N13, Umbau der zentralen Kreuzung N13 – CR101 in Garnich zu einem Kreislauf etc.). Um die PKW-Nutzung emissionsärmer zu gestalten, unterstützt die Gemeinde die Umrüstung auf E-Mobilität. Hierzu geht sie selbst mit gutem Beispiel voran und möchte mittelfristig den kommunalen Fuhrpark umrüsten. Zudem ergreift sie selbst Initiative und unterstützt den Ausbau des Netzes an öffentlichen Ladestationen.

Im Bereich Radverkehr tut sich sehr viel. Seit die Gemeinde über LEADER bei der Lëtzebuurger Velos Initiativ (LVI) ein kommunales Radwegenetz in Auftrag gegeben hat, wurde viel überlegt, wie man das Radfahren in Garnich attraktiver machen kann. Erste konkrete Ergebnisse sind die gut beschilderten Wege, diverse neue Fahrradständer an vielen wichtigen Plätzen der Gemeinde sind ebenfalls ein Zeichen des Radfortschritts. Ein Ausbau der nationalen Radpiste PC9 als Zubringer zur Pc13 von Dippach über Dahlem nach Mamer ist auch dank Garnicher Initiative in Planung. Wer kein eigenes Rad besitzt oder mitbringen will, kann auf die verschiedenen Rent-a-Bike-Stationen in der Umgebung (u.a. im benachbarten Mamer) und bald auch über LEADER zurückgreifen.

Beim Fußwegenetz profitieren die Bürgerinnen davon, dass viele kurze Wege (auch innerorts) vorhanden sind und auch bei den Wohngebietsplanungen immer auf fußläufige Abkürzungen geachtet wurde. Auch werden straßenbegleitende Trottoirs – dort wo baulich möglich – vorgehalten oder neu geplant, u.a. an der rue de Holzem in Garnich (bereits umgesetzt) oder ortschaftsverbindend zwischen Dahlem und Garnich (in konkreter Planung). Dies stellen auch die Verbindungen aus den Ortschaften zu den überörtlichen Wegen – Feldwege oder Wanderwegen her.

Beim öffentlichen Transport hat sich die Situation seit der Fahrplanumstellung durch die RGTR für die Garnicher verbessert, da die Linien früher und später am Tag und auch wochenends fahren. Dass die Linie von Steinfort über Wandhaff, Garnich und Dahlem nach Belval eingeführt wurde und auch weiterhin besteht, ist auch dem Dialog der Gemeinde mit dem Mobilitätsministerium zu verdanken. Eine intrakommunale Verbindung Garnich – Kahler fehlt leider immer noch – hier kann jedoch der Proxibus Abhilfe schaffen, den die Gemeinde mit den



Nachbargemeinden als interkommunales Rufbusssystem ins Leben gerufen hat und betreibt. Um den Komfort der wartenden Passagiere zu erhöhen, sollen weitere Buswartehäuschen mittelfristig erneuert werden.

Besteht eine Mobilitätskette aus mehreren Fortbewegungsmitteln, ist auf die Umsteigesituationen zu achten. Park and Ride-Angebote sind eher in größeren Gemeinden bzw. an wichtigen Verkehrsknotenpunkten vorzufinden – in Garnich kann der Parkplatz beim neuen Atelier Communal durch die Lage an der Bushaltestelle/ der N13 als solcher genutzt werden. Ein Kiss&Go ist bei der Grundschule eingerichtet. Car-sharing-Systeme sind aktuell im Ländlichen Raum noch wenig verbreitet, „Treffpunkt Fahrgemeinschaft“ (Co-Voiturage-Parkplätze) eher an den Autobahnauffahrten bzw. Autobahn-Grenzübergängen zu finden (war zwischen Garnich und Wandhaff geplant, wurde jedoch nicht weiterverfolgt).



## Aktionsplan Mobilität

---

Um eine möglichst aktuelle und übersichtliche Struktur für die konkreten To-Dos zu erhalten, werden diese in den „Aktionsplan Mobilität“ überführt. Dadurch kann jede einzelne Maßnahme – neben der Maßnahmenbeschreibung – genaue Zuständigkeiten (intern/ extern) definieren, Zeitschienen festlegen (Start- und Endpunkt, eventuell Zwischentappen/ Meilensteine, Einhaltung der Timeline), die notwendigen Budgetmittel (gesamt/ jährlich) dokumentieren und zeigt auch – sofern möglich – Einsparpotentiale auf (in CO2 bzw. KW/ Liter/ ...) aufzeigen.

Der Aktionsplan ist ein flexibles und iterativ angelegtes Instrument, das bei Bedarf – mindestens jedoch jährlich – einer Fortschreibung unterzogen wird. Die jährliche Fortschreibung dient dabei auch als Monitoring und Evaluierung, mögliche Konsequenzen sind in den kommenden Aktionsplan für das neue Jahr zu überführen.

Der „Aktionsplan Mobilität“ ist ein separates Dokument in Tabellenform, das inhaltlich jedoch integral mit dieser Planung verbunden ist und aus dieser abgeleitet wird.