





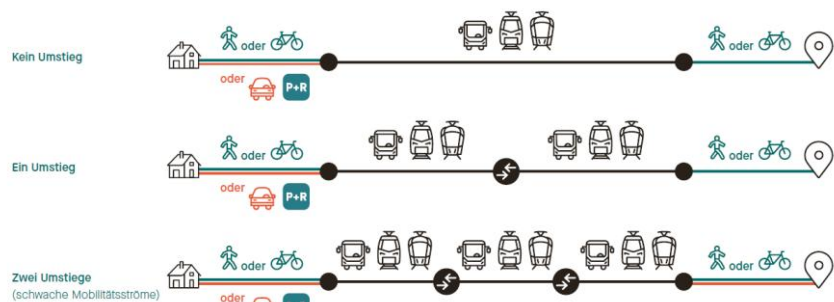
## Kommunales Mobilitätskonzept 2.0

### 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.

#### Mobilitätsketten – Beispiele



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.

## Kommunales Mobilitätskonzept

---

Auch die Gemeinde Beaufort 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 Entscheidungsträgern (Schöffen -und Gemeinderat) und der Verwaltung (Koordinierung der Maßnahmen, Kommunikation, ...), Fachbehörden (AGE, ASTA, MECB, Mobilitätsministerium, MI, Natur- und Geopark (Biologische Station, Beratungsstelle Landwirtschaft, Beratungsstelle Quellenschutz, 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 Gemeindegemeinschaft).

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.

## Mobilitätskonzept nach Verkehrsträgern

---

Auch die Gemeinde Beaufort 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 Beaufort setzt sich aus der Nationalstraße N10, 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 Beaufort hinsichtlich des Bummelbusses 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 Beaufort 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 (PC 3 / PC 16) 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/ Jugendherberge/ 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 Beaufort 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 Beaufort 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.

## Beaufort auf dem Weg zu einer multimodalen Gemeinde

---

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 gerade konkret versucht wird zu gewährleisten. Bei Staatsstraßen ist dies schwieriger, aber hier versucht die Gemeinde, bei sensiblen Randnutzungen (Schule) punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auszuloten (Tempo 30 beim „Kiosque“). Um die PKW-Nutzung emissionsärmer zu gestalten, unterstützt die Gemeinde die Umrüstung auf E-Mobilität. Hierzu geht sie selbst mit gutem Beispiel voran und rüstet den kommunalen Fuhrpark um (drei E-Fahrzeuge vorhanden). Zudem ergreift sie selbst Initiative und baut das Netz an öffentlichen Ladestationen aus.

Beim öffentlichen Transport hat sich die Situation seit der Fahrplanumstellung durch die RGTR für die Beauforter verbessert, da die Linien früher und später am Tag und auch wochenends fahren. Dass die Linie nach Ettelbruck weiterhin über Beaufort führt, ist auch dem Dialog der Gemeinde mit dem Mobilitätsministerium zu verdanken. Eine intrakommunale Verbindung Beaufort – Dillingen fehlt leider immer noch – hier kann der Bummelbus Abhilfe schaffen, auch ein „Dorfbus“, der von der Gemeinde betrieben wird als Shuttle vom Sauertal auf das Beauforter Plateau – ist in der Diskussion. Um den Komfort der wartenden Passagiere zu erhöhen, sollen noch einige Buswartehäuschen erneuert werden.

Im Bereich Radverkehr tut sich sehr viel. Seit die Gemeinde bei der Lëtzebuenger Velos Initiativ (LVI) ein kommunales Radwegenetz in Auftrag gegeben hat, wird viel überlegt, wie man das Radfahren in Beaufort attraktiver machen kann.

Erstes konkretes Ergebnis ist der gut beschilderte Beauforter Rundweg, diverse neue und komfortable Fahrradständer an vielen wichtigen Plätzen der Gemeinde sind ebenfalls ein



Zeichen des Radfortschritts. Der Umbau der ehemaligen Bahntrasse (Josy) vom Beauforter Schulcampus bis nach Grundhof ist zwar technisch anspruchsvoll (Verlauf durch Naturschutzgebiete) und kostspielig, ist aber aufgrund des erwartenden Mehrwerts für Bürger und Touristen trotzdem in konkreter Planung. Denn da die alte Eisenbahntrasse nicht mehr als 3% Steigung hat, kann dieser Radweg problemlos auch ohne E-Bike gefahren werden – und auch künftig von Wandertouristen benutzt werden. Die Initiative Beauforts hat dazu geführt, dass der Naturpark nachgezogen ist und mittlerweile ein regionales Radwegenetz erstellen konnte. Das Beauforter Netz wird darin integriert, die geplante einheitliche Beschilderung garantiert gut identifizierbare Anschlüsse an die nationalen Radpisten (PC3 bei Grundhof/ Dillingen, PC5 an der weißen Ernz). Als Serviceangebot hat die Gemeinde bereits zwei Fahrradfliektionen errichtet, E-Bike-Ladestationen für die Öffentlichkeit sind in der Überlegung. Wer kein eigenes Rad besitzt oder mitbringen will, kann auf die verschiedenen Rent-a-Bike-Stationen (in Beaufort u.a. bei Camping Wies und Freibad) zurückgreifen.

Beim Fußwegenetz profitieren die Bürgerinnen davon, dass auch aus touristischen Gründen 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 „rte de Reisdorf“ (beim Wäldchen – mittlerweile umgesetzt) oder an der „rte de Dillingen“ (zur Jugendherberge). Dies stellen auch die Verbindungen aus den Ortschaften zu den überörtlichen Wegen – Feldwege (u.a. „Kinnewee“) oder Wanderwegen her.

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 Beaufort kann der Parkplatz „Härewiss“ durch die Lage an der Bushaltestelle als solcher genutzt werden. Ein Kiss&Go ist bei der Grundschule eingerichtet. Bike&Ride kann gerade bei der Schule gut praktiziert werden, da hier ein großer überdachter Fahrradparkplatz wenige Meter von der Bushaltestelle „Gare“ vorhanden ist. Car-Sharing-Systeme sind aktuell im Ländlichen Raum noch wenig verbreitet, „Treffpunkt Fahrgemeinschaft“ (Co-Voiturage-Parkplätze) eher an den Autobahnauffahrten bzw. Autobahn-Grenzübergängen (Wasserbillig) zu finden.

## Weiterführende Umsetzung des Konzepts

Auch wenn der Stand im Bereich Mobilität in der Gemeinde ein sehr guter ist, so entwickelt sich dieses Themenfeld doch stetig weiter, so dass kurz- und mittelfristig in allen Gemeinden des Landes noch „To-Dos“ auf der „Bucket-List“ stehen werden, u.a. Folgende:

- Im Bereich des Individualverkehrs soll die Elektromobilität weiter gefördert werden. Die Gemeinde ist hier schon weit fortgeschritten, indem sie die Chargy-Doppelladesäule beim „Kiosque“ auf eigene Initiative hin durch drei weitere Stationen (Naturparkhaus, Aispist, Dillingen) ergänzt hat. Weitere Stationen sind in der konkreten Planung (Komplex „Dussier“, „Härewiss“). Egal ob elektrisch oder fossil, die Verträglichkeit des Autoverkehrs innerorts mit der Wohnfunktion muss gefördert werden zugunsten der Anwohner\*innen und der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr. Hier werden – komplementär zum bereits bestehenden Tempo 30-Konzept auf Gemeindestraßen – die in der Planung befindlichen Beruhigungen auf Staatsstraßen (Dillingen N10 an den Ortseingängen, Beaufort CR364 vor der Schule) zeitnah umgesetzt werden. Mittelfristig sollen auch die sehr linear verlaufenden CR „rte de Reisdorf“ und „rte d’Eppeldorf“ beruhigt werden mittels baulicher Maßnahmen, die noch zu definieren sind (z.B. Schwellen, Einengungen o.Ä.).
- Die RGTR-Busverbindungen sind seit der Reorganisation des Busnetzes 2022/ 2023 auf einem sehr guten Stand, die Gemeinde hat mit der Teilnahme am Night-Rider (plus Late-Night-Bus und Bummelbus) weitere Komplementärangebote geschaffen. Was in der Befugnis der Gemeinde steht, ist zudem der „Komfort“ an den Haltestellen. Dafür hat die Gemeinde rezent mehrere Haltepunkte mit einem ansprechenden Wartebereich ausgestattet bzw. die alten ersetzt (Wasserbassin Heed, Halerstrooss), weitere werden folgen. Informationssysteme sind dahingehend eingerichtet, dass an den Haltestellen QR-Codes aushängen, mit denen man online auf die aktuellen Abfahrten der jeweiligen Station (mit Pünktlichkeit in Echtzeit) geleitet wird.


- Der Ausbau der Radinfrastruktur kam jüngst etwas ins Stocken, da die Genehmigungsprozeduren für den „Josyswee“ von Beaufort nach Grundhof viel Zeit in Anspruch genommen haben. Jedoch ist der Ausbau des bestehenden Weges nun in der konkreten Bauphase (ab Frühsommer 2026), so dass einer zeitnahen Nutzung bald nichts mehr im Weg steht. In diesem Kontext wurde auch die innerörtliche Radinfrastruktur ins Auge gefasst, die ebenfalls im Zuge des neuen Verkehrsreglements (März 2026) angegangen wird (u.a. Ausbau der Fahrradbereich innerorts, z.B. Öffnen der Einbahnstraße für Radfahrer „in Gegenrichtung“, Ausbau der Radabstellanlagen etc.).
- Die Fußwegeverbindungen waren und sind – auch dank der touristischen Ausrichtung der Gemeinde und der Region – auf einem sehr guten Niveau. Kleinere Lückenschlüsse sind schon lange geplant, scheiterten aber oft an der Eigentumsproblematik. Der Fußweg in Beaufort von der „rte de Dillingen“ zur Jugendherberge soll aber nun zeitnah umgesetzt werden.
- Zur Förderung der Intermodalität spielt in ländlichen Gemeinden auch das öffentliche Parken eine wichtige Rolle. Der Ausbau des öffentlichen Parkplatzes bei der Schule, der im Frühsommer 2026 beginnen soll, kann nicht nur dafür beitragen, den Bereich sicherer zu machen (um den PKW-Verkehr

komplett aus dem Schulcampus herauszuholen). Die zusätzlichen Parkplätze – wie auch die auf dem rezent marginal ausgebauten Parkplatz „Härewiss“ beim Bushalt „Härewiss“) können auch als P&R genutzt werden, da die Bushaltestelle „Gare“ direkt anbei ist. Gleiches gilt für den im Frühjahr 2026 geplanten Umbau des Bushaltes „Aispist“ mit gesichertem Zebrastreifen und Wartebereich, da auch hier ein größerer Parkplatz direkt anbei ist.

## Überführung in den Aktionsplan Mobilität

---

Die folgende Planung liefert die Grundlagen und die Rahmenbedingungen für die Gemeinde für das zukünftige Handeln im Bereich Mobilität.

Auf Basis der ermittelten Potentiale wurden bereits planerische Ansätze/ Handlungsempfehlungen/ Maßnahmenbausteine definiert – teils schon sehr konkret, da die Planung bereits begonnen hat, teils als Vorschlag, der noch diskutiert, konkretisiert und beschlossen werden muss, bevor er in die Umsetzungsphase eintreten kann.

- 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 – sofern möglich – Einsparpotentiale auf (in CO<sub>2</sub> bzw. kW/ Liter/ ...) aufzeigen.

Der Aktionsplan ist ein flexibles und iterativ angelegtes Instrument, dass 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“ wird in den Gesamt-Aktivitätenplan (Aktionsplan) integriert, die dort definierten Aktionen und Maßnahmen sind inhaltlich integral mit diesem Mobilitätskonzept verbunden bzw. werden hieraus abgeleitet.