



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

1. Bürgerforum

Mobilitätsplan

Gemeinde Raeren

24. Oktober 2024



A photograph of a person's hand raised against a green wall. The hand is on the left side of the frame. A shadow of the person is cast on the wall to the right, also with the hand raised. The wall is a gradient of green, from light to dark. There are two rectangular openings in the wall, one on the left and one on the right, which appear to be windows or doorways. The overall scene is lit with a green light.

Begrüßung

Gemeinde Raeren

Unsere Themen für heute

Ab 18:30 Uhr Ankommen & Abfrage, Gallery-Walk

19 Uhr Begrüßung

19:20 Uhr Der Prozess zur Erstellung des Mobilitätsplans

Die Aufgabe

Inhalte & Ablauf

Ergebnisse der Bestandsanalyse

Impuls – Treiber und Trends der Mobilität

19:45 Uhr Workshopphase 1:

Vision, Ziele und Handlungsfelder

20 Uhr Pause

20:10 Uhr Workshopphase 2:

Erarbeitung von Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern

20:50 Ausblick - Wie geht es weiter?

21 Uhr Ende der Veranstaltung



Planersocietät – Für Morgen. Für Mobilität. Für Dialog.

- Wir arbeiten **seit 30 Jahren** im Bereich der integrierten Verkehrsplanung; inzwischen mit 80 Mitarbeitenden von den Standorten Dortmund, Bremen und Karlsruhe aus
- Wir machen **Beratung aus Begeisterung**: praxisnah für Städte, Kreise und Verkehrsunternehmen
- Wir unterstützen im **Change-Management**: Pilot- und Modellvorhaben für Kommunen, Regionen, Landes- und Bundesministerien
- Wir haben unsere Kompetenzen immer weiter ausgebaut: **Schnittstellenthemen**, integrierte & strategische Planungen, kommunikativer Dialog
- Wir haben ein **besonderes Team** aufgebaut, das verschiedene Disziplinen aus Raum- /Stadt- / und Verkehrsplanung, Bauingenieurwesen, Geografie und Kommunikation zusammenbringt



Vorstellung der Planersocietät und des Erfahrungshintergrundes

Erfahrung SUMP/Mobilitätskonzepte



Kiel. Sailing. City.
Kiel



DORTMUND



Kassel

documenta Stadt



Stadt Augsburg



Landeshauptstadt
SAARBRÜCKEN



Stadt Leverkusen



Gießen



Stadt Gelsenkirchen



paderborn.de
Paderborn überzeugt.



Kreisstadt
BERGHEIM



Ruhrfestspielstadt
RECKLINGHAUSEN



GRONAU



KOBLENZ
VERBINDET.



BOCHOLT



Limburg
an der Lahn



ibb Ibbenbüren
Das Hoch im Münsterland

St. Ingbert



Pirmasens



soest.de



STADT
ELSDORF
wir wachsen zusammen



Stadt Greven



Bundesministerium
des Innern



Bundesamt
für Bauwesen und
Raumordnung



METROPOLE
RUHR



SAARLAND



- > 500.000: Hamburg | Düsseldorf | Dortmund | Bremen
- 100-500.000: Wuppertal | Augsburg | Braunschweig | Gelsenkirchen | Paderborn | Kassel (Stadt+Region) | KielRegion | Saarbrücken | Städteregion Hemer/ Iserlohn/ Menden | Leverkusen | Koblenz | Recklinghausen | Moers
- 50-100.000: Unna | Viersen | Meerbusch | Bergheim | Neumünster | Offenburg | Ludwigsburg | Marburg | Gießen | Gütersloh | Bamberg | Bocholt | Fulda | Schweinfurt | Bad Salzungen | Ibbenbüren | Bad Kreuznach | Willich
- < 50.000: Borken | Waltrop | Gronau | Emsdetten | Bad Oeynhausen | Soest | Buxtehude | Lahr (Schwarzwald) | Pirmasens | Greven | St. Ingbert | Limburg | Oer-Erkenschwick | Taunusstein | Bretten | Ibbenbüren
- < 25.000: Rotenburg (Wümme) | Havixbeck | Rhede | Rommerskirchen | Alfter | Fröndenberg | Billerbeck | Schalksmühle | Aspach | Elsdorf
- regional: Metropole Ruhr | EN-Kreis | Rhein-Wupper | Saarland | Kreis Steinfurt u.v.m.
- Bund, Länder: Leitfäden BMVI, BBSR, Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte Zukunftsnetz Mobilität NRW, FZ-NUM Hessen, Aktionspläne Mobilität, Klima und Lärmschutz in BaWü

Vorstellung des Projektteams

Koordination des Projektteams: Unsere Köpfe für Ihr Projekt



Markus Grundmann
Projektleiter
Projektleitung



Dennis Jaquet
Teamleiter
Projektleitung



Saskia Säuberlich
Beraterin
Bearbeiterin



Marc Lowak
Berater
Bearbeiter



Anna Vogel
Beraterin
Bearbeiterin



Michael Frehn
Geschäftsführer, Inputgeber
steht beratend zur Verfügung

A close-up photograph of a person's hand writing on a document with a blue pen. The background is softly blurred, showing a white coffee cup and a smartphone. The text is overlaid on the image in two white boxes.

Ein Mobilitätsplan für Raeren

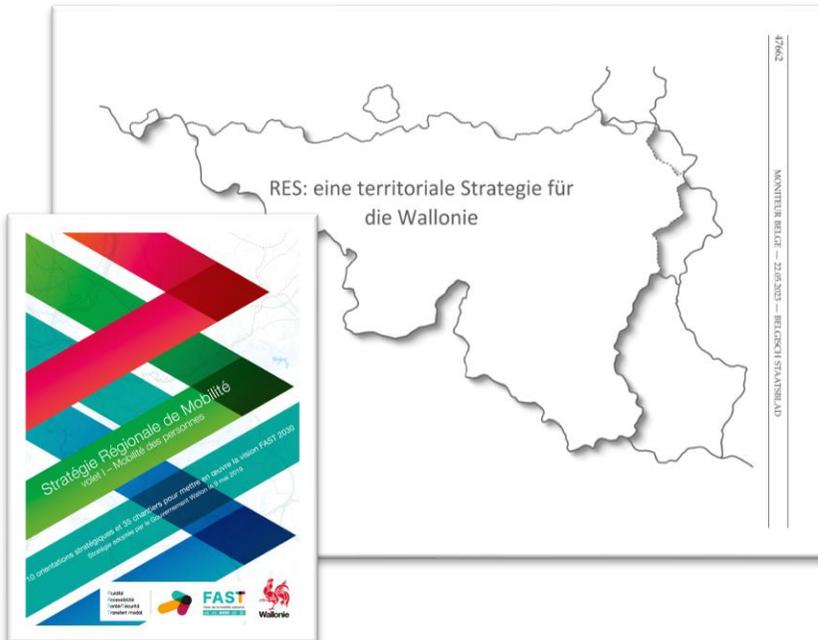
Der Prozess zur Erstellung

Warum ein Mobilitätsplan für Raeren?

1. Es fehlt ein strategisches, gemeindeweites, übergeordnetes Planwerk für die Verkehrsplanung in den kommenden Jahren (Zeithorizont bis 2035+)

2. Die Mobilitäts-/ Verkehrswende ist in aller Munde - Es besteht Handlungsdruck

3. Es besteht seitens der Entscheidungsträger (auf verschiedenen politischen Ebenen) die Bereitschaft zu handeln

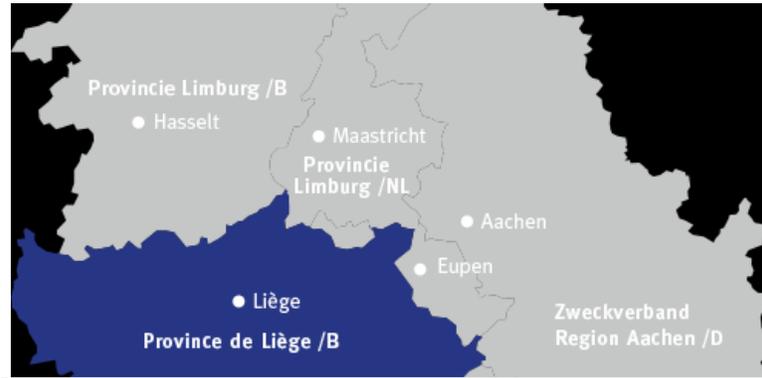


Arbeitsbausteine und inhaltliche Schwerpunkte

Zentrale Herausforderungen



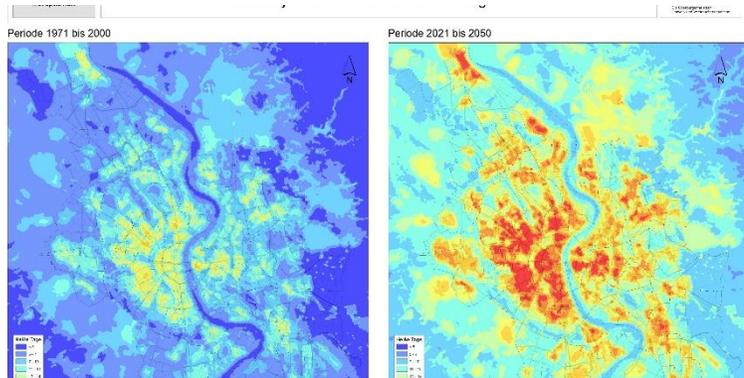
Reparatur der autogerechten Planung



Region mitdenken und aktivieren



Energieknappheit, Mobilitätskosten



Klimaneutrale Mobilität & Zeitdruck



Bürgerschaft mitnehmen und vielfältige Erwartungen erfüllen



Realexperimente wagen & ausprobieren

Nun sind Sie gefragt!

“Was verbinden Sie
mit dem Begriff
Verkehrswende?”

slido

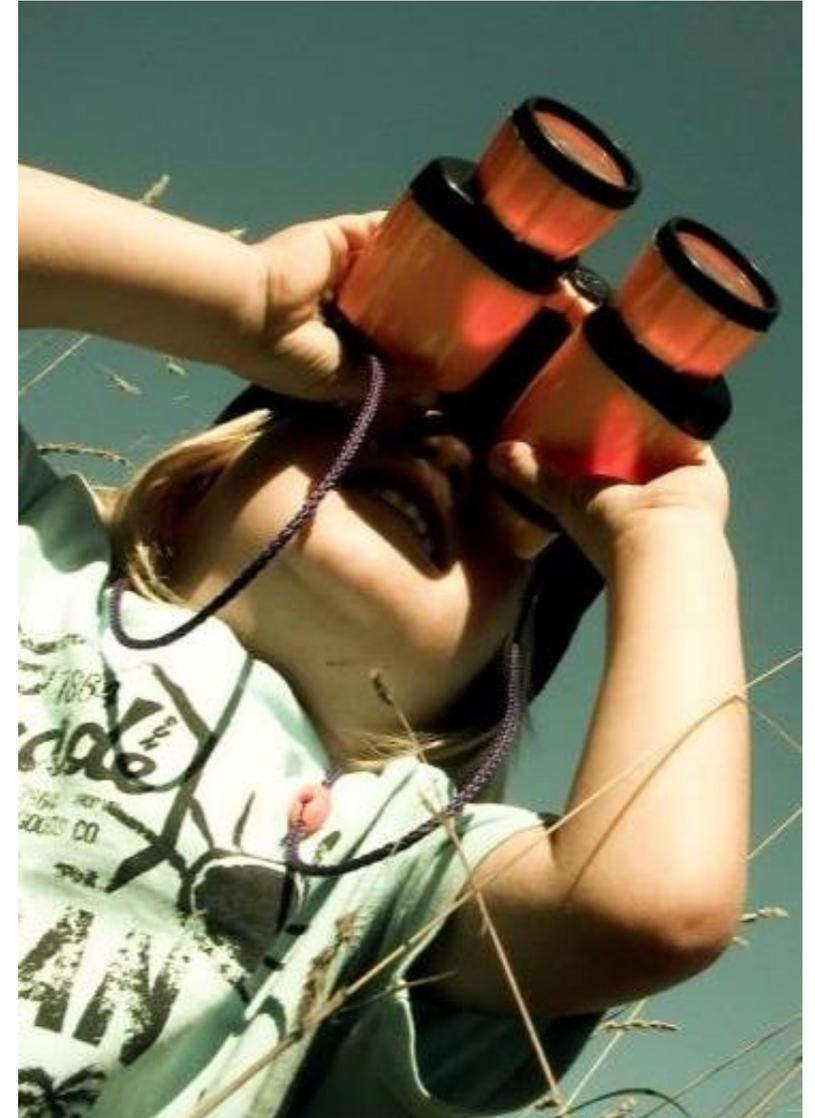


“Was verbinden Sie mit dem Begriff Verkehrswende?”

① Start presenting to display the poll results on this slide.

Prämissen für den Mobilitätsplan

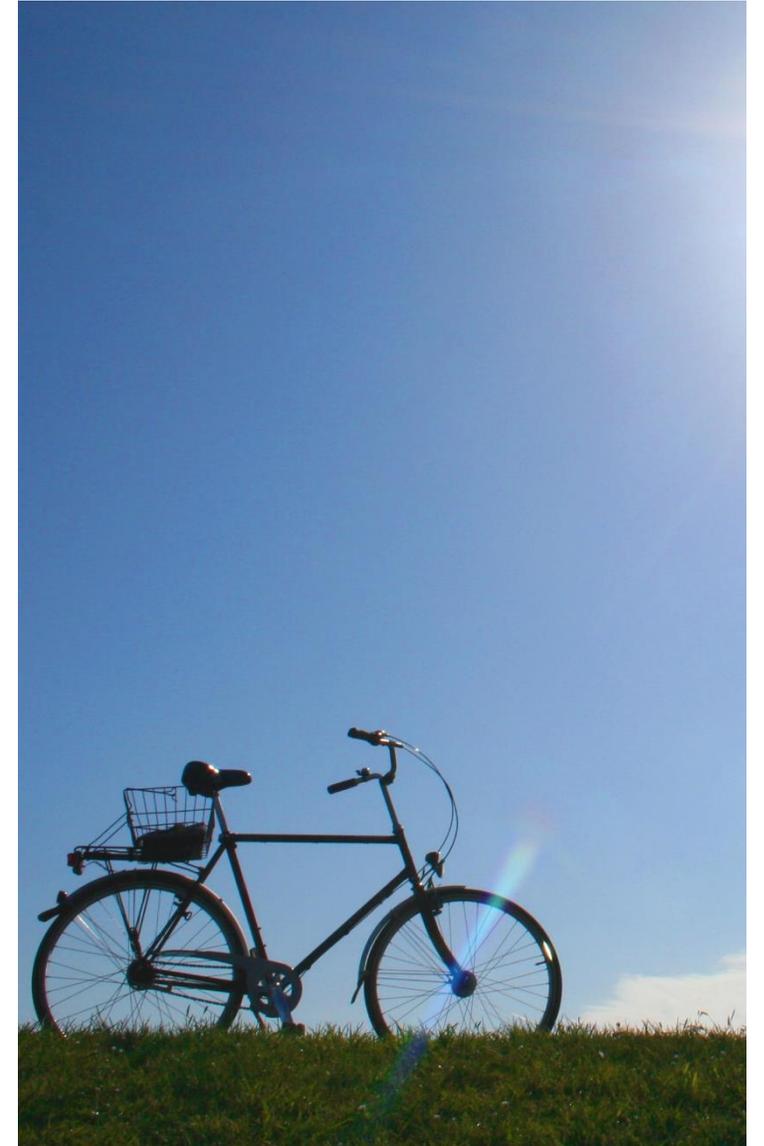
- Mobilität steht vor **vielfältigen Umbrüchen und Herausforderungen**: Ein guter Zeitpunkt für neue Konzepte – und deren Umsetzung!
- **Mobilitätsplan als Handlungsrahmen** für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Gemeinde
- Fachplanungen und -behörden sowie vorhandene Planwerke **integrieren** und **zusammen denken**, über die Gemeindegrenze hinaus
- Die **Bürgerschaft mitnehmen** zu einer klimaneutralen Mobilität; einen **Changeprozess anstoßen** – durch aktive Beteiligung und Transparenz – Mobilität betrifft uns alle
- Spezifisches und realistisches Umsetzungs- und Handlungskonzept, das bereits im Prozess **Schlüsselmaßnahmen** identifiziert und beginnt, diese umzusetzen



Die Aufgabe – Mobilitätsplan Raeren

Der gesamtgemeindliche, nachhaltige Mobilitätsplan Raeren

- ... stellt die **aktuelle verkehrliche Situation** in Raeren dar
- ... ist ein **gesamtgemeindlicher Plan & kontinuierlicher, strategischer Prozess**
- ... legt als Rahmenplan **Ziele und Strategien für die zukünftige Entwicklung** von Verkehr und Mobilität auf gesamtgemeindlicher Ebene in Raeren fest
- ... berücksichtigt **aktuelle Mobilitätstrends und -entwicklungen**
- ... **integriert aktuelle Entwicklungen und Konzepte**
(z.B. Regionale Mobilitätsstrategie)
- ... bildet eine **Schnittstelle zu anderen Fachdisziplinen**
(z.B. Siedlungsentwicklung, Einzelhandel,...)
- ... stellt die **Bindewirkungen zwischen diesen verschiedenen Teilkonzepten** her
- ... beinhaltet die Erarbeitung eines konkret **ableistbaren Maßnahmenprogramms** für die kommenden Jahre
- ... gemeinsamer **Leitfaden** für die Verwaltung (Arbeits- und Zielgrundlage)



Inhalte des Mobilitätsplans Raeren

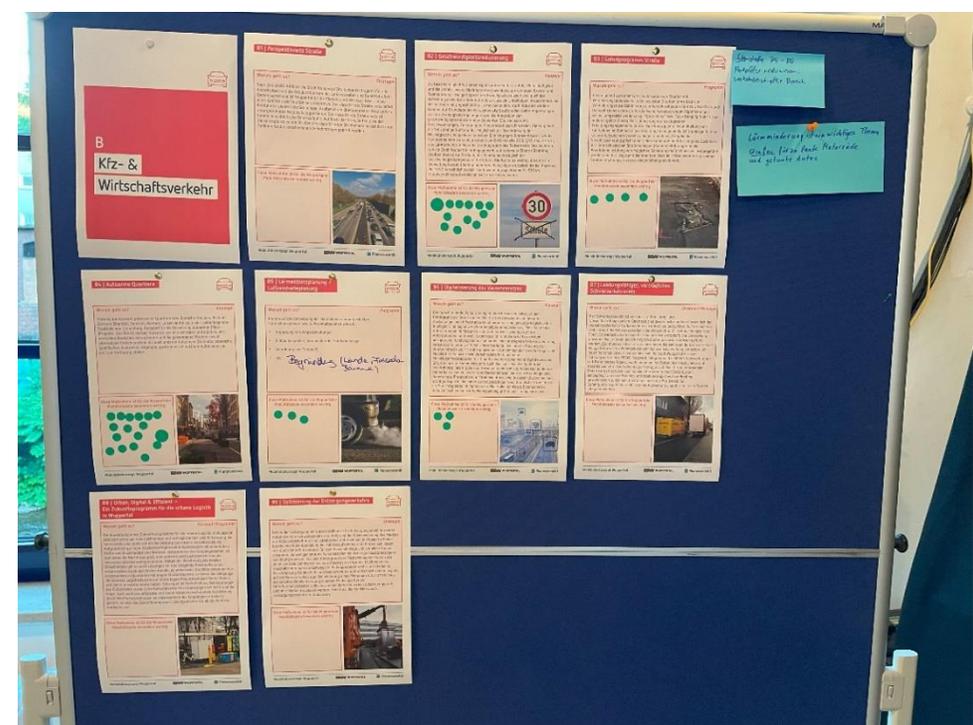


Mobilitätsplan Raeren – Inhalte & Ablauf

Wie wird die Bürgerschaft eingebunden?

Mobilität geht alle an: Komplexität, Konfliktpotenzial und Verfahrensdichte erfordern ein partizipatives Vorgehen – daher sind **2 große Bürger- und Mobilitätsforen** geplant

- 2. Bürgerforum am **15.04.25** im Bergscheider Hof um 19 Uhr terminiert



Handlungspfad statt Detailmaßnahmen

Der Mobilitätsplan ist **nicht der Weg** zum Ziel, sondern **die Karte** zum Ziel

Das Handlungs- und Umsetzungskonzept muss drei zentrale Aspekte beantworten: **WER macht WAS bis WANN?**

Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte

- Die Frage „**Wie** wird es getan?“ ist Bestandteil der Umsetzung des Mobilitätsplans und wird abhängig von der Maßnahme nur an der Oberfläche adressiert.





Mobilität in Raeren

Grundlagen und erste Eindrücke

Grundlagen

Bestehende Konzepte

Plan Wallonie Cyclable 2030

Mobil in Ostbelgien

Infrastrukturplan (2020 – 2026) der Wallonie

Projekt Dorfplatz Raeren

Plan Luft Klima Energie 2030 der Wallonie

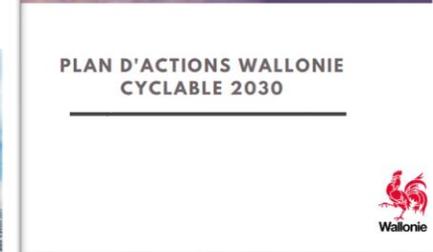
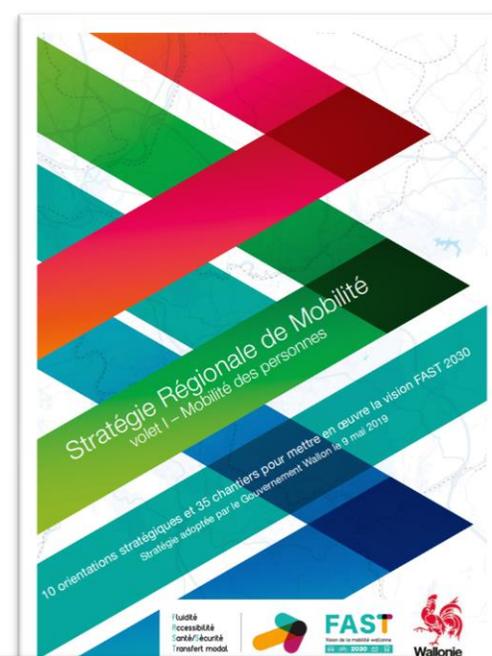
Regionale Mobilitätsstrategie (2019 – 2030) der Wallonie

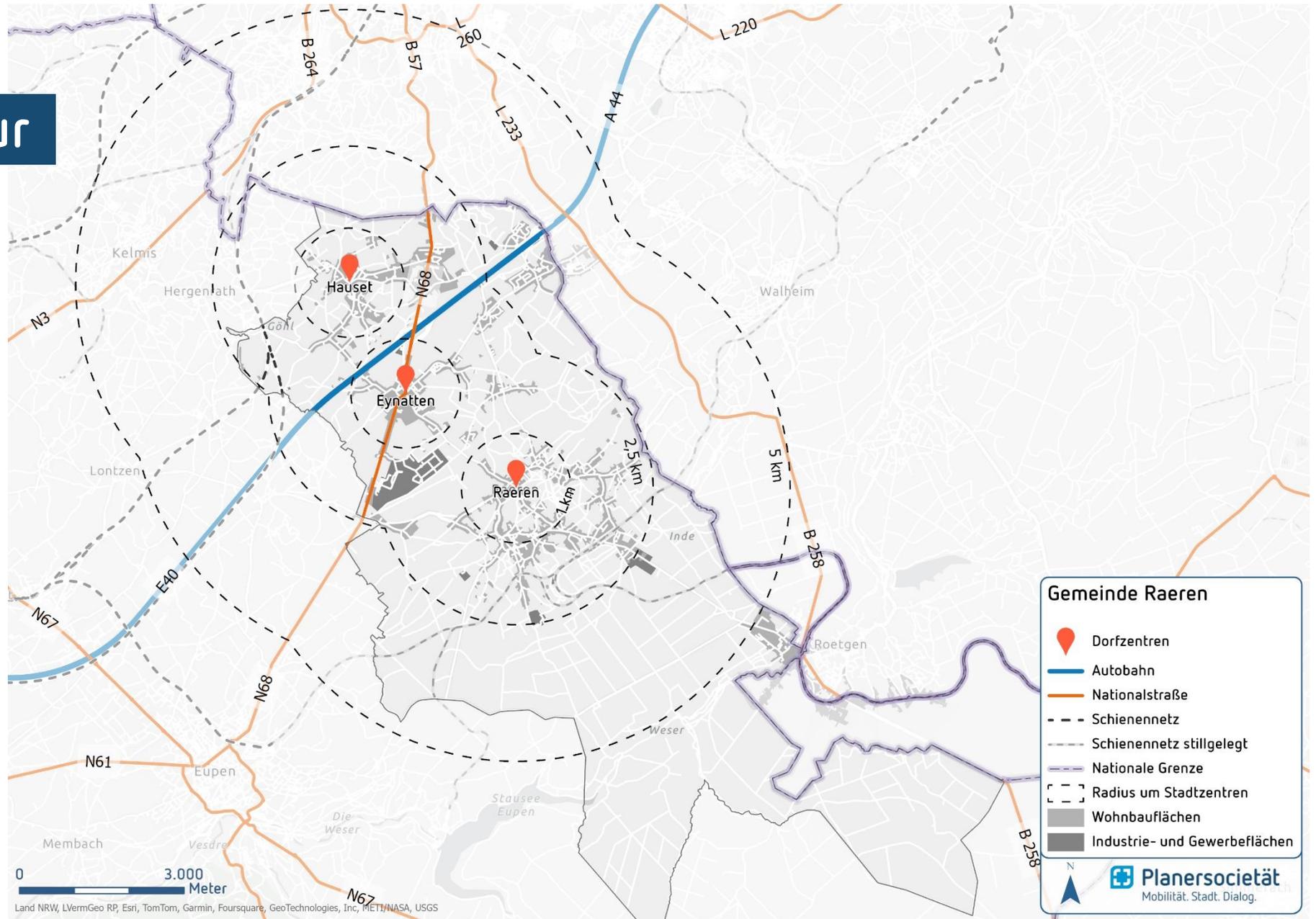
LEADER-Projekt „Fahr mit“

Vennbahn-Route

Integrierter Energie- und Klimaplan für die Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens

Projekt Stiegel

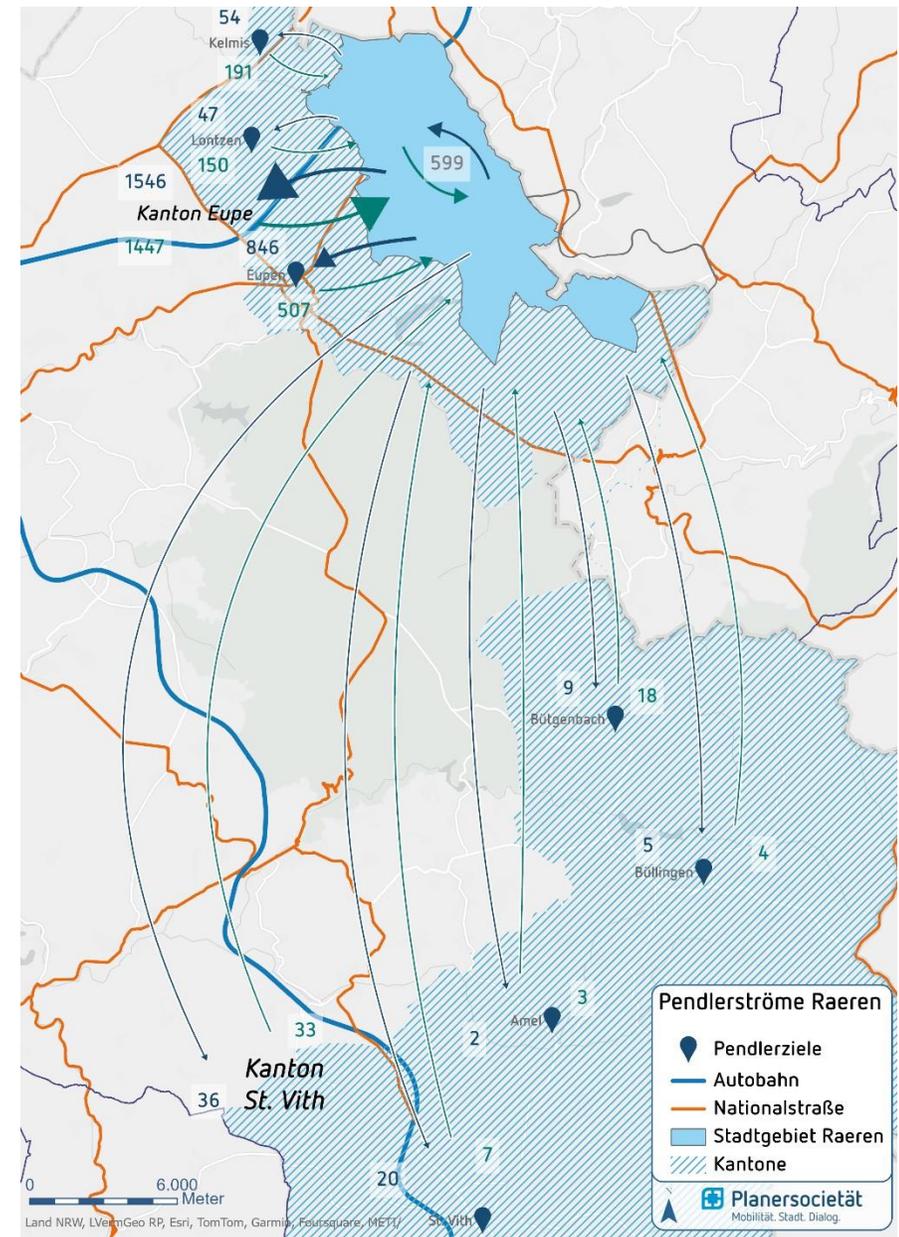




Grundlagen

Pendlerbewegungen

- Jahr 2022: 2.360 Einpendelnde und 2.565 Auspendelnde, 599 Binnenpendelnde
- **negativer Pendlersaldo** (Auspendlende > Einpendelnde)
- Anzahl der Ein- und Auspendelnden in den letzten Jahren relativ **konstant**
- Die **stärksten Einpendler-Beziehungen** bestehen aus Eupen, Kelmis, Lontzen sowie Aachen
- Die **größten Auspendlerströme** sind ebenfalls nach Eupen, Kelmis, Lontzen sowie Aachen zu verzeichnen
- Im Vergleich recht **kurze Pendlerstrecken (fahrradfreundliche Entfernung)**
- Für die Verbindung von Hauset, Eynatten, Raeren nach Aachen über den Grenzübergang Köpfchen liegen aktuell noch keine konkreten Zahlen vor. Rückmeldung von Akteuren zeigen, dass dies eine ganz wichtige und häufig genutzte Relation ist und im Rahmen des Mobilitätsplans behandelt werden muss



Quelle: ostbelgienstatistik, Stand: 2022

Erste Eindrücke

Zu Fuß durch Raeren

- Stiegel als zusätzliche Wegeverbindungen
- Fußverkehr spielt eine untergeordnete Rolle
- Führung von Fußwegen häufig in unterdimensionierten Seitenräumen im gesamten Gemeindegebiet
- Kein durchgängiges Fußwegenetz: Gehwege hören manchmal einfach auf
- Hindernisse auf Gehwegen: Mülltonnen, ruhender Verkehr, Werbeaufsteller, etc.
- Keine durchgehende Barrierefreiheit, insb. an Querungen und Knoten
- Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs stellen Barrieren für den Fußverkehr dar, z.T. gefährliche bzw. umwegige Querungsmöglichkeiten



Potenziale und Handlungsprämissen

Fußverkehr

- Schaffung eines durchgängigen Fußwegenetzes
- Querungsdistanzen verringern, Barrierewirkung von Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs abbauen
- Ordnung von Hindernissen für den Fußverkehr
- Barrierefreier Ausbau von Knotenpunkten und Querungen
- Steigerung der Attraktivität von eigenständigen Gehwegen & Kfz-unabhängigen Wegen
- Gehwegmindestbreite durch die Wallonie von 1,5 m ermöglichen
- Durchlässigkeit des Fußverkehrs weiter fördern



Erste Eindrücke

Mit dem Fahrrad durch Raeren

- Attraktives Ziel für (Fahrrad-)Tourismus:
 - Raerener Rad Rundweg (RRR) verbindet Raeren, Eynatten und Hauset
 - Vennbahn-Route (Aachen – Raeren – Monschau)
- (überdachte) Radabstellanlagen an Bushaltestellen
- Tw. Hinweis auf Radverkehr mittels Piktogramme
- Wenn Radführungsform vorhanden ist, ist diese teilweise rot markiert
- Größtenteils keine Radführungsform vorhanden, häufig im Mischverkehr
- Keine direkten Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen für Alltagsradfahrende



Potenziale und Handlungsprämissen

Radverkehr

- Radverkehrsinfrastruktur schaffen
- Sichere Führungsformen mit ausreichenden Breiten
- Direkte Wegeverbindungen zwischen den Ortsteilen schaffen
- Bevorrechtigungsmöglichkeiten des Radverkehrs mitdenken und ausbauen
- Fahrradstraßen ausweisen und entsprechend gestalten (Rue cyclable Fietsstraat)
- Fahrradfreizeitrouten qualitativ aufwerten
- Qualitativ wertvolle Radabstellanlagen (auch für Lastenfahrräder und Anhänger) weiter ausbauen



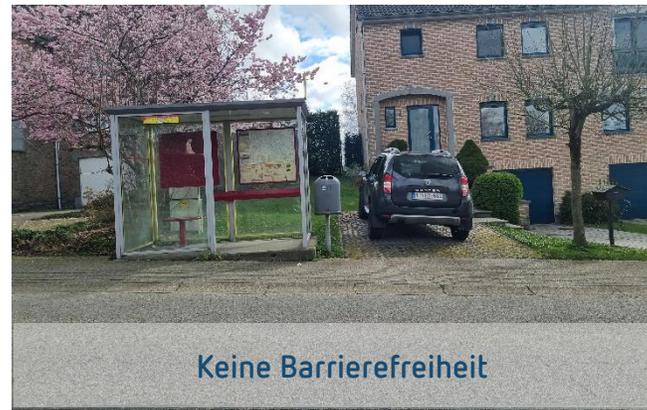
Markierung einer Fahrradstraße in Brüssel



Erste Eindrücke

Mit dem ÖPNV durch Raeren

- Kein Bahnanschluss (gilt für alle Teilgemeinden)
- Zwei Buslinien des Verkehrsunternehmens TEC
 - Linie 14 (Aachen – Eupen), Linie 722 (Lichtenbusch – Eupen), ergänzend Schülerbusverkehr zu den Stoßzeiten
- Reisezeitvergleich (ÖPNV vs. MIV)
 - kaum konkurrenzfähig, z.T. konkurrenzfähig auf bestimmten Relationen z.B. Eynatten – Aachen)
- Die meisten Bushaltestellen ohne Witterungsschutz, viele ohne Sitzmöglichkeiten (überwiegend Raeren, aber auch Eynatten und Hauset)
- Barrierefreiheit an Haltestellen nicht gegeben, kein dynamisches Fahrgastinformationssystem (gilt für alle Teilgemeinden)
- Einige Bushaltestellen in Kombination mit (überdachten) Radabstellanlagen



Erste Eindrücke

Mit dem ÖPNV durch Raeren

- Nachfragestärkste Haltestellen in Raeren

<u>Haltestelle</u>	<u>Adresse</u>	<u>Richtung</u>	<u>Fahrgäste im Jahr 2022</u>
Dorf	Aachener Strasse	L14 : Eupen - L722 : Eupen	18.606
Dorf	Aachener Strasse	L14 : Aachen - L722 : Köpfchen	7.440
Pley	Schulstrasse	L14 : Eupen - L722 : Eupen	4.723
Getenberg	Kirchstrasse	L14 : Eupen - L722 : Eupen - L728 : Hauset	3.252
Botz	Hochstrasse	L14 : Eupen - L722 : Eupen	3.220
Neudorf	Neudorfer Strasse	L14 : Eupen - L722 : Eupen	2.693
Merols	Rue d'Aix-la-Chapelle	L14 : Aachen - L722 : Köpfchen	2.557
Driesch	Burgstrasse	L722 : Eupen	2.495
Am Waldring	Aachener Strasse	L14 : Eupen - L722 : Eupen	2.441
Bergscheid	Hauptstrasse	L14 : Eupen - L722 : Eupen	2.353

Regionale Erreichbarkeit - Reisezeitenvergleich

	Reisezeitverhältnis	
Raeren Driesch (Hauptstraße)	D	Aachen HBF
Eynatten Dorf	C	Aachen HBF
Hauset Kirche	D	Aachen HBF
Raeren Driesch (Hauptstraße)	D	Eupen HBF
Eynatten Dorf	C	Eupen HBF
Hauset Kirche	D	Eupen HBF
Raeren Driesch (Hauptstraße)	E	Kelmis B.B.L.
Eynatten Dorf	E	Kelmis B.B.L.
Hauset Kirche	F	Kelmis B.B.L.
Raeren Driesch (Hauptstraße)	F	Lontzen Kirche
Eynatten Dorf	F	Lontzen Kirche
Hauset Kirche	F	Lontzen Kirche

Quelle Methodik (gesamt):

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung 2008: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln: FGSV Verlag

Quellen Reisezeitverhältnis:

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

A Zeitvorteile ggü. MIV, besonders attraktiv für Wahlfreie

B Nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen

C Gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingt Alternative.

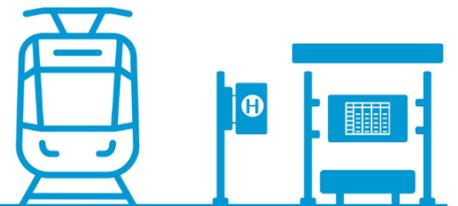
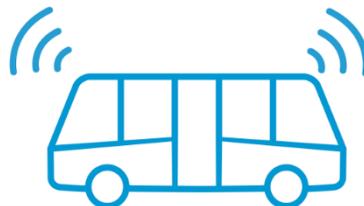
D Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel. Nutzung durch Wahlfreie kann ausgeschlossen werden. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.

E Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.

F Daseinsvorsorge

ÖPNV und Intermodalität

- Höhere Taktung des vorhandenen ÖPNV-Angebots (722)
- Anschluss Raeren und Hauset an die Linie 14
- Prüfung Einrichtung von Mobilstationen (Schnittstellen verschiedener Verkehrsmittel)
- Sharing-Angebote prüfen/anbieten
- On-Demand Angebote zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität prüfen
- Ausstattung der Haltestellen optimieren
- Barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen weiterführen & Zuwegung mitdenken
- Reisezeiten verkürzen



Erste Eindrücke

Mit dem Auto durch Raeren

- Gute bis sehr gute (über-)regionale Erreichbarkeit (E40, N68, Anschluss an B258)
- E40 als Ost-West-Achse außerhalb des bebauten Gebiets, grenzüberschreitend
- N68 als Verbindungsachse Aachen – Eupen, grenzüberschreitend, zentrale Durchfahrt durch Eynatten
- Gemeindeteile durch untergeordnete Straßen mit dem Auto gut erreichbar
- Einengungen/Fahrbahnverschwenkungen zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Tw. Tempo 50 in Wohngebieten erlaubt
- Schwerlastverkehr insbesondere durch Eynatten, tw. durch Raeren über die Hauptstraße durch Gewerbe



Erste Eindrücke

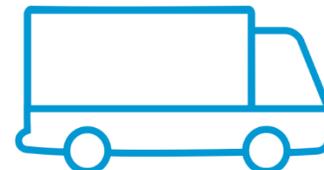
Mit dem Auto durch Raeren

- Tempo 30 vor Schulen (inkl. Kampagnen)
- Mitfahrerbänke im Gemeindegebiet verteilt
- Fünf private Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
- Barrierewirkung von Straßenstrukturen ist erkennbar (teilweise hohe Geschwindigkeiten, fehlende Infrastruktur für andere Verkehrsarten & Querungsmöglichkeiten)
- Größtenteils unbewirtschaftetes Parken, im Ortskern an der Hauptstraße Bewirtschaftung mit Parkscheibe
- Ruhender Verkehr tw. im Konflikt mit weiteren Verkehrsträgern und Aufenthaltsqualität
- keine Car-Sharing Standorte



Mit dem Auto durch Raeren

- Erreichbarkeit Raerens sichern
- Gleichberechtigung der Verkehrsarten innerhalb der bebauten Bereiche forcieren
- Barrierewirkung von Hauptverkehrsachsen abbauen (Breite, Geschwindigkeit, usw.)
- Öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur ausbauen
- Verkehrsberuhigung an Stadtteileingängen
- Schwerlastverkehr heraushalten (Problem der Steuerung des SV in Richtung Gewerbestraße)
- Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten, V85 reduzieren
- Flächendeckend Tempo 30 in den Nebenstraßen
- Prüfung von Carsharing (Dorfauto)



Stärken, Schwächen und Chancen

Stärken

- + Hohe Aufenthaltsqualität
- + Gute Verkehrssicherheit
- + Kombination ÖV-Haltestelle und Radverkehr häufig gegeben
- + Reisezeiten auf bestimmten Relationen



Schwächen

- Stark Kfz-geprägte Straßenräume (Trennwirkung, Flächenverbrauch)
- Konflikte mit Pkw (insb. Geschwindigkeit + im ruhenden Verkehr)
- Geringes Sicherheitsgefühl entlang der Ortsdurchfahrten



Chancen

- Hoher Anteil an Binnenpendelnden
- (Haupt-) Pendeldistanzen radverkehrsfreundlich
- Hauptstraße als Beispiel für eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung



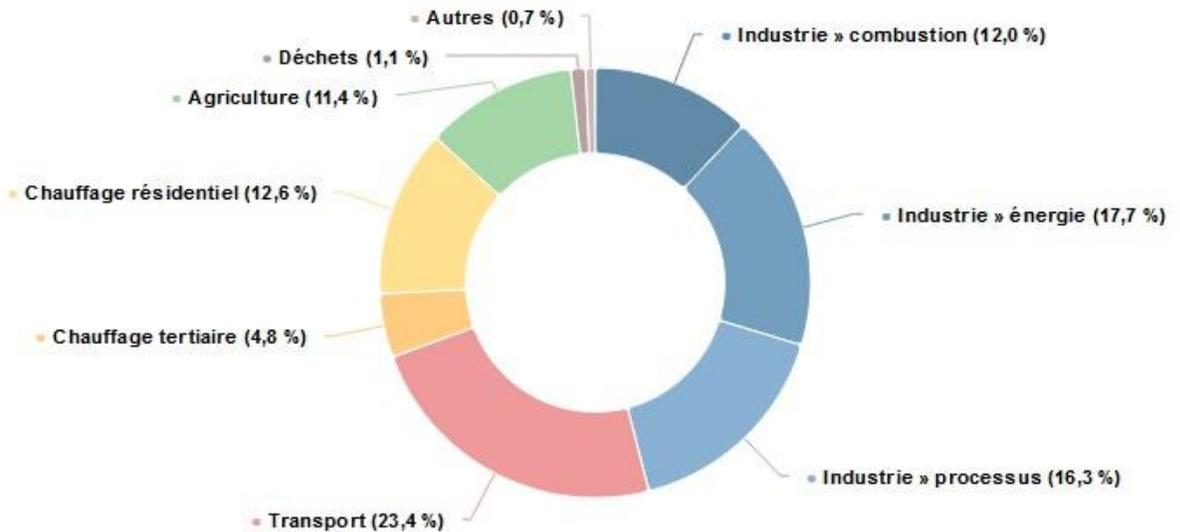


Von Trends, Treibern & Herausforderungen

Herausforderung Klimaschutz

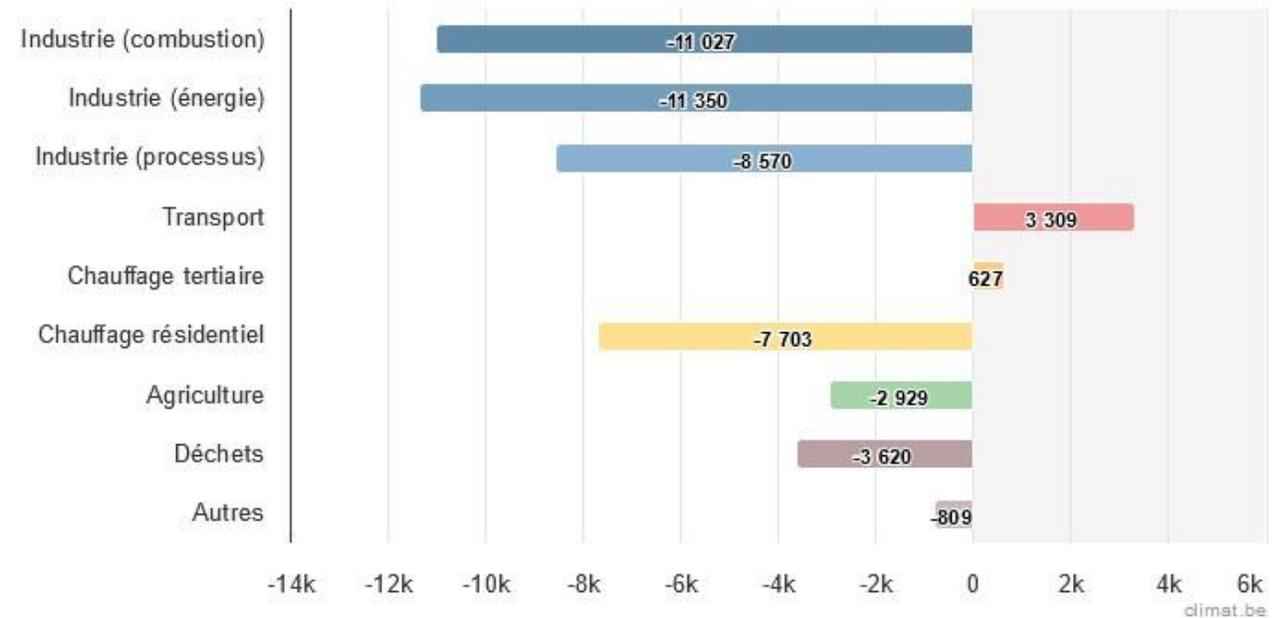
CO₂-Bilanz Verkehrssektor in Belgien

Part des différents secteurs dans les émissions totales en Belgique en 2022



climat.be

Évolution des différents secteurs en Belgique (1990-2022) en kt éq CO₂ (k = 1000)



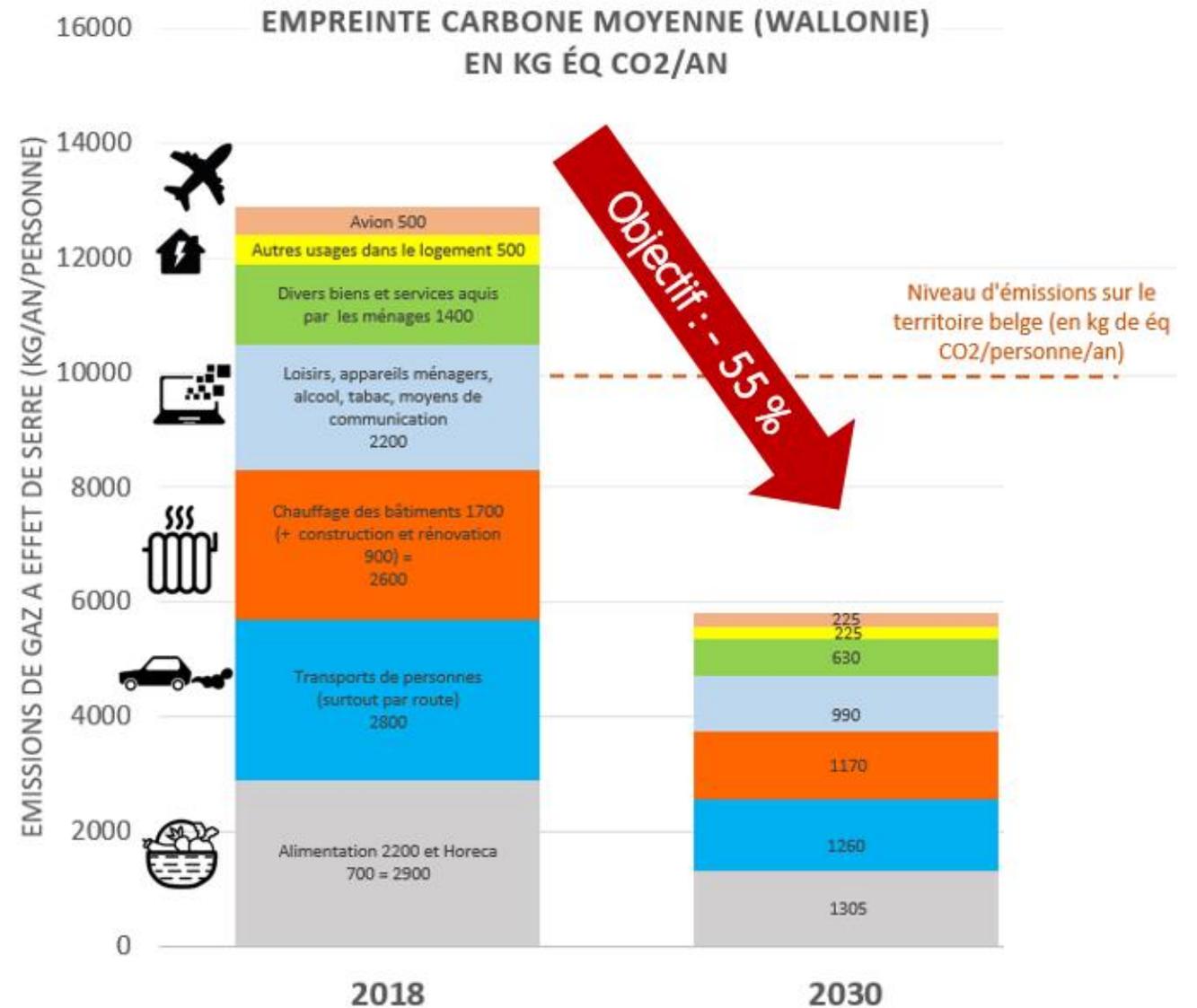
climat.be

Le niveau 0 représente la situation en 1990

Von Trends, Treibern & Herausforderungen

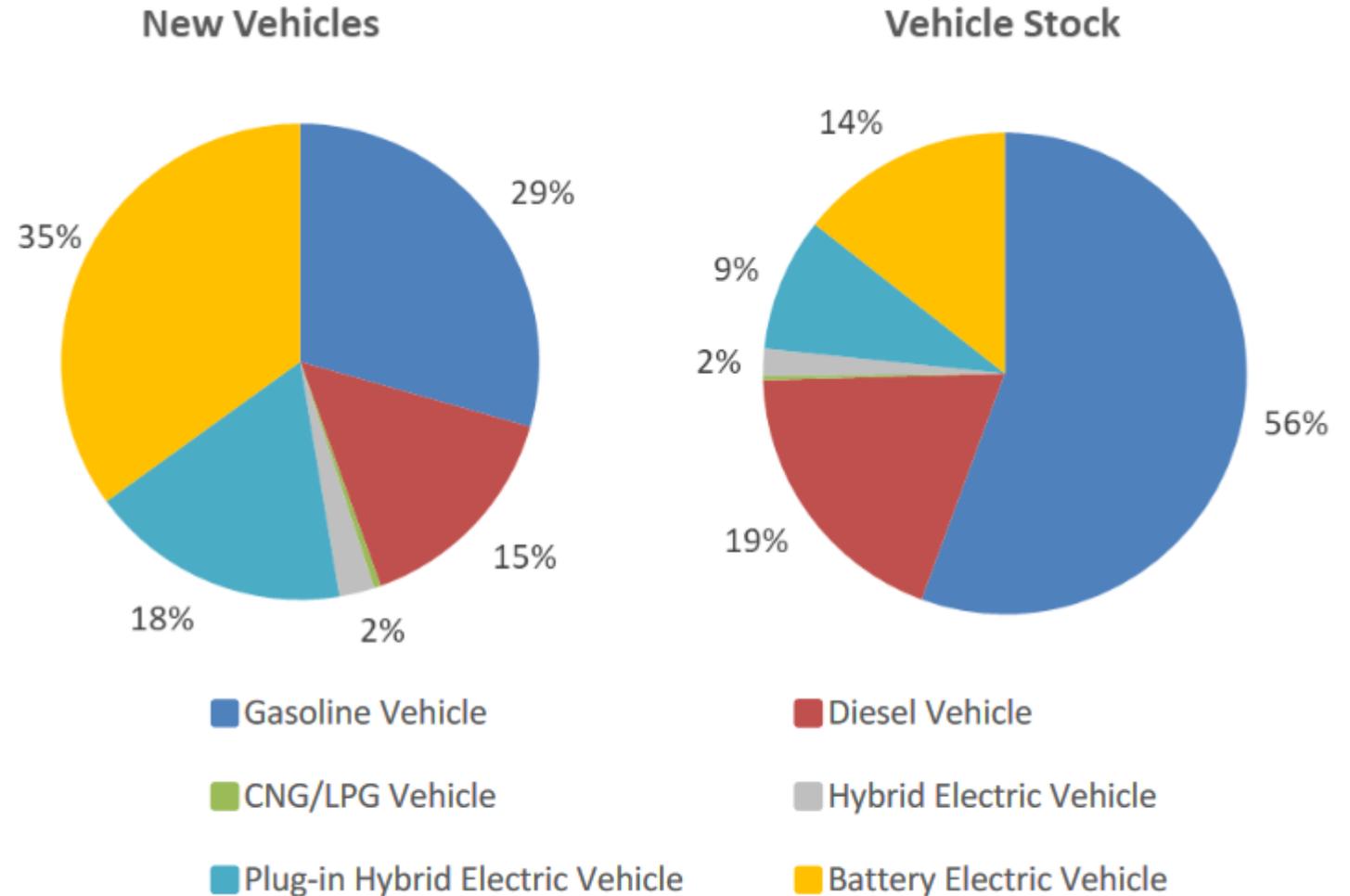
Herausforderung Klimaschutz

CO₂-Bilanz Ziel:
Reduzierung der verkehrlichen
Emissionen um 55 %



Die Antriebswende allein wird nicht reichen!

- Im Jahr 2023 ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß bei Neuzulassung nicht gesunken, sondern um 4,9 % auf 114,9 g CO₂/km gestiegen
- Im Jahr 2030 werden laut Studien des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) wohl noch immer drei Viertel der Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor besitzen. Das DLR geht davon aus, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Pkw im Jahr 2030 bei 203 g CO_{2eq}/km liegt
- Im Jahr 2040 werden wohl noch immer rund zwei Drittel der Fahrzeuge Verbrenner sein



Gesetzliche Vorgaben und Richtlinien

Richtlinien und Vorgaben

z.B. Reformation des Straßenverkehrsrechts

(Code de la voie publique) u.a.:

- 45 neue Schilder und Symbole, die die Belange des Rad- und Fußverkehrs stärken und die Straßen sicherer machen.
- Abschaffung des alternierenden Parkens
- Außerorts mind. 1,5 m Seitenabstand zwischen Fußgängern und Kfz
- etc.

Treibhausgasemissionen

z.B. Nationaler Energie- und Klimaplan

(Plan National Énergie-Climat)

Ziel: -47 % bis 2030 im Vergleich zu 2005,
2050: treibhausgasneutral

Barrierefreiheit

z.B.: Stratégie Régionale de Mobilité, Plan Accessibilité, Verordnung (EU) Nr. 181/2011, Ziel: gleichberechtigten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für Menschen mit Behinderung

Feinstaub

z.B.: EU-Richtlinie 1999/30/EG

Ziel: <50 µg/m³ , 35 Überschreitungen erlaubt



Von Trends, Treibern & Herausforderungen

Die Welt ändert sich...



Von Trends, Treibern & Herausforderungen

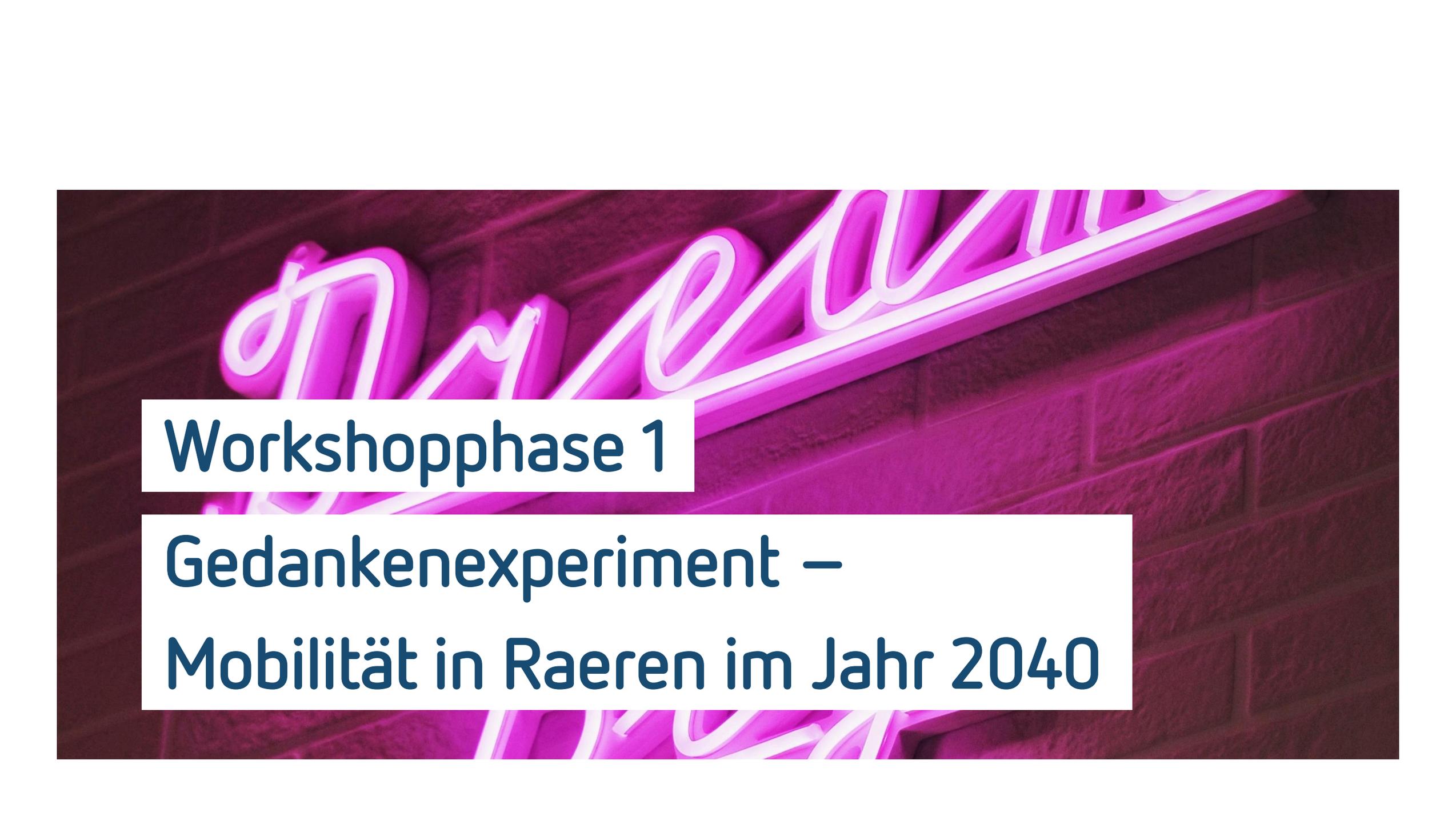
Die Städte ändern sich...



Von Trends, Treibern & Herausforderungen

Den Wandel und die Qualitäten erlebbar machen...





Workshopphase 1

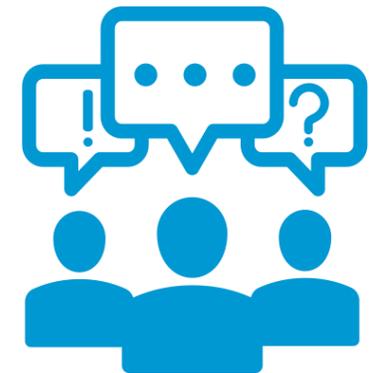
**Gedankenexperiment –
Mobilität in Raeren im Jahr 2040**

Gedankenexperiment: Wie sieht die Mobilität in Raeren im Jahr 2040 aus?

„Stellen Sie sich vor, wir sind im Jahr 2040. Sie empfangen in Raeren Ihre alte Schulfreundin bzw. Ihren alten Schulfreund, die vor vielen Jahren in die USA ausgewandert sind, seitdem aber nicht mehr hier waren. Bei einem Rundgang durch die Gemeinde erläutern Sie ihm, wie gut man hier mobil ist, wie sich die Gemeinde im Hinblick auf den Verkehr in den letzten 15 Jahren entwickelt hat und welche Vision der Mobilität der Zukunft Raeren seit 2025 verfolgt hat. Erzählen, was Sie besonders gut finden.“

Bitte gehen Sie in 4 Kleingruppen, legen Sie einen „Schulfreund“ fest und diskutieren folgende Leitfragen:

- Wie gestaltet sich die Mobilität der Bürger:innen im Jahr 2040? Welche Strategien und Visionen sind verfolgt worden?
- Was wird insbesondere seit 2025 getan worden sein, um dies zu erreichen?
- Was wird das Besondere an der Mobilität in Raeren sein?





Workshop-Phase 2

Erarbeitung von Maßnahmen in
verschiedenen Handlungsfeldern

Ablauf



Geben Sie uns Ihre Rückmeldung an den vier Thementischen!

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Fußverkehr + Barrierefreiheit | PS |
| 2. Öffentlicher Verkehr & vernetzte Mobilität | PS |
| 3. Kfz-Verkehr (Personen-, Liefer- & Wirtschaftsverkehr) | Gemeinde Raeren |
| 4. Radverkehr | PS |

Per Zufallsprinzip (Farbe des Bonbonpapiers) werden Sie gleich für die erste Runde auf die Thementische verteilt. In Durchgang 2 können Sie anschließend zwischen den Thementischen frei wählen.

1. Runde (20 Min.)

2. Runde (30 Min.)

Leitfragen

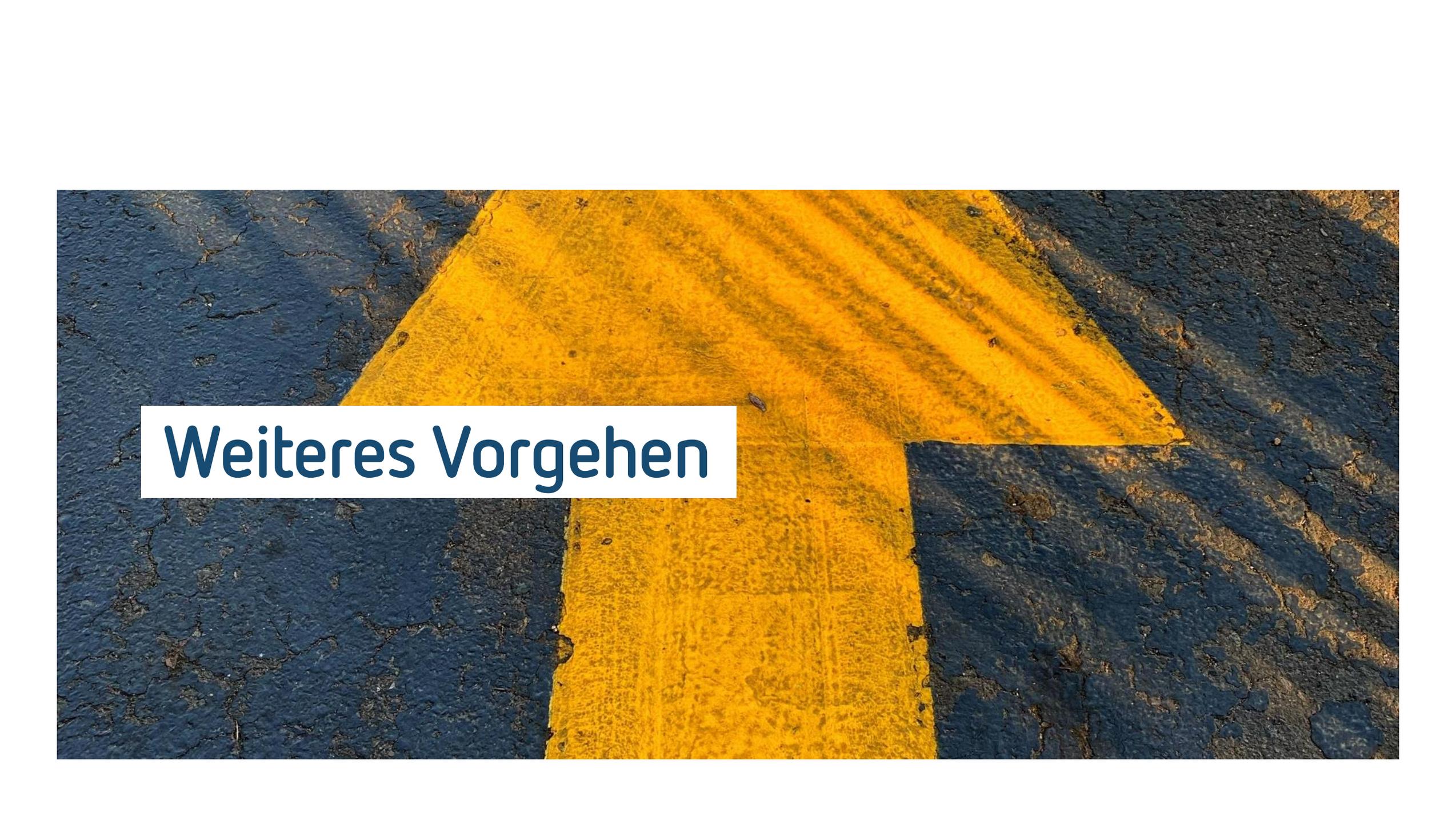
Sie sind die Expert:innen, die Ortskundigen & die, die am Ende vom Ergebnis profitieren sollen!

- In der vorgestellten Analyse wurden Stärken, Schwächen und Potenziale benannt. Stimmt unsere Analyse mit Ihren Eindrücken aus Ihrer täglichen Mobilität überein?
- Was ist aus Ihrer Sicht erforderlich, um ...
 - a) das Zufußgehen attraktiver zu machen?
 - b) den Radverkehr in Raeren zu stärken?
 - c) den ÖPNV zu verbessern?
 - d) den Kfz-Verkehr verträglich zu gestalten?
- Wo sehen Sie auf Ihren Alltagswegen die größten Handlungsbedarfe, um die Verkehrssituation zu verbessern?
- Wie können oder sollten wir vorgehen, um die Mobilität der Zukunft zu fördern?



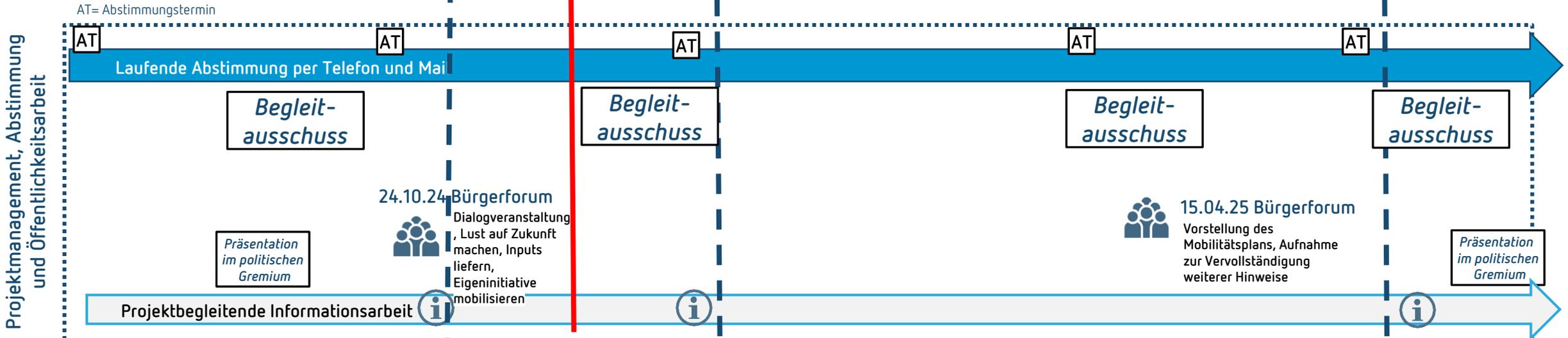
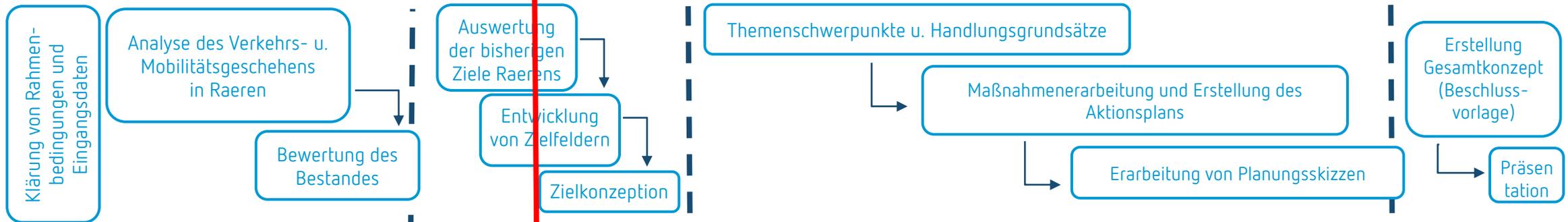
Zusammenfassung

Review

A large, bright yellow arrow is painted on a dark, cracked asphalt surface. The arrow points to the right. The asphalt is dark blue/black and shows signs of wear and cracking. The yellow paint is thick and has a slightly textured appearance.

Weiteres Vorgehen

Mobilitätsplan für die Gemeinde Raeren (18 Monate)



Ausblick

- Auswertung & Dokumentation der heutigen Veranstaltung
- Entwicklung von Zielfeldern bzw. Zielen, Erarbeitung Zielkonzeption
- Zweites Treffen des Begleitausschusses
- Vorbereitung Maßnahmenentwicklung und Aktionsplan
- 2. Bürgerforum am 15.04.25 im Bergscheider Hof um 19 Uhr



THE
JOURNEY
IS ONLY



Die Straße
ist für **alle** da.

Vielen Dank für

Ihre Aufmerksamkeit

Planersocietät

Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund

Fon 02 31 / 99 99 70- 0

info@planersocietaet.de



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

www.planersocietaet.de