

www.planersocietaet.de

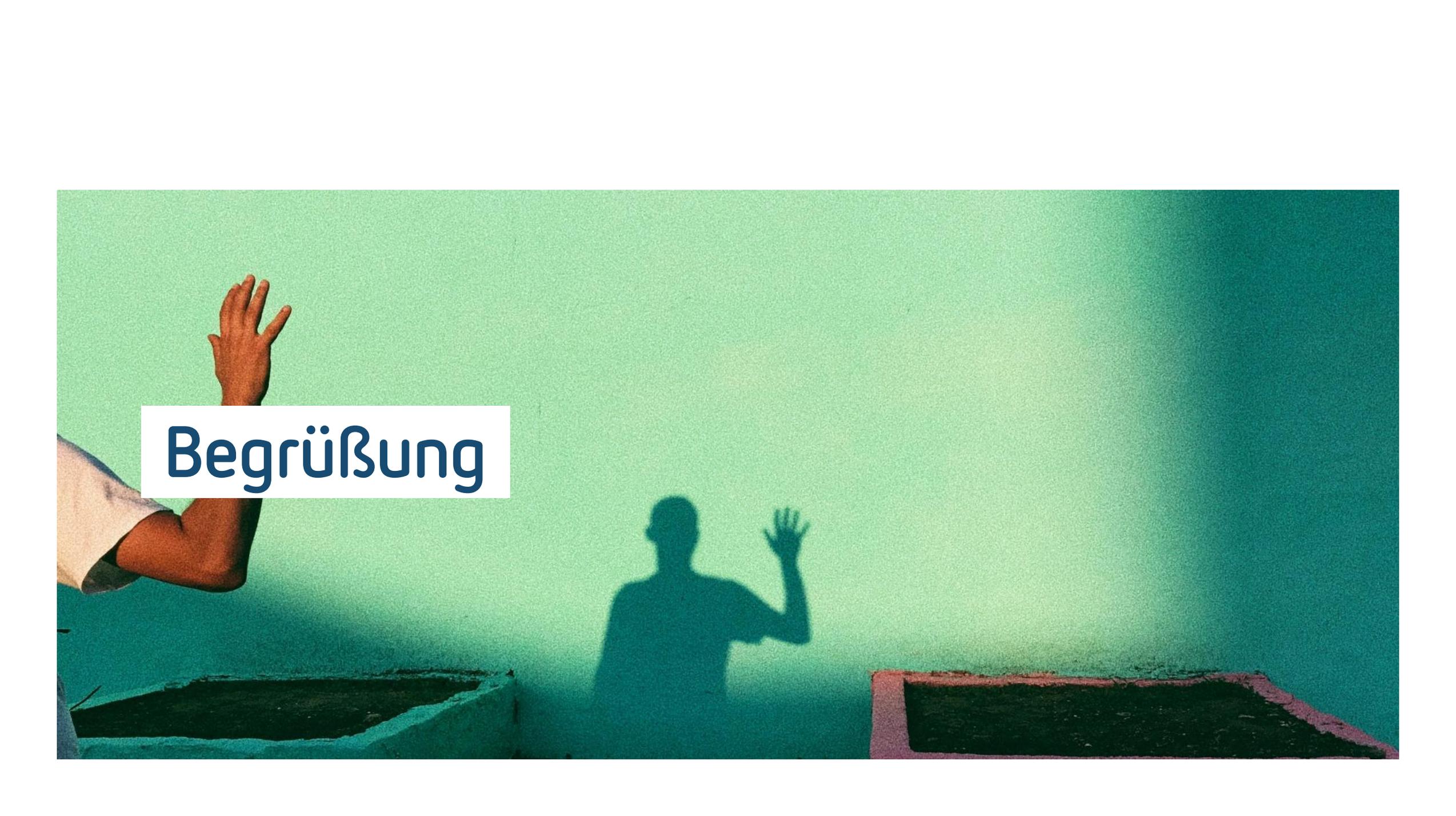
2. Bürgerforum

Mobilitätsplan

Gemeinde Raeren

15. April 2025



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 hand is cast onto the wall to the right. The wall has a gradient from light green at the top to a darker teal at the bottom. 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 from the left, creating the shadow.

Begrüßung

Ablaufplan

- Rückblick & bisheriger Arbeitsstand
- Zielkonzept & Indikatoren
- Das Handlungskonzept & die Maßnahmen
- Ausblick & Abschluss



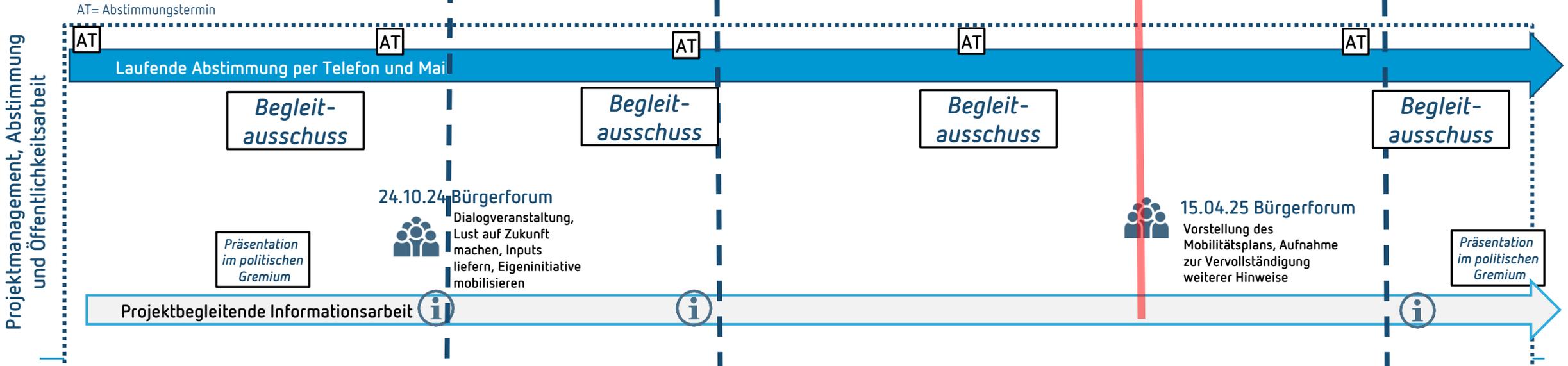
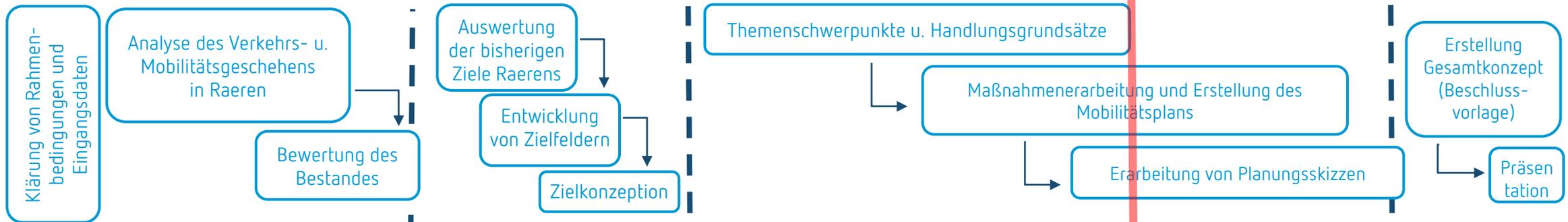


**Waren Sie schon beim ersten
Mobilitätsforum im Oktober 2024 zu
Gast?**

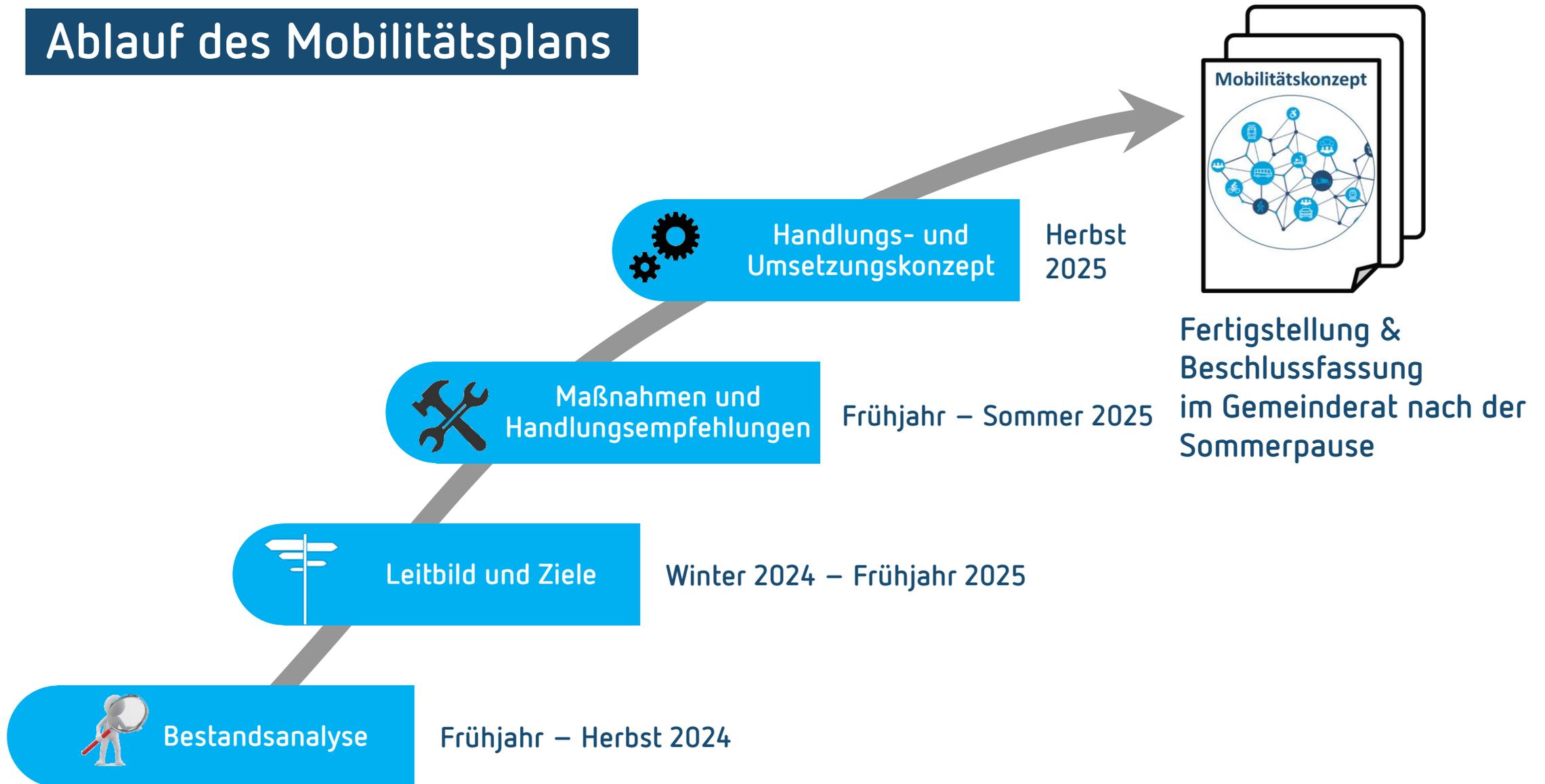
A close-up photograph of a hand holding a camera lens. The lens is the central focus, and through its opening, a street scene is visible, including a road, parked cars, and trees. The background is a soft, out-of-focus grey. A white horizontal bar is superimposed over the middle of the lens, containing the text 'Rückblick & bisheriger Arbeitsstand' in a dark blue, sans-serif font.

Rückblick & bisheriger Arbeitsstand

Mobilitätsplan für die Gemeinde Raeren (18 Monate)



Ablauf des Mobilitätsplans



A hand holding a magnifying glass over a concrete floor. The magnifying glass has a black frame and a wooden handle. The lens is focused on a small area of the floor, and a white grid is overlaid on the lens. The background shows some dry grass or twigs on the left side of the frame.

Bestandsanalyse

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

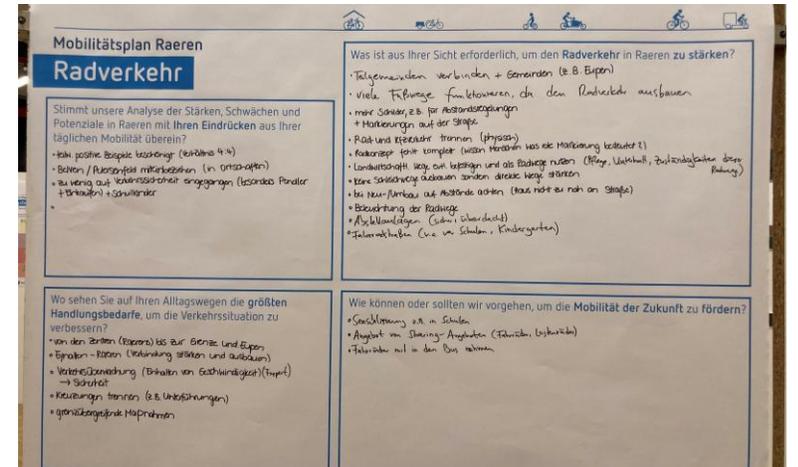
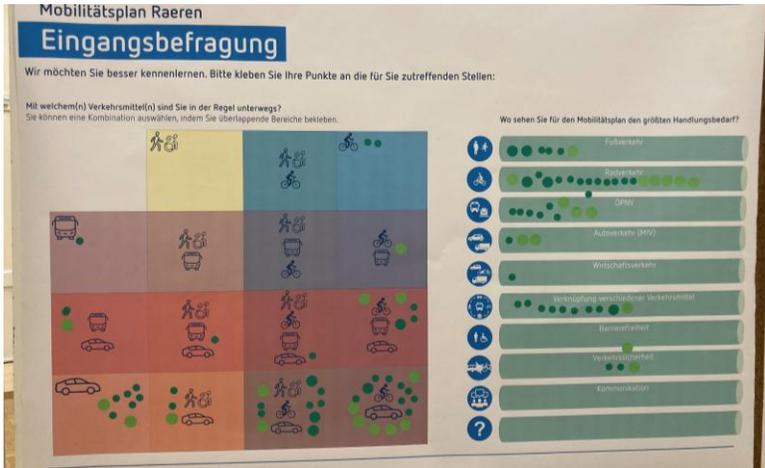


Chancen

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



Bürgerbeteiligung – Mobilitätsforum am 24.10.2024 im Bergscheider Hof



Leitbild und Ziele

TURN
CLEAR
VISION



Raeren: nachhaltig, vernetzt & zukunftsorientiert

Oberziele



LOKALE UND REGIONALE ERREICHBARKEIT

A



ATTRAKTIVER UMWELTVERBUND

B



SICHERE & BARRIEREFREIE MOBILITÄT FÜR ALLE

C



LEBENSWERTES RAEREN

D



ZUKUNFTSORIENTIERUNG & KOMMUNIKATION

E

Unterziele

Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
A1

Stärkung der grenzüberschreitenden Achsen
A2

Gemeindeverträgliche Lenkung & Abwicklung des Kfz-Verkehrs
A3

Funktionsgerechte & gemeindeverträgliche Abwicklung des Wirtschafts- & Lieferverkehrs, inkl. landwirtschaftlichem Verkehr
A4

Entwicklung eines durchgehenden Fußwegenetzes innerhalb der Ortschaften
B1

Übergreifende Förderung der Radverkehrsinfrastruktur & Ausbau innerkommunaler Verbindungen
B2

Langfristige Verbesserung der Anbindung an den ÖPNV
B3

Stärkung des länderübergreifenden ÖPNV
B4

Entwicklung von ergänzenden Mobilitätsangeboten (Sharing, On-Demand)
B5

Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur
C1

Erhöhung der Verkehrssicherheit & des subjektiven Sicherheitsgefühls
C2

Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen
C3

Förderung sicherer und bewegungsfördernder Schulwege
C4

Reduzierung verkehrsbedingter Lärm- & Luftschadstoffbelastungen
D1

Zukunftsfähige klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen
D2

Ausbau der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
D3

Ausweitung umweltfreundlicher Freizeitmobilität
D4

Weiterentwicklung von digitalen Informations- und Buchungsangeboten
E1

Optimierung des schulischen Mobilitätsmanagements
E2

Aufbau grenzüberschreitender Kommunikationsstrukturen
E3

A hand-drawn diagram on a whiteboard. A purple line starts from the left and extends horizontally across the middle of the board. Below this line, there is a green square containing a green 'V' and the word 'Days' written in green. To the right of this, there is a purple square containing a purple play button icon. In the bottom right corner, there is a hand-drawn box containing the text 'Video Modul'. On the left side, there are several wavy lines and some illegible text. A hand holding a purple marker is visible on the right side, and another hand holding a green marker is visible on the bottom left side.

Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

Woher kommen die Maßnahmen?

PLAN D' ACTIONS WALLONIE CYCLABLE 2030

Mobil in OSTBELGIEN
Denn Mobilität ist ein Stück Lebensqualität

Ziele für die Mobilität

- LOKALE UND REGIONALE ERREICHBARKEIT
- LEBENSWEERTES RAEREN
- ZUKUNFTS-DIREKTIONIERUNG & KOMMUNIKATION
- SICHERE & BARRIEREFREIE MOBILITÄT FÜR ALLE

Bestehende Konzepte & Projekte

Stratégie Régionale de Mobilité
2021-2030

10 orientations stratégiques et 30 chantiers pour mettre en œuvre la vision FAST 2030

Logo: FAST, Wallonie

Mobilitätsplan Raeren
Fußverkehr & Barrierefreiheit

Stärken und Herausforderungen in Raeren

Handlungserfordernisse

Potenziale und Handlungserfordernisse

- Schaffung eines durchgängigen Fußwegenetzes
- Servicemöglichkeiten verbessern, Barrierefreiheit von Hauptverkehrsachsen des KZ-Netzes ausbauen
- Zuführung von Hindernissen für den Fußverkehr
- Barrierefreier Ausbau von Knotenpunkten und Querungen
- Sicherung der Attraktivität von bestehenden Querungen und KZ-querungslängeren Wegen
- Gehwegminderstrebe durch die Walzone von 1,5 m einrichten
- Durchlässigkeit des Fußverkehrs weiter fördern

Einladung zum Bürgerforum
Mobilitätsplan Gemeinde Raeren

WANN?
Dienstag, 15.04.2025
19 bis 21 Uhr
Einlass ab 18:30 Uhr

WO?
Bergscheider Hof
Hauptstraße 96
4730 Raeren

Gestalten Sie mit uns die zukünftige Mobilität!

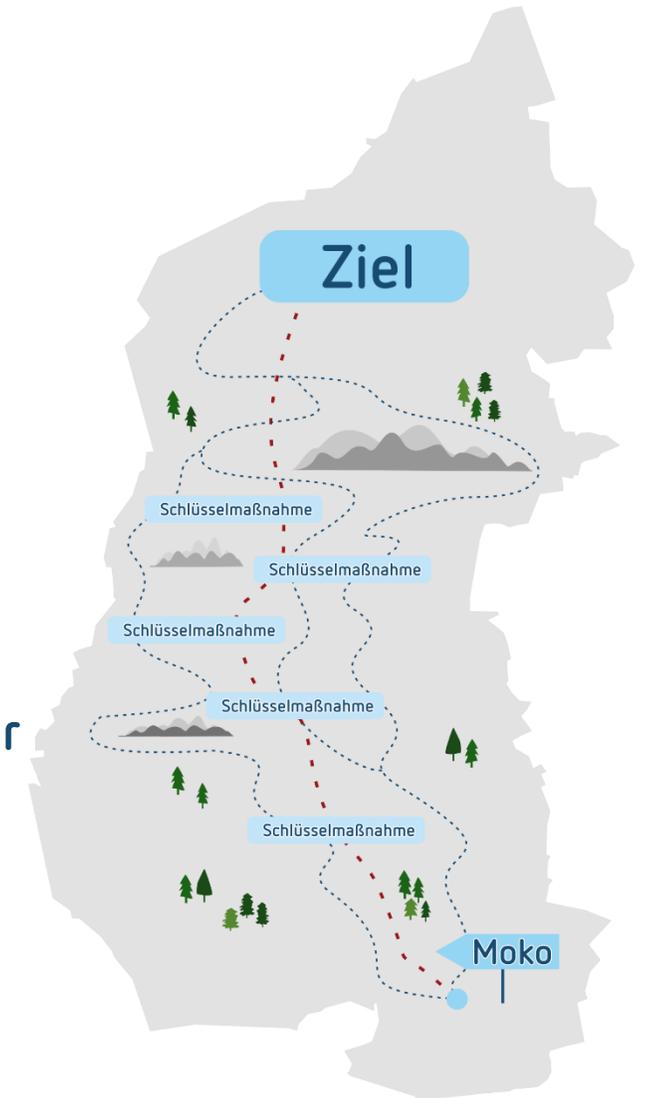
Vorschläge

Photos of the citizen forum event.

Maßnahmen

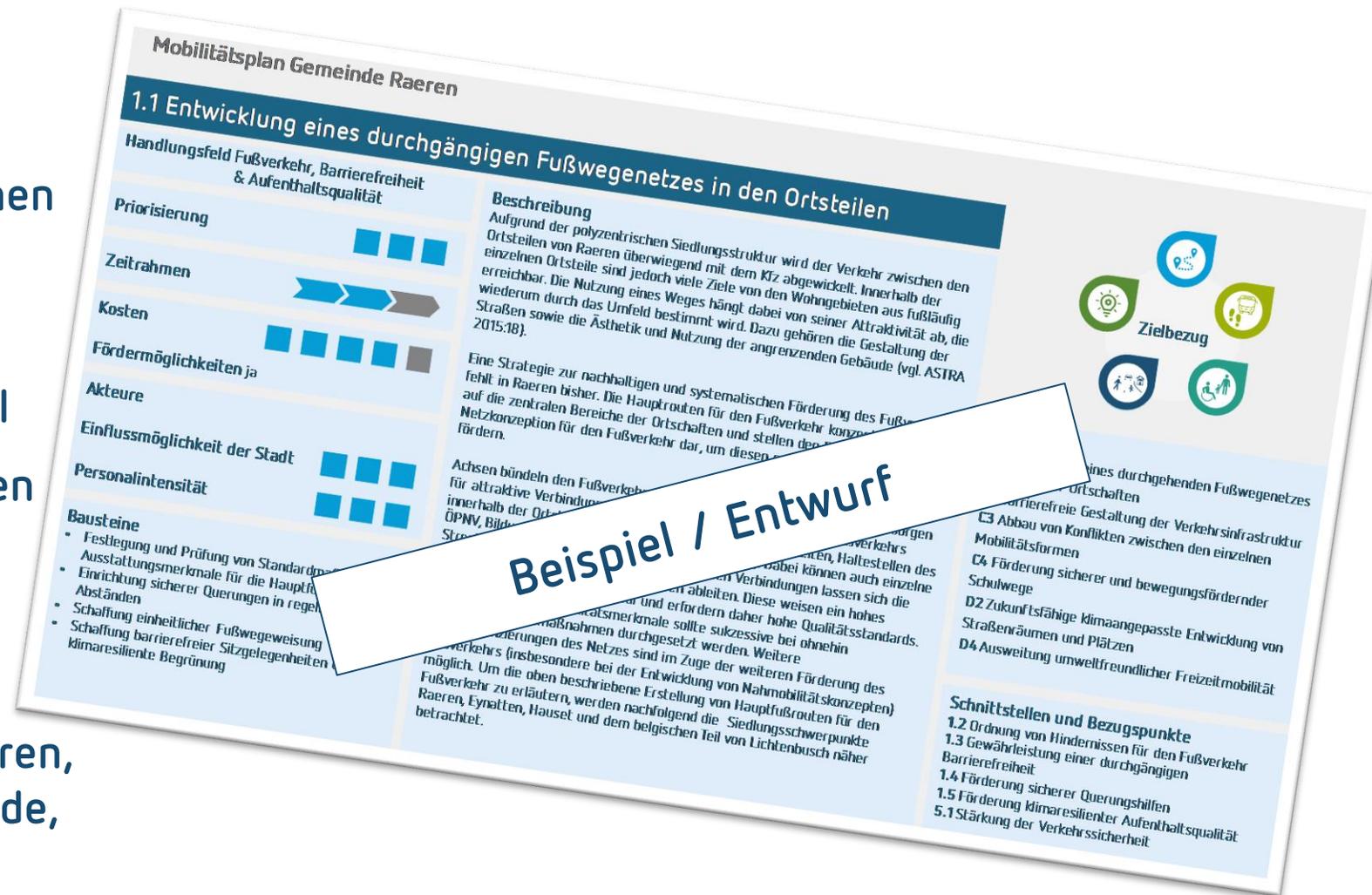
Handlungspfad statt Detailmaßnahmen

- Im Fokus des Handlungskonzeptes stehen die Fragen:
 - **Was** muss getan werden?
 - **Wann** muss es getan werden?
 - **Kostenkategorie**
 - **Zielbezug**
 - **Priorisierung**
 - **Personalintensität und Fördermöglichkeiten**
 - **Einflussebene der Gemeinde bzw. welche weiteren Akteure sind bei der Maßnahme involviert?**



Steckbriefe

- Finale Aufbereitung der Maßnahmen in Steckbriefen
- Kurzbeschreibung
- ggf. Verortung und Kartenmaterial
- Arbeitsbausteine und Schnittstellen zwischen anderen Maßnahmen
- Zielbezug
- Angabe von Zielbezug, Priorität, Kostenspanne, Zeitrahmen, Akteuren, Einflussmöglichkeiten der Gemeinde, Personalintensität und Fördermöglichkeiten



Handlungsfelder

1 | Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Aufenthaltsqualität

2 | Radverkehr

3 | ÖPNV

4 | Motorisierter
Verkehr

5 | Intermodale
Schnittstellen &
Verkehrssicherheit

6 | Planung,
Kommunikation &
Management

Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

1 | Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

Nummer	Titel
1.1	Entwicklung eines durchgängigen Fußwegenetzes in den Ortsteilen
1.1.1	Fußwegenetz Raeren
1.1.2	Fußwegenetz Eynatten
1.1.3	Fußwegenetz Hauset
1.1.4	Fußwegenetz Lichtenbusch
1.1.5	Nutzung der Stiegel als zusätzliche Wegeverbindungen
1.2	Prüfung von Fußwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen
1.3	Ordnung von Hindernissen für den Fußverkehr
1.4	Gewährleistung einer durchgängigen Barrierefreiheit
1.5	Förderung sicherer Querungshilfen
1.5.1	Optimierung bestehender Querungshilfen
1.5.2	Schaffung neuer Querungshilfen
1.6	Förderung klimaresilienter Aufenthaltsqualität



Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

1.1 Entwicklung eines durchgängigen Fußwegenetzes in den Ortsteilen

Handlungsfeld Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

Priorisierung



Zeitrahmen



Kosten



Fördermöglichkeiten ja

Akteure

Einflussmöglichkeit der Gemeinde



Personalintensität



Bausteine

- Festlegung und Prüfung von Standardmaßen & Ausstattungsmerkmale für die Haupttrouten
- Einrichtung sicherer Querungen in regelmäßigen Abständen
- Schaffung einheitlicher Fußwegweisung
- Schaffung barrierefreier Sitzgelegenheiten und klimaresiliente Begrünung

Beschreibung

Aufgrund der polyzentrischen Siedlungsstruktur wird der Verkehr zwischen den Ortsteilen von Raeren überwiegend mit dem Kfz abgewickelt. Innerhalb der einzelnen Ortsteile sind jedoch viele Ziele von den Wohngebieten aus fußläufig erreichbar. Die Nutzung eines Weges hängt dabei von seiner Attraktivität ab, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Dazu gehören die Gestaltung der Straßen sowie die Ästhetik und Nutzung der angrenzenden Gebäude (vgl. ASTRA 2015:18).

Eine Strategie zur nachhaltigen und systematischen Förderung des Fußverkehrs fehlt in Raeren bisher. Die Haupttrouten für den Fußverkehr konzentrieren sich auf die zentralen Bereiche der Ortschaften und stellen den Beginn einer Netzkonzeption für den Fußverkehr dar, um diesen gezielt und effizient zu fördern.

Achsen bündeln den Fußverkehr, übernehmen eine Sammelfunktion und sorgen für attraktive Verbindungen zwischen Quell- und Zielorten des Fußverkehrs innerhalb der Ortslagen (Wohnstandorte, Einkaufsmöglichkeiten, Haltestellen des ÖPNV, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen etc.). Dabei können auch einzelne Streckenabschnitte genutzt werden. Aus diesen Verbindungen lassen sich die **Haupttrouten** des Fußverkehrs in Raeren ableiten. Diese weisen ein hohes Potenzial für den Fußverkehr auf und erfordern daher hohe Qualitätsstandards. Die **Ergänzungsrouten** weisen ein moderates Fußverkehrspotenzial auf.

Die Umsetzung der Qualitätsmerkmale sollte sukzessive bei ohnehin anstehenden Baumaßnahmen durchgesetzt werden. Weitere Ausdifferenzierungen des Netzes sind im Zuge der weiteren Förderung des Fußverkehrs (insbesondere bei der Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten) möglich. Um die oben beschriebene Erstellung von Haupt- und Ergänzungsrouten für den Fußverkehr zu erläutern, werden nachfolgend die Siedlungsschwerpunkte Raeren, Eynatten, Hauset und der belgische Teil von Lichtenbusch näher betrachtet.



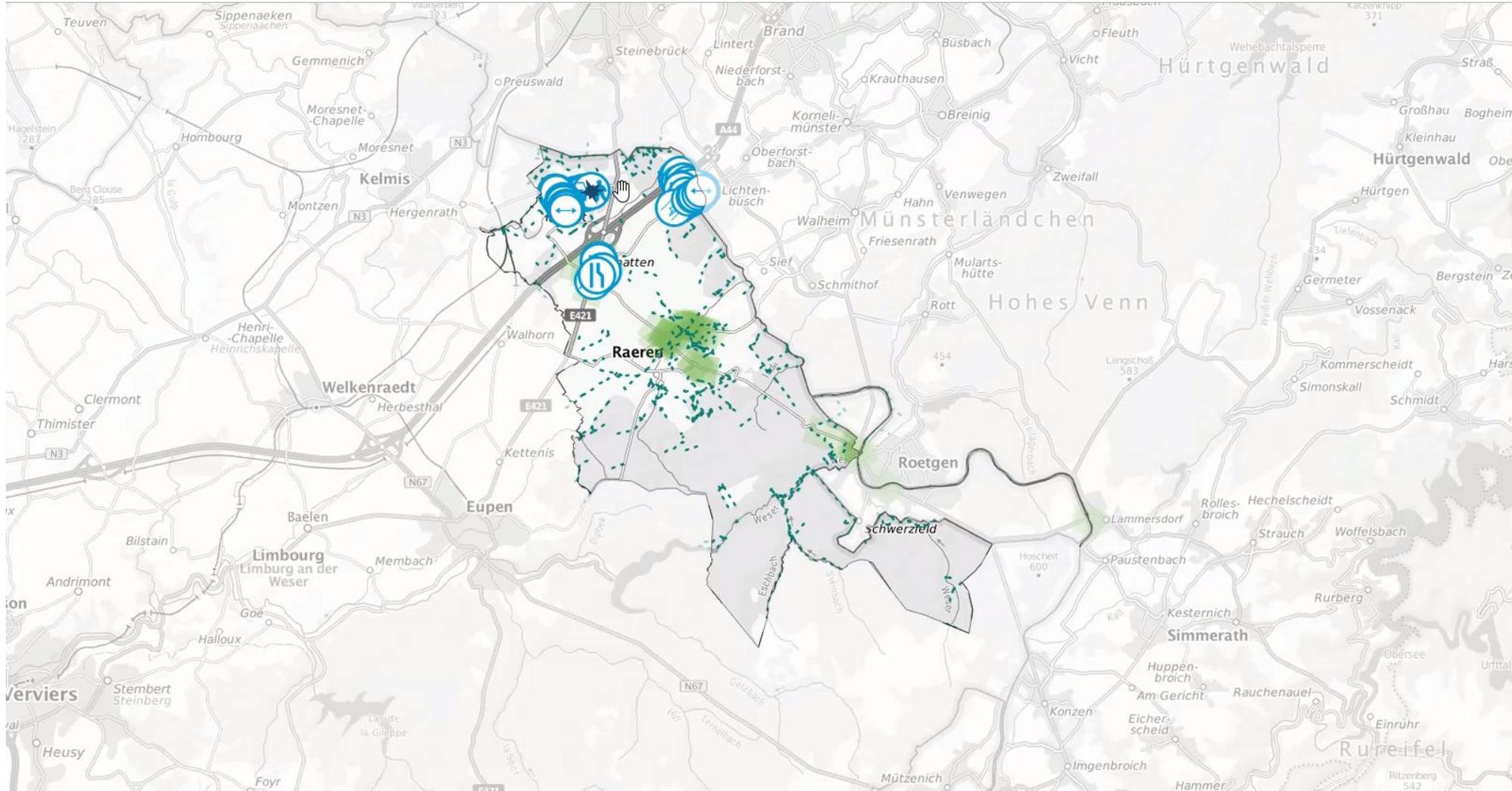
Unterziele

- B1** Entwicklung eines durchgehenden Fußwegenetzes innerhalb der Ortschaften
- C1** Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur
- C3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen
- C4** Förderung sicherer und bewegungsfördernder Schulwege
- D2** Zukunftsfähige klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen
- D4** Ausweitung umweltfreundlicher Freizeitmobilität

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.2** Ordnung von Hindernissen für den Fußverkehr
- 1.3** Gewährleistung einer durchgängigen Barrierefreiheit
- 1.4** Förderung sicherer Querungshilfen
- 1.5** Förderung klimaresilienter Aufenthaltsqualität
- 5.1** Stärkung der Verkehrssicherheit

1 | Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität



Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

1.1.3 Fußwegenetz Hauset

Beschreibung

In Hauset gibt es eine Vielzahl an Einrichtungen, die von den Bürgerinnen und Bürgern zu Fuß aufgesucht werden, darunter die Grundschule Hauset, der angrenzende Kindergarten, das Jugendheim sowie die Kirche St. Rochus und St. Geneveva. Auch verschiedene Sporteinrichtungen stellen wichtige Ziele in der Ortschaft dar. Es ist wichtig, diese Orte mit den Wohngebieten zu verbinden und eine gute fußläufige Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Die Isochronen in der nebenstehenden Abbildung zeigen, dass die meisten Ziele in Hauset innerhalb kurzer Zeit zu Fuß erreichbar sind. Eine farblich abgestufte Isochrone zeigt, dass viele Ziele innerhalb von ca. fünf Minuten von der Kirche aus erreicht werden können. Diese Darstellung berücksichtigt jedoch nicht die historischen Stiegelverbindungen. So ist z.B. die Grundschule Hauset von etlichen Wohngebieten innerhalb von fünf bis fünfzehn Minuten zu Fuß erreichbar. Eine Gehminute entspricht etwa 80 Metern.

Übersicht der Hauptrouten für den Fußverkehr

- Route 1 – Frepert (0,75 km)
- Route 2 – Kirchstraße (0,35 km)
- Route 3 – Hergenrather Straße (0,35 km)

Legende

-  Hauptrouten
-  Ergänzungsrouten
-  Isochrone (5-Min Intervalle)



Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

2 | Radverkehr

Nummer	Titel
2.1	Entwicklung sicherer Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen
2.1.1	Hauptrouten
2.1.2	Nebenrouten
2.1.3	Ergänzungsrouten
2.2	Ausweisung von Fahrradstraßen
2.3	Förderung sicherer Führungsformen entlang der Hauptverkehrsstraßen
2.4	Ausbau von sicheren und hochwertigen Radabstellanlagen
2.5	Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte
2.6	Weitere Aufwertung der Vennbahn



Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

2.1 Entwicklung sicherer Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen

Handlungsfeld Radverkehr

Priorisierung 

Zeitraumen 

Kosten 

Fördermöglichkeiten ja

Akteure

Einflussmöglichkeit der Gemeinde 

Personalintensität 

- Bausteine**
- Identifikation von Lücken im Radverkehrsnetz auf Basis einer umfassenden Analyse der Verkehrsströme und potenziellen Konfliktpunkte
 - Installation einer einheitlichen und durchgängigen Beschilderung für eine vereinfachte Routenführung
 - Einrichtung von baulich getrennten oder markierten Radfahrstreifen auf Hauptverbindungen mit hohem Verkehrsaufkommen (u.a. Hauptroute 1)

Beschreibung

Zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit soll ein zusammenhängendes Netz sicherer Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen der Gemeinde entwickelt werden. Zwischen den einzelnen Ortsteilen bestehen häufig Lücken im Radverkehrsnetz, was Radfahrende zwingt, auf Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen oder unzureichender Infrastruktur auszuweichen. Diese Situationen führen zu erhöhten Sicherheitsrisiken und hemmen die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur kann dazu beitragen, das Mobilitätsverhalten zu ändern und die Verkehrssicherheit zu stärken.

Die Maßnahme zielt darauf ab, attraktive, sichere und durchgängige Routen und ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz zu schaffen. Dabei sind sowohl Hauptrouten als auch Nebenrouten und Ergänzungsrouten zu berücksichtigen. Die Verbindungen sollten vorrangig durch die Einrichtung von Radfahrstreifen, baulich getrennten Radwegen oder Schutzstreifen gestaltet werden, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Knotenpunkten gewidmet werden. Durch eine einheitliche und durchgängige Beschilderung sowie Wegweiser soll die Routenführung erleichtert und die Sichtbarkeit des Radverkehrsnetzes erhöht werden.

Die geplanten Verbindungen sollten möglichst direkt verlaufen, um die Attraktivität für den Alltagsradverkehr zu erhöhen. Wo eine direkte Führung nicht möglich ist, sollte die sicherste Verbindung gewählt werden, die eine komfortable und konfliktarme Nutzung ermöglicht.

Die Entwicklung sicherer Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen wird als entscheidender Beitrag zur Schaffung eines flächendeckenden und nachhaltigen Mobilitätsangebots bewertet.



Unterziele

- A1** Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- B2** Übergreifende Förderung der Radverkehrsinfrastruktur & Ausbau innerkommunaler Verbindungen
- C2** Erhöhung der Verkehrssicherheit & des subjektiven Sicherheitsgefühls
- C3** Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen
- C4** Förderung sicherer und bewegungsfördernder Schulwege

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.2** Förderung sicherer Führungsformen entlang der Hauptverkehrsstraßen
- 2.3** Ausbau von sicheren und hochwertigen Radabstellanlagen
- 2.4** Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte

Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

2.1.1 Entwicklung sicherer Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen

Radverkehrsnetz (65,9 km)

Die Maßnahme zielt darauf ab, ein zusammenhängendes Radnetz mit sicheren Radverkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen zu entwickeln. Dabei wird zwischen Haupttrouten, Nebenrouten und Ergänzungsrouten unterschieden.

Aufbau des Radverkehrsnetzes

Haupttrouten (36,1 km)

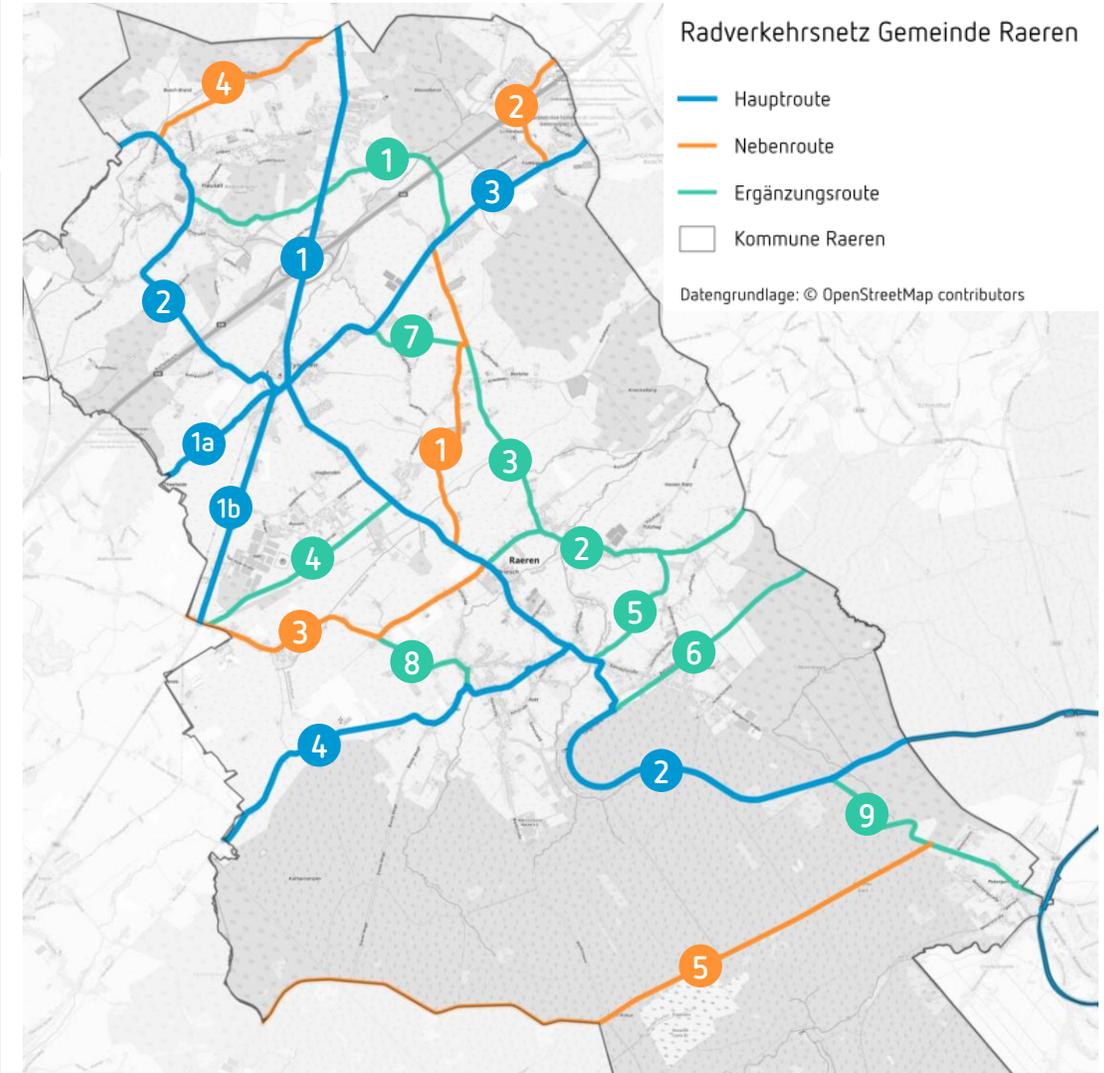
- Köpfchen – Eynattenerheide – Eynatten – Gemeindegrenze (Hauptroute 1a/1b)
- Hauset – Eynatten – Raeren – Petergensfeld (Hauptroute 2)
- Lichtenbusch – Eynatten (Hauptroute 3)
- Botz – Neudorf – Mähheide – Gemeindegrenze (Hauptroute 4)

Nebenrouten (16,7 km)

- Stesert – Vergefenes (Nebenroute 1)
- Habscher Heide – Johannesberg (Nebenroute 2)
- Neustraße – Belven (Nebenroute 3)
- Flög – Grenzübergang Köpfchen (Nebenroute 4)
- Vennstraße (Nebenroute 5)

Ergänzungsrouten (16,7 km)

- Hauset – Steinkaul (Ergänzungsroute 1)
- Vennbahn-Radweg (Ergänzungsroute 6)
- Burgstraße – Walheimer Str. (Ergänzungsroute 2)
- Raaffstraße (Ergänzungsroute 7)
- Berlotte – Grachtstraße (Ergänzungsroute 3)
- Neudorfer Straße (Ergänzungsroute 8)
- Altenbau (Ergänzungsroute 4)
- Roetgener Straße (Ergänzungsroute 9)
- Iterstraße – Platzstraße (Ergänzungsroute 5)



Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

2.1.1 Entwicklung sicherer Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen

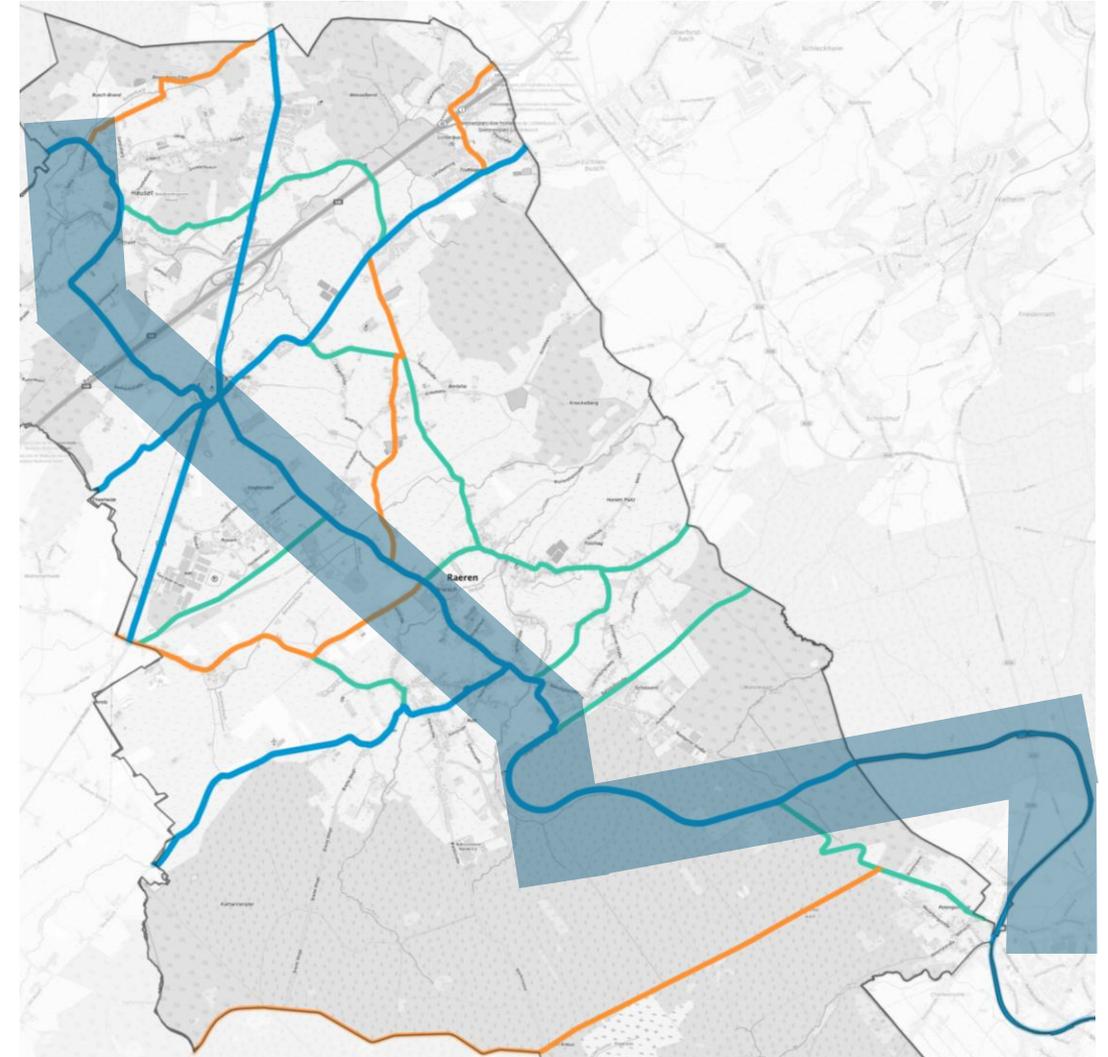
Hauptroute 2: Hauset – Eynatten – Raeren – Petergensfeld (17,3 km)

Die Route verbindet die Altgemeinde Hauset mit den Altgemeinden Eynatten und Raeren sowie dem Ortsteil Petergensfeld und führt einmal quer durch das Gemeindegebiet.

Maßnahmenvorschläge

Führungsformen

- Hergenrather Straße: Tempo 50 mit Piktogrammreihe, gemeinsame Führung auf der Straße
- Kirchstraße: Tempo 30 und gemeinsame Führung auf der Fahrbahn
- Hauseter Straße: Tempo 30 und gemeinsame Führung auf der Fahrbahn
- Eynattener Straße (bis Steinshof): Tempo 30 und gemeinsame Führung auf der Fahrbahn
- Eynattener Straße (Steinshof bis Ortseingang): Tempo 50 mit Piktogrammreihe, gemeinsame Führung auf der Straße
- Eynattener Straße (ab Ortseingang): Tempo 30 und gemeinsame Führung auf der Fahrbahn
- Hauptstraße und Bahnhofstraße: Tempo 30 und gemeinsame Führung auf der Fahrbahn
- Langenbend: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Vennbahnweg: beibehalten



Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

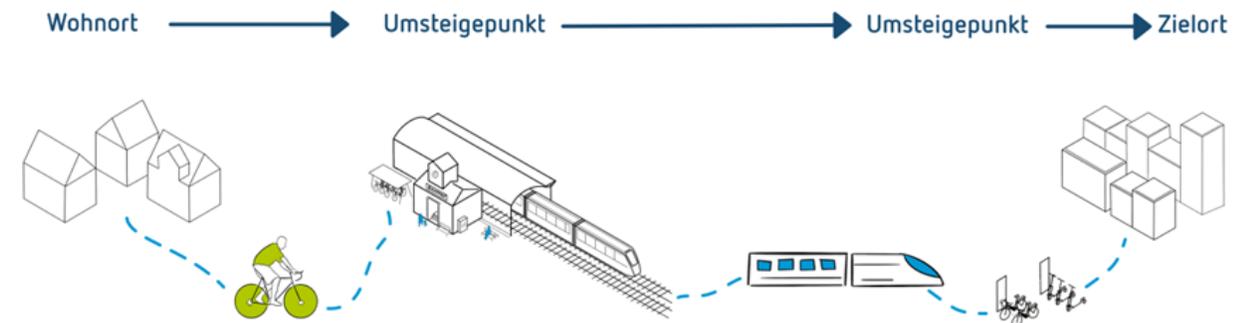
3 | ÖPNV

Nummer	Titel	Art
3.1	Prüfung der Einrichtung von Mobilstationen	Strategie
3.2	Prüfung von On-Demand-Verkehren zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität	Konzept
3.3	Aufwertung & barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	Programm
3.4	Zubringer zum ÖPNV	Programm
3.5	Verkürzung der Reisezeiten	Einzelmaßnahme
3.6	Höhere Taktung des vorhandenen grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebots	Maßnahme
3.7	Anschluss von Raeren und Hauset an die Linie 14	Programm



Prüfung der Einrichtung von Mobilstationen

- Um das **Busangebot in Raeren** besser mit anderen Verkehrsmitteln zu **verknüpfen** und **Haltestellen aufzuwerten**, wird die **Einrichtung von intermodalen Schnittstellen** empfohlen
- **Ziel: Förderung von inter- bzw. multimodalen Verkehrsverhalten**
- **Bausteine:**
 - **Prüfung von möglichen Standorten und Identifizierung von Mobilstationen**
 - **Eingruppierung der Mobilstationen in Größen**
 - **Erstellung einer Priorisierungsliste**
 - **Ausbau der Standorte zu Mobilstationen und regelmäßige Prüfung weiterer Standortpotenziale**
 - **Ausgestaltung der Mobilstationen im Corporate Design der Sécurothèque / Wallonie**



Beispiel einer intermodalen Wegekette

Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

4 | Motorisierter Verkehr

Nummer	Titel	Art
4.1	Geschwindigkeit	Strategie
4.1.1	Tempo 30 innerorts	Konzept
4.1.2	Einhaltung der V85-Geschwindigkeit	Programm
4.1.3	Verkehrsberuhigung / Shared Space	Programm
4.2	Effiziente und sichere Gestaltung des Wirtschafts- und Schwerlastverkehrs	Einzelmaßnahme
4.2.1	Gewerbegebiet	Maßnahme
4.2.2	Hydro	Programm
4.3	Prüfung von Carsharing (Dorfauto)	Strategie
4.4	Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur	Einzelmaßnahme
4.5	Ordnung des ruhenden Verkehrs	Programm



Geschwindigkeit

- Bestandsanalyse zeigte, dass es Bereiche im Gemeindegebiet gibt, in denen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ein Problem darstellt
- **Ziel: Beruhigung des Verkehrs, Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßenräumen**
- **Anpassung der Kfz-Geschwindigkeit** im Rahmen des belgischen Straßenverkehrsrechts
- **Bausteine:**
 - Prüfung für **Tempo 30 innerorts**
 - Einhaltung der **V85-Geschwindigkeit**
 - **Verkehrsberuhigung** / Shared Space
 - Effiziente und sichere Gestaltung des **Wirtschafts- und Schwerlastverkehrs**
 - **Stärkung der Verkehrssicherheit**
 - **Geschwindigkeitsanpassungen** zu Gunsten des Radverkehrs (wo keine Infrastruktur für den Radverkehr bereitgestellt werden kann)

Einstieg & Diskussion der Maßnahmen

5 | Intermodale Schnittstellen & Verkehrssicherheit

Nummer	Titel	Art
5.1	Stärkung der Verkehrssicherheit	Strategie
5.2	Ausbau von Sharingangeboten (gesamt)	Konzept

6 | Planung, Kommunikation & Management

Nummer	Titel	Art
6.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Strategie
6.2	Schulisches Mobilitätsmanagement	Konzept
6.3	Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation	Programm
6.4	Grenzüberschreitende Arbeitskreise	Programm



Schulisches Mobilitätsmanagement

- Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst die **Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Optimierung des Schulwegs**
- Kinder und Jugendliche sollen frühzeitig ein **Bewusstsein für nachhaltige Mobilität** entwickeln
- Strategische als auch praxisorientierte Ansätze
- **Ziel: Schulweg sicherer, nachhaltiger und gesundheitsfördernder zu gestalten**
- **Bausteine:**
 - Entwicklung von **(Rad-)Schulwegeplänen** für Schulen und Kitas
 - Prüfung der Einrichtung von **Hol- und Bringzonen** für alle Grundschulen
 - Teilnahme an oder Durchführung von **Mobilitätsaktionen, Mobilitätstagen o. Ä.**
 - Einführung von **Programmen zur Schulwegmobilität** (z. B. Walking Bus, Cycle Trains, Verkehrspat:innen)

Rückfragen



A collection of colorful sticky notes (pink, yellow, orange, green) is pinned to a grey surface. The notes are scattered and some are overlapping. A white rectangular box is overlaid on the left side of the image, containing the text 'Arbeitsphase' in a dark blue, sans-serif font. The word 'Exit' is faintly visible on a pink note in the upper left corner.

Arbeitsphase

Diskussions- und Rückmeldemöglichkeit



ca. 45 Min.

1

Info-Markt: Rundgang an den Stellwänden mit Maßnahmenpostern.
Leitfrage: Was fehlt? Ihre Anmerkungen zu den Maßnahmen?

2

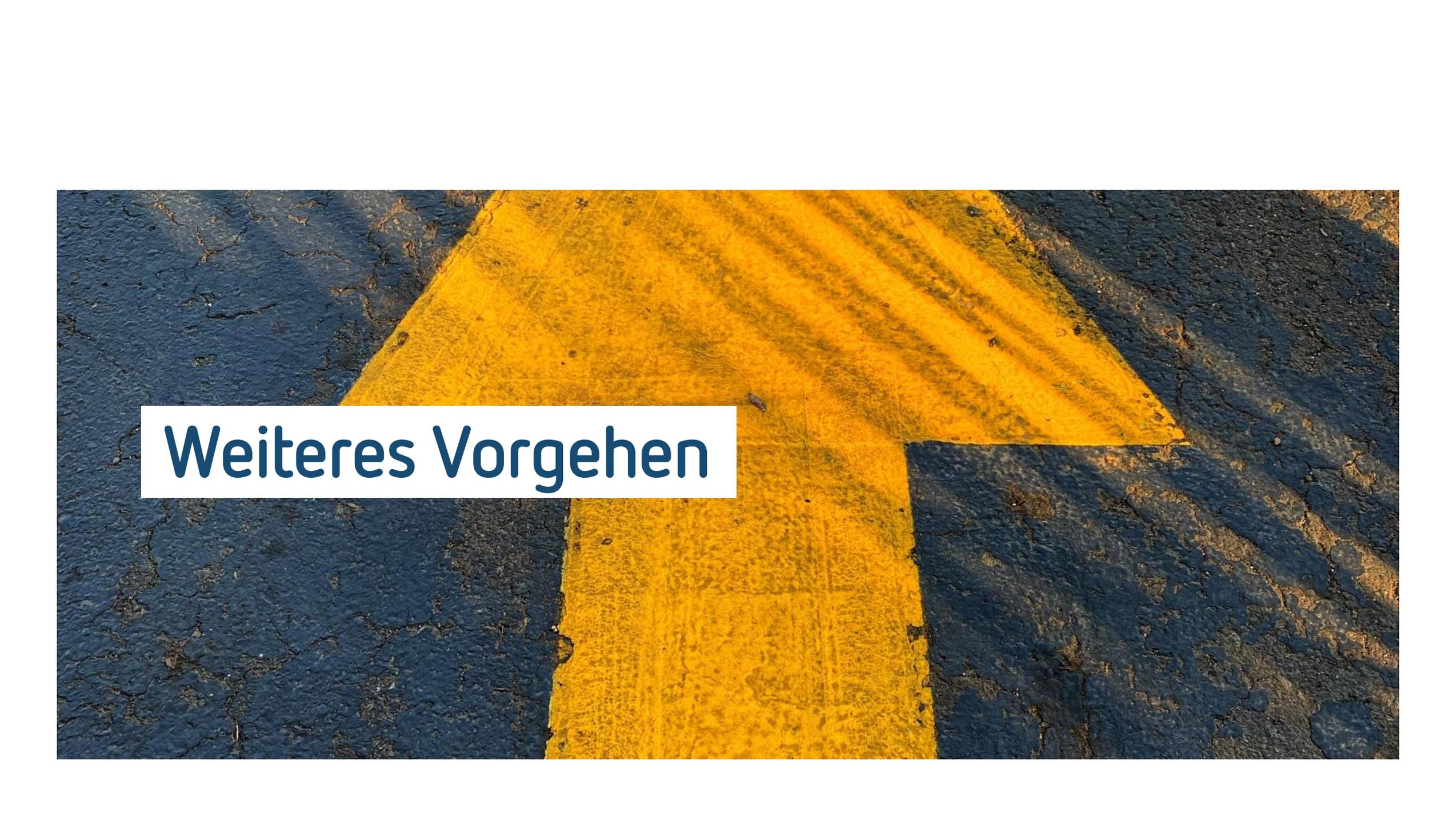
Priorisierung und Zeitplanung: Jeder Gast erhält fünf Klebepunkte

3

Leitfrage: Welche Maßnahmen sind aus meiner Sicht für das Erreichen der Ziele des Mobilitätsplans Raeren besonders wichtig ist!

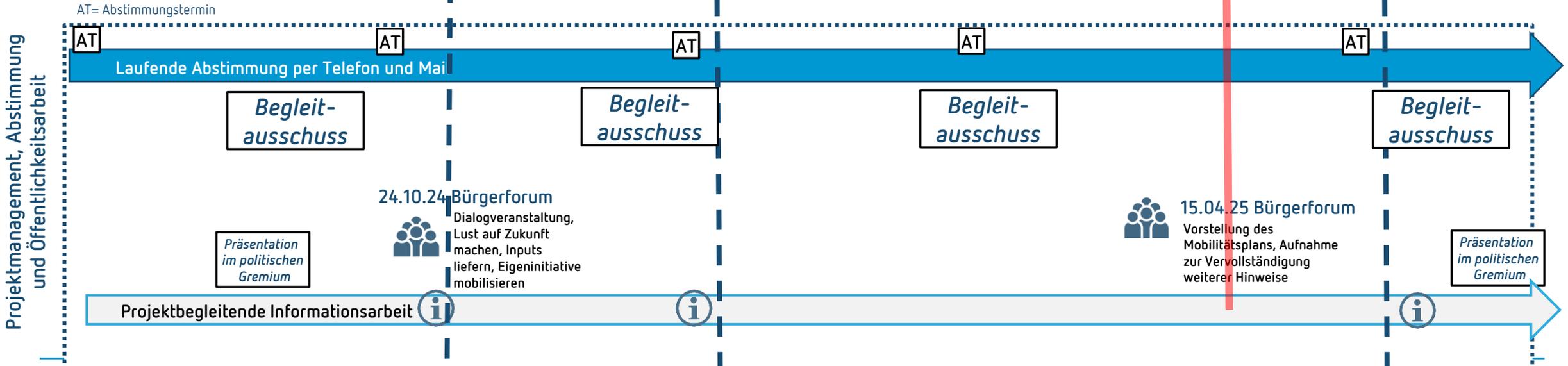
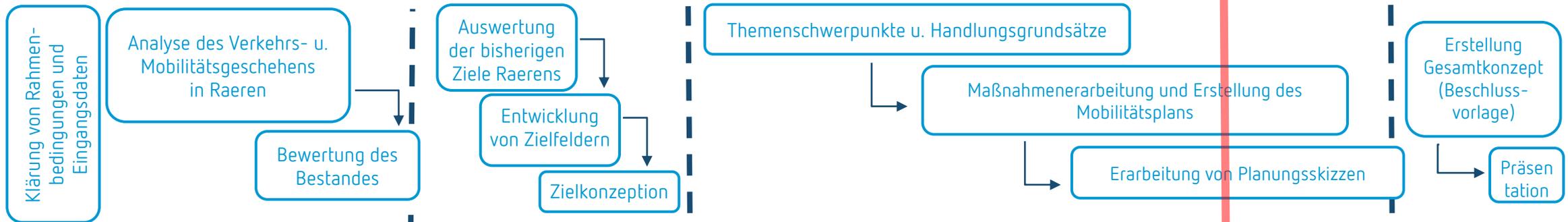
A close-up photograph of a person's hand holding an orange marker, actively drawing on a whiteboard. The whiteboard is covered in blue and orange handwritten text and lines, suggesting a brainstorming or planning session. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the marker.

Zusammenfassung der Ergebnisse

A large, bright yellow arrow is painted on a dark, cracked asphalt road. The arrow points towards the right side of the frame. The asphalt is dark and shows signs of wear with numerous small cracks and pits. The yellow paint of the arrow is vibrant and stands out against the dark background.

Weiteres Vorgehen

Mobilitätsplan für die Gemeinde Raeren (18 Monate)



www.planersocietaet.de



Vielen Dank

für die konstruktive Mitarbeit!

Planersocietät
Konrad-Zuse-Straße 1, 44463 Dortmund
Fon 02 31 / 99 99 70-0
info@planersocietaet.de