

Februar 2024 – Zusammenfassung Phase 3



Kommunaler Mobilitätsplan

Gemeinde Kelmis



Mit Unterstützung
der



Wallonie

KMP Kelmis

Einleitung



ICEDD

Der KMP ist ein strategisches **Instrument für die Planung einer nachhaltigen Mobilität auf Gemeindeebene**. Er zielt auf die Organisation und Verwaltung von Verkehr, Parkplätzen und die Erreichbarkeit von Lebens- und Wirtschaftsräumen auf Gemeindeebene ab, in Übereinstimmung mit den allgemeinen Optionen und Zielen des Raumentwicklungsplans. Er zielt zudem darauf ab, eine **vernünftige Nutzung des Privatautos** und die Aufwertung einer multimodalen Mobilität zu fördern, wobei verstärkt auf alternative Verkehrsmittel zum Auto und auf Multimodalität zurückgegriffen wird.

Der KMP legt **Optionen** und **Maßnahmen** auf strategischer Ebene für die strukturierenden Netze der verschiedenen Verkehrsträger und deren Verknüpfung (Infrastruktur und Angebotsmanagement), aber auch im Bereich des Nachfragemanagements fest.

Der KMP wird in **Kooperation** zwischen der Gemeinde und den Partnern erstellt, die für die Gewährleistung der Kohärenz mit der übergeordneten Ebene verantwortlich sind, den KMP validieren und sich verpflichten, ihn in ihrem Zuständigkeitsbereich zu berücksichtigen.

Der KMP ist Teil der **Strategie FAST - Vision 2030** (Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfert modal), die von der wallonischen Regierung im Dezember 2017 festgelegt wurde (siehe unten).

Die wallonische Regierung hat im Jahr 2017 VISION FAST 2030 angenommen. Hierbei legt sie die ambitionösen und anerkannten Ziele für die erforderliche Anpassung der Mobilität in der Wallonie bis 2030 fest.

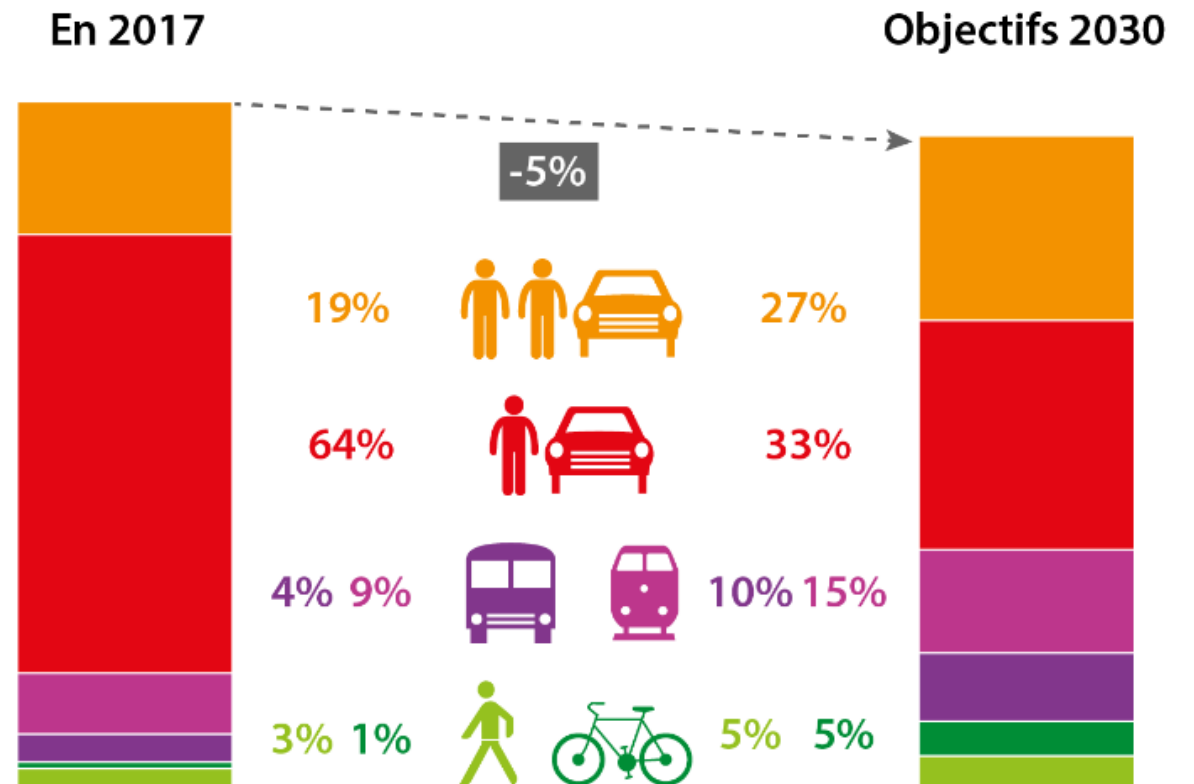
Über **die Verkehrsverlagerung** will die Wallonie bis 2030 ein Mobilitätssystem instand setzen, das **Verkehrsfluss, Zugänglichkeit, Gesundheit und Sicherheit** für alle gewährleistet.

Um diese Vision umzusetzen, muss das Modell der Multimodalität entwickelt werden. Angesichts der aktuellen Fragen und Herausforderungen ist das Modell, das die verschiedenen Verkehrsträger effektiv miteinander verbindet, das einzige, das eine maximale Zugänglichkeit ermöglicht, indem es gleichzeitig die direkten Auswirkungen wie Unfälle und Staus sowie die indirekten Auswirkungen wie Umweltverschmutzung und Lähmung der Wirtschaft bekämpft.

Quelle : SPW



Ziele der Vision FAST (in Km.Passagiere)



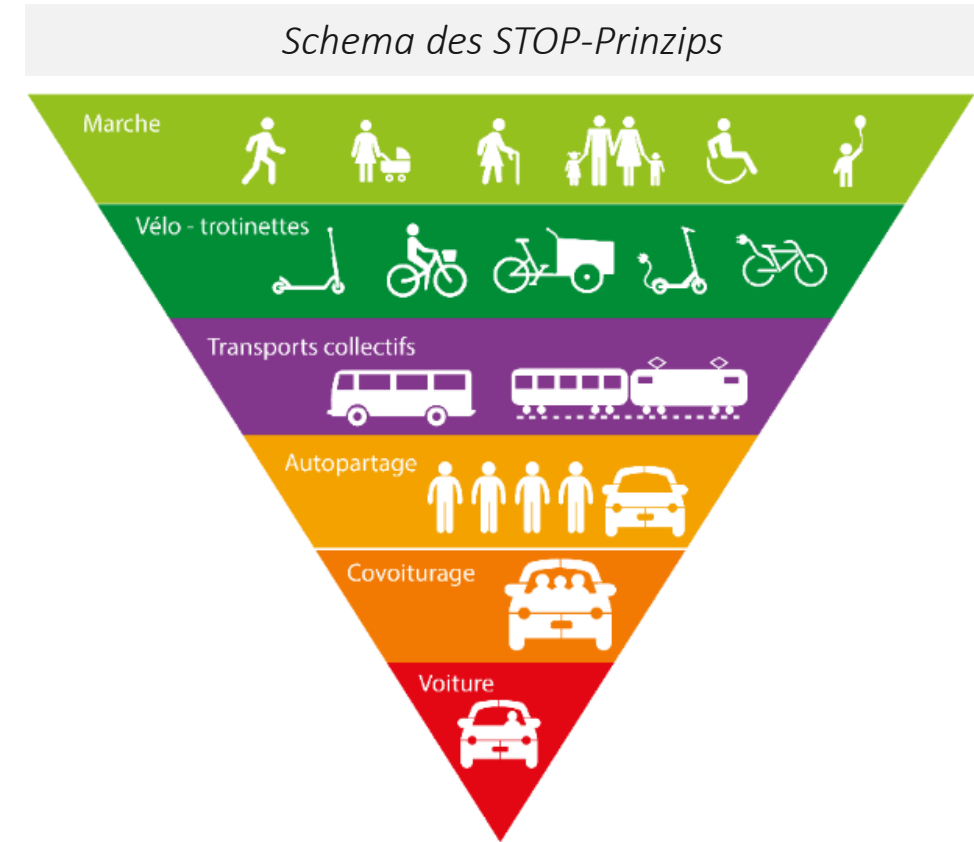


Die einfache Nutzung des Autos und der damit verbundene Platzbedarf hemmen die Entstehung anderer Verkehrsträger.

Das **STOP-Prinzip** kehrt diesen Trend um, indem die verschiedenen Transportmittel hierarchisiert werden: Die Priorität wird den aktiven Verkehrsmitteln, anschließend den kollektiven Transportmitteln und schließlich dem Auto gegeben.

Dieser Grundsatz ist gerechtfertigt angesichts der anhaltenden Sättigung des Straßenverkehrs und der für den Verkehrsfluss notwendigen Kosten, der lokalen Folgen der bevorzugten Nutzung des Autos für Gesundheit, Sicherheit und Wohnumfeld.

Laut den regionalen Vorschriften (Orientierungen im Lastenheft der Studie) muss der KMP dem STOP-Prinzip genügen.



Die Studie des KMP verläuft in drei Phasen, damit alle Modalitäten des besonderen Lastenheftes respektiert werden.



Der vorliegende Bericht ist eine Zusammenfassung der Phase 3 der Studie: der Aktionsplan, der die Vision zu den Mobilitätsnetzen für die nächsten zehn Jahre definiert. Der vollständige Bericht der Phase 3 beschreibt die vorgeschlagenen Maßnahmen im Detail.

Diese Vision ist eine **globale und kohärente Sicht** auf die Mobilität in der Gemeinde. Gleichzeitig liefert sie eine Antwort auf **präzise Herausforderungen der Gemeinde**, wie sie in der Vordiagnose, in Abstimmung mit den regionalen Herausforderungen, stehen. Das intermodale Schema definiert ein strukturierendes Netzwerk für jede Fortbewegungsart, gegebenenfalls einschließlich der Hierarchie auf verschiedenen räumlichen und zeitlichen Skalen. Das intermodale Schema überlagert die Netzwerke, um ihre richtige Verteilung und die intermodalen Verbindungen zu definieren, die eine Kombination der Fortbewegungsarten ermöglichen.

Dieser Bericht folgt auf die Phasen 1 und 2 und stellt eine Standortbestimmung auf dem Gebiet der Mobilität dar bzw. definiert die strategischen Ziele und Optionen.



Ein Aktionsplan wurde mit der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem technischen Komitee erstellt. Er besteht aus verschiedenen Modulen, die den **folgereichen**, vom Studienbüro untersuchten Maßnahmen entsprechen.

Jede Maßnahme besteht aus unterschiedlichen Aktionen, gemäß einer Thematik oder eines Teilgebiets, kurzfristig (1 bis 5 Jahre) oder mittelfristig (5-10 Jahre) umsetzbar, sodass die Etappen der Umsetzung jeder Maßnahme definiert werden.

Maßnahmen

0. Begleitung der Gemeinden in unterschiedlichen Akten
1. Multimodale Strategie für das Dorfzentrum
2. Parkpolitik
3. Kommunales Fahrradnetz
4. Hierarchisierung des Straßennetzes und der Verkehrssicherheit
5. Mobilitätsdienste (Carsharing)
6. Intermodalität (Entwicklung von Mobipolen)
7. Schulische Mobilität
8. Kommunikation und Steuerung



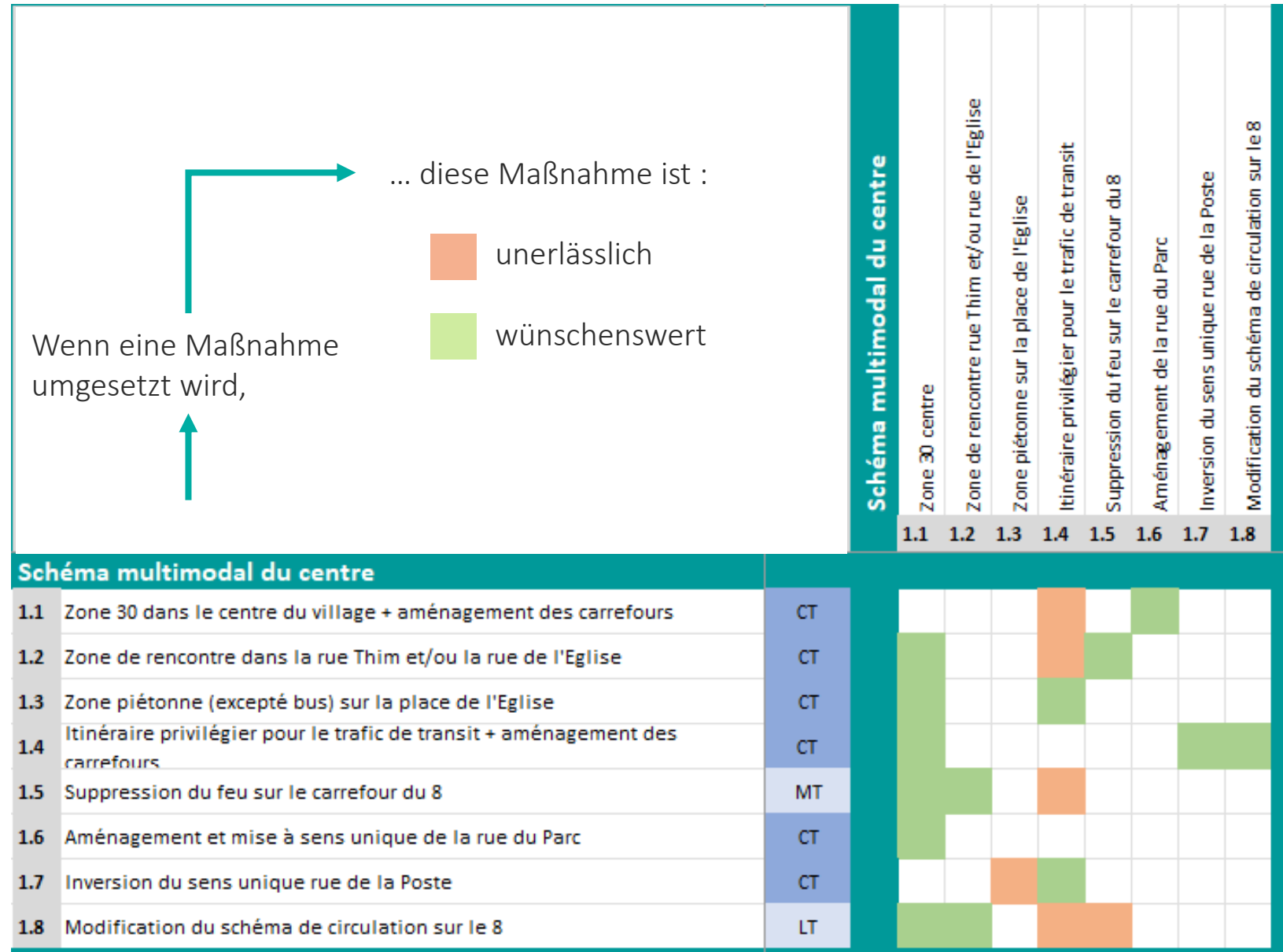
Dashboard zur Projektüberwachung des KMP



Ein **Dashboard** zur Umsetzung wird dem Bericht beigelegt.

Es sammelt alle Maßnahmen und Aktionen, die umgesetzt werden und zeigt Folgendes auf:

- Die Verflechtung zwischen den Maßnahmen
- Prioritäten bei der Umsetzung (kurz-, mittel- und langfristig)
- Indikatoren und zu erreichende Zielwerte, um alle Orientierungen des KMP zu realisieren



KMP Kelmis

Aktionsplan



ICEDD

KMP Kelmis

Maßnahme 1 – Multimodales Schema des Dorfzentrums in Kelmis

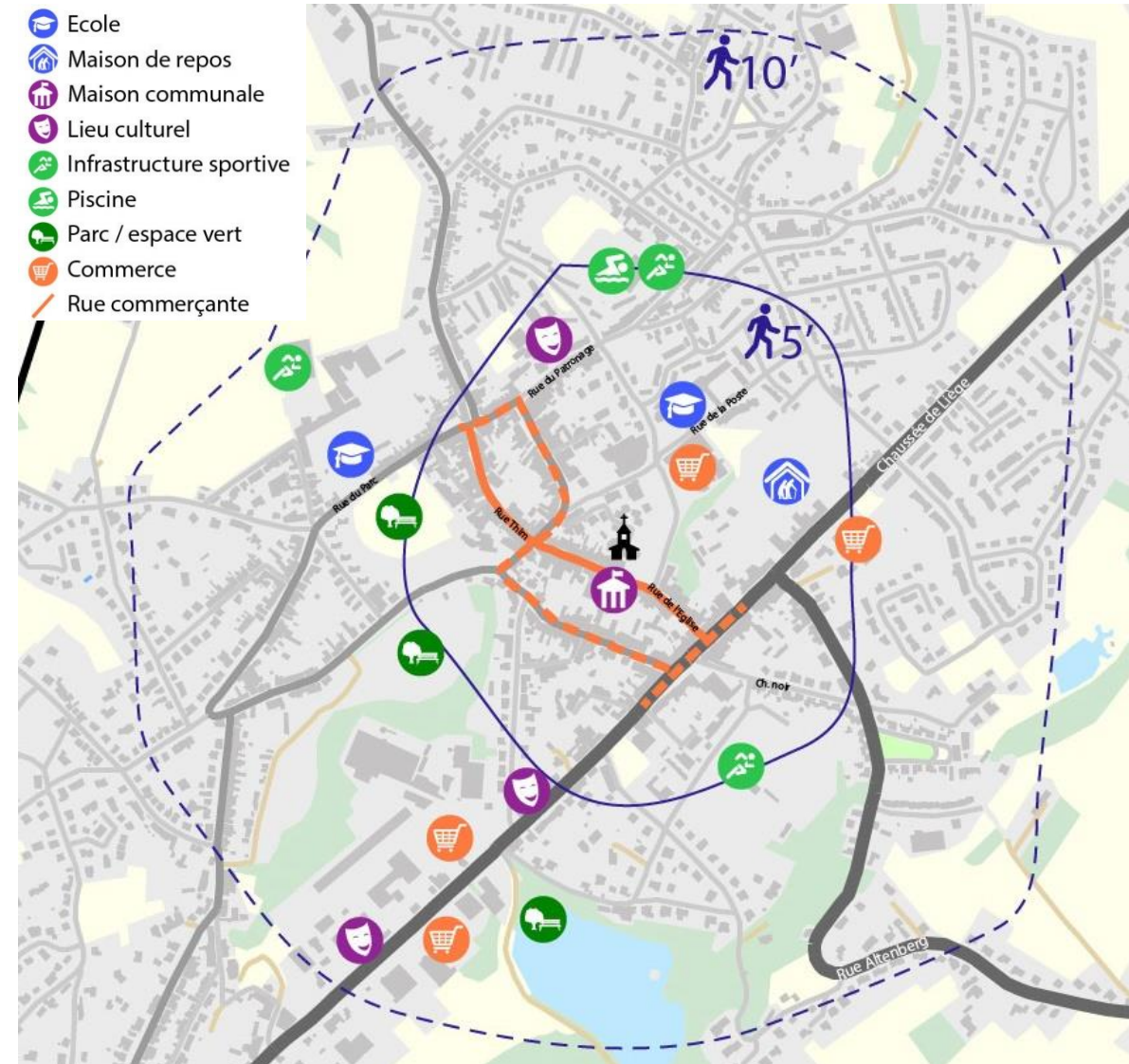


ICEDD



Trümpfe und Schwächen des Zentrums

- Ein **altes Hyperzentrum**, gebaut auf felsigem Boden, mit **engen Straßen** und **eng aneinander liegenden Gebäuden**.
- Eine **Konzentration von Geschäften und Dienstleistern** im Dorfzentrum und entlang der Lütticher Straße
- Ein generell **fußgängerfreundliches** Zentrum (Bürgersteige mehrheitlich in gutem Zustand), aber eine **starke Präsenz von Autos** (Parken und Verkehr)
- Im Zentrum gilt zumeist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von **50 km/h**, mit **30er Zonen** nahe der Schulen, die aber wenig beachtet werden
- Umstrukturierungsprojekt am Kirchplatz mit politischem Willen, die Räume für Fußgänger und Autos **neu zu gewichten**.

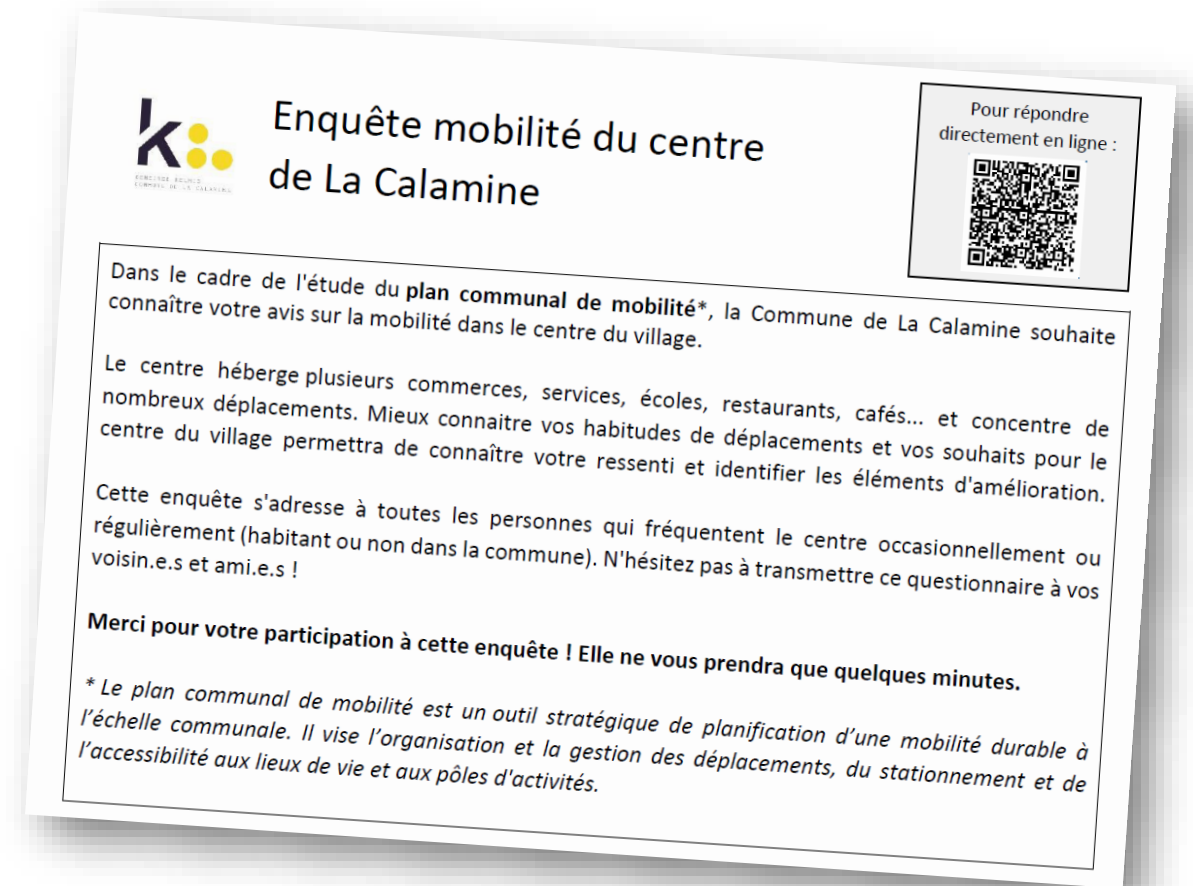




Um die Gewohnheiten von Kunden und Besuchern im Zentrum besser zu verstehen, wurde im Rahmen des KMP eine **Mobilitätsumfrage** durchgeführt.

Diese Umfrage richtete sich an alle Besucher des Dorfzentrums (Kunden, Besucher, Eltern, Arbeiter usw.) und fand in den Monaten März und April 2023 statt.

Diese Umfrage ermöglichte die Analyse der Herkunft, des Motivs, der Häufigkeit und der Art der Anreise der Nutzer, die ins Zentrum kamen. Dadurch konnten auch die Hauptanliegen dieser Nutzer (-innen) ermittelt werden.

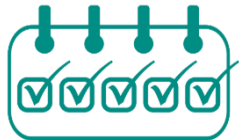




Reichweite: 440 Antworten



Hauptgrund des Besuchs im Zentrum: **Geschäfte, Horeca und Dienstleister**



Regelmäßige Besucher (-innen) (> 1 Mal pro Woche), die mehrere Einrichtungen pro Visite besuchen.



Jede (r) vierte Nutzer (-in) kommt zu Fuß ins Zentrum

→ Anteil steigt mit dem Alter (ein Drittel über 60 Jahre)

→ Mehr als die Hälfte der Autofahrer (-innen) kommt gelegentlich zu Fuß ins Zentrum

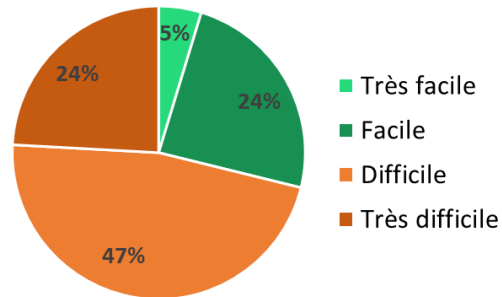


Zwei Hauptanliegen nach der Umfrage:



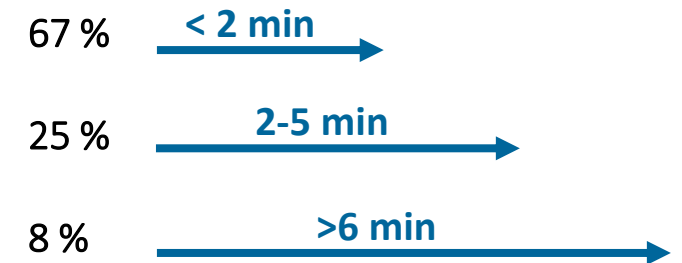
Das Parken

Die Autofahrer (-innen) empfinden das Parken als...



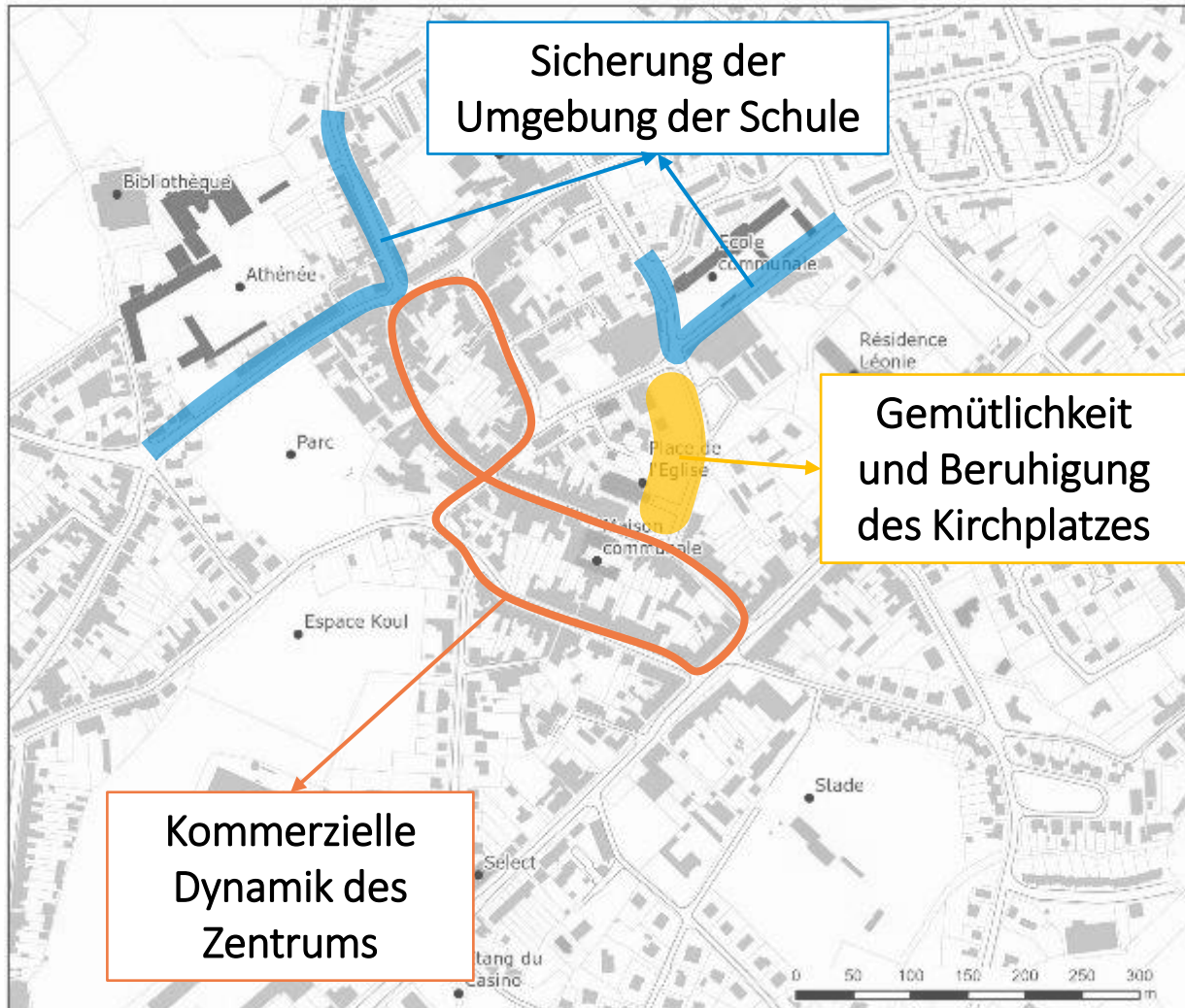
aber...

Der Fußweg ist:

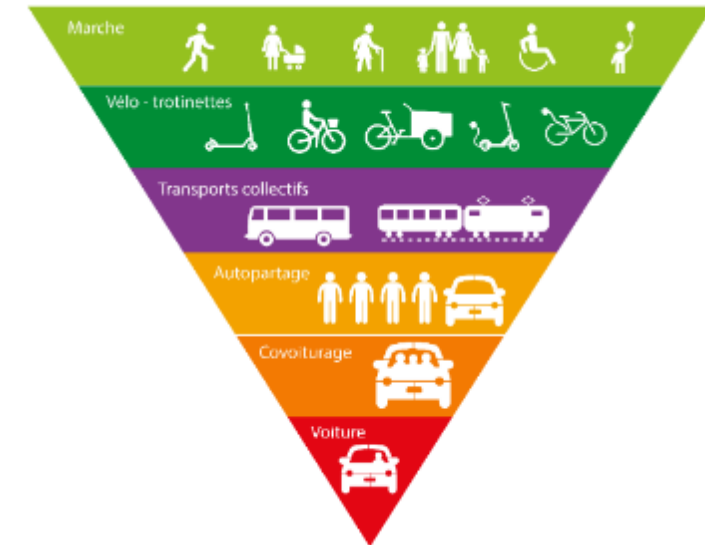


Die Zugänglichkeit und die Sicherheit der Fußgänger

Ruhezone
 Sicherheit Personen mit eingeschränkter Mobilität
 Hürden eingrenzen Komfort Zustand der Bürgersteige
 Kinderwagen Vegetation Geschwindigkeit reduzieren
 Größerer Raum Schatten Fußgängerzone
 Beruhigte Verkehrssituation

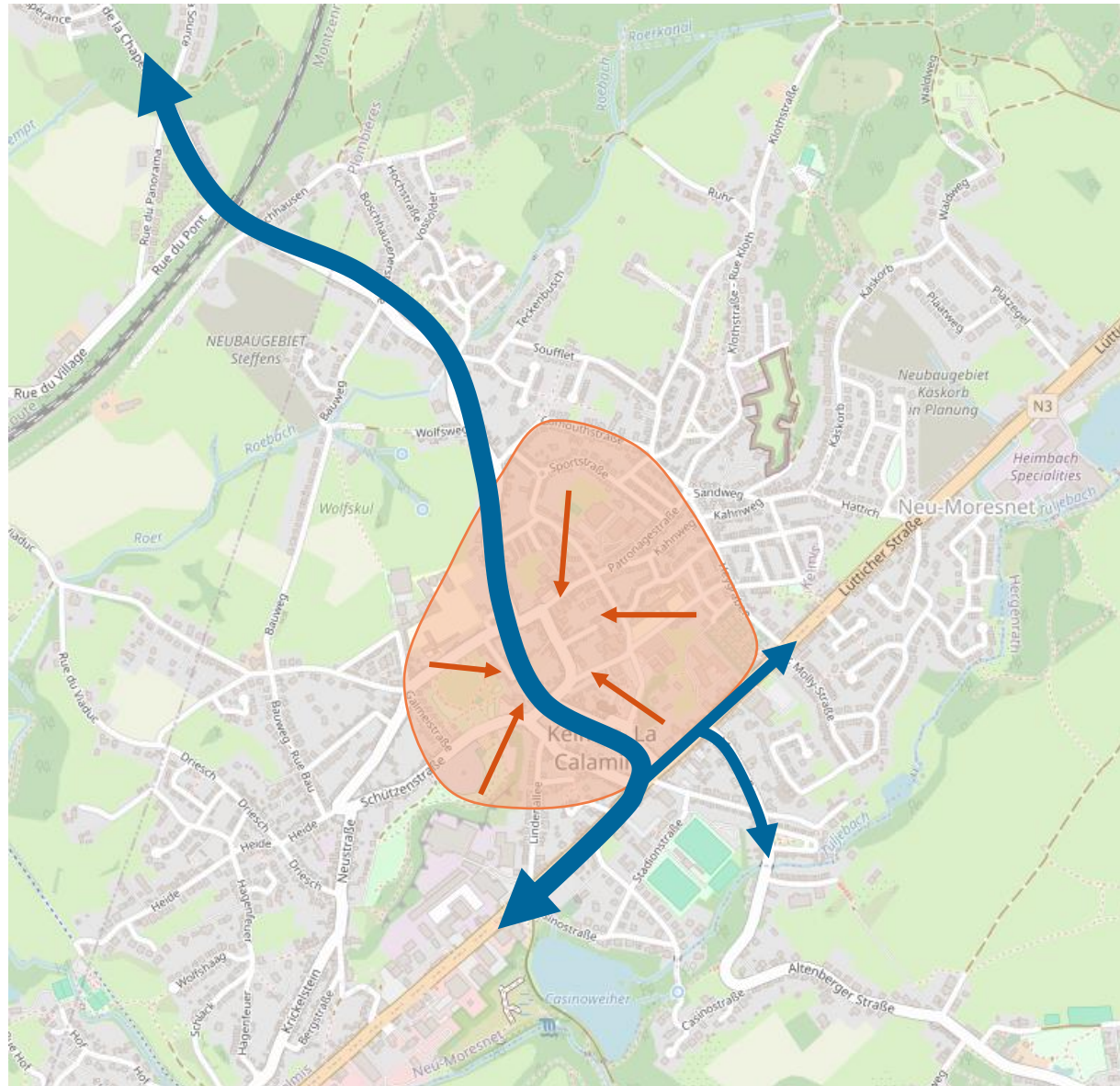


Schema des STOP-Prinzips



Die Ziele sind Teil der regionalen Mobilitätsstrategie:

- Eine bessere **gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums**
- mehr **Sicherheit**
- eine **multimodale Herangehensweise**



Die Diagnose hat einen **Transitverkehr** zwischen Bleyberg und der N3 ausgemacht. Letzterer passiert das Dorfzentrum, vor allem die **Achse Thym- und Kirchstraße**. Die Konfiguration dieser Straßen, eng und steil, betont die Präsenz der Autos und das Unsicherheitsgefühl bei der aktiven Fortbewegung.

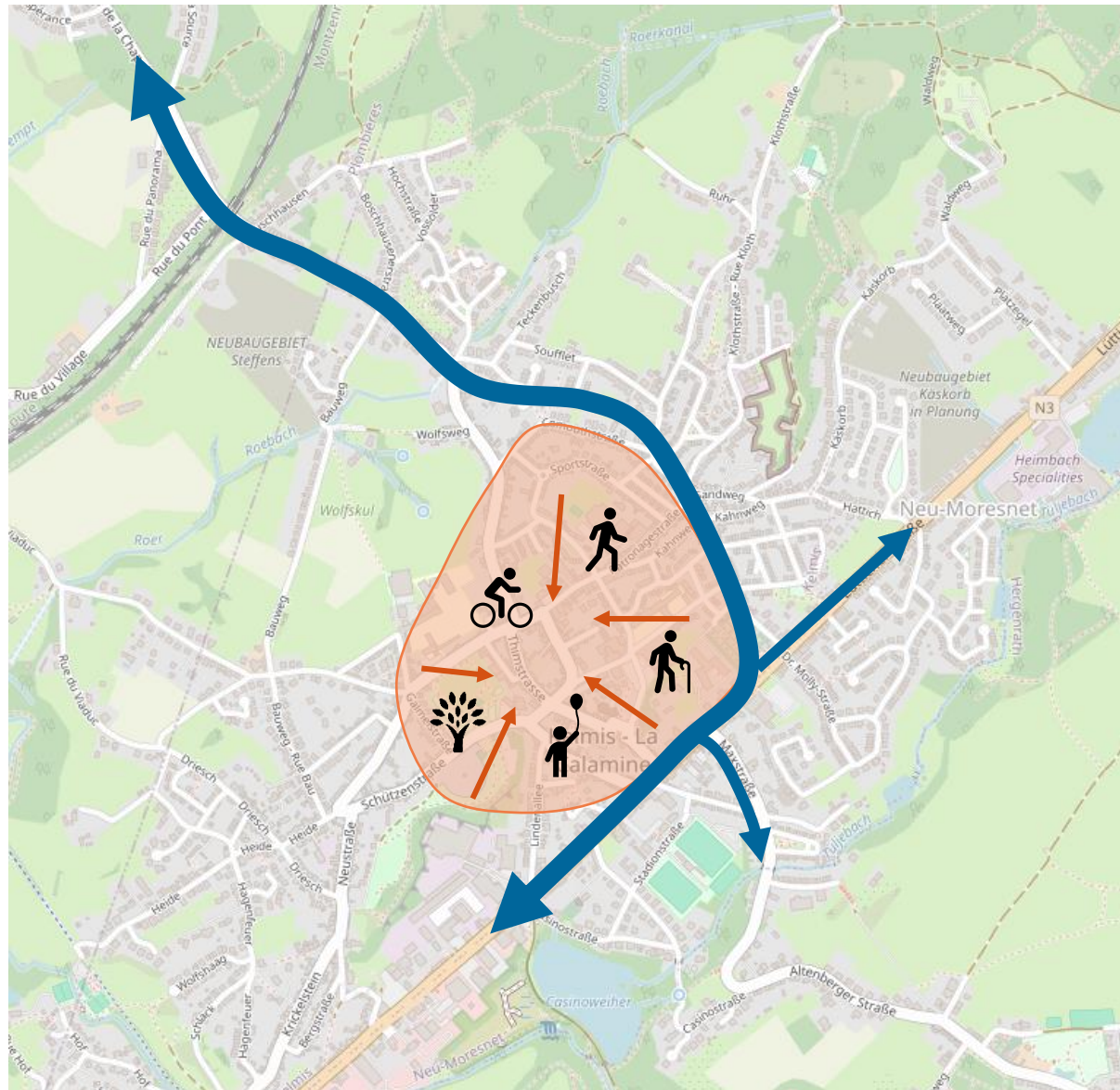
Für ein beruhigtes und gemütlicheres Zentrum, mit einer besseren gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums, muss zwischen zwei Arten von Autoströmen unterschieden werden:

Der **lokale Strom** Richtung Dorfzentrum. Dieser Verkehrsfluss muss beibehalten werden, wobei die Rolle der sanften Fortbewegungsmittel als Alternative zum Auto für kurze Strecken gestärkt werden muss.

Der **supralokale Transitstrom**, pausenlos durch das Zentrum. Dieser Verkehrsfluss muss aus dem Zentrum ferngehalten werden. Nur so können die diversen Fortbewegungsmittel in der Umgebung von Schulen, Geschäften und Dienstleistern zusammenleben.



Herausforderungen und Ziele für das Zentrum



Kurzfristig

Der KMP schlägt mehrere Maßnahmen vor:

- Das Dorfzentrum beruhigen und den supralokalen Verkehrsfluss fernhalten.
- Punktuell ruhigere und gemütlichere Zonen schaffen
- Den Verkehr und die gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums punktuell anders organisieren
- Den Verkehrsplan des Zentrums global abändern

Vision über 10 Jahre

Langfristig



Ein Zentrum als Tempo-30-Zone

Heute gibt es nur **punktuell Tempo-30-Zonen** in der Nähe der Schulen.

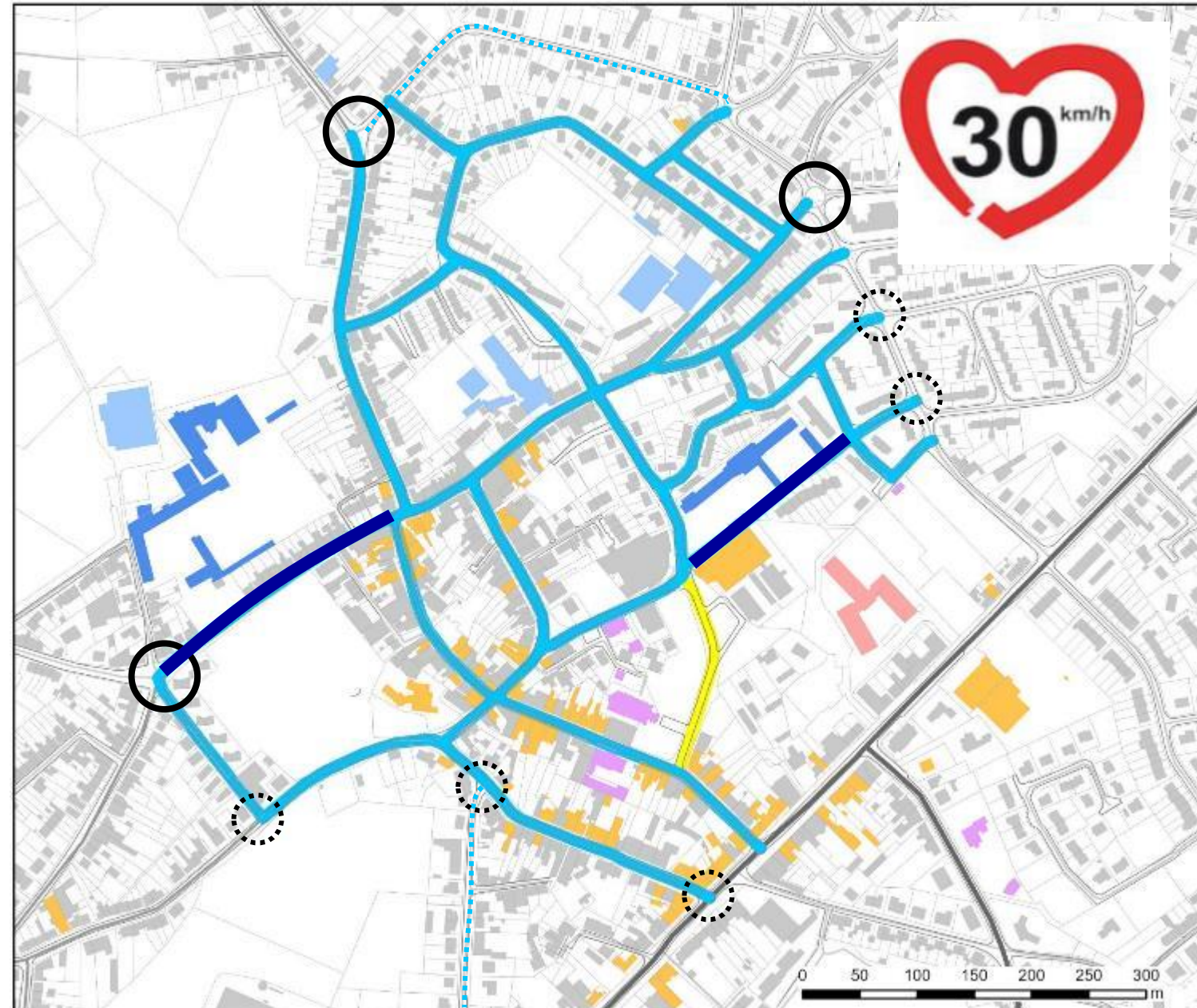
Der KMP schlägt vor, die **Tempo-30-Zone** auf das gesamte Dorfzentrum **zu erweitern**, um die gesamte Zone kohärenter und lesbarer zu machen.

Die Tempo-30-Zone muss deutlich gekennzeichnet und eingerichtet sein, damit der Wechsel konkret wahrgenommen wird (Lesbarkeit und Einheitlichkeit in der Zone).

Einrichtungen sind an den wichtigsten Kreuzungen vorzusehen:

○ Kreuzung prioritär neu zu gestalten

⊙ Anderer Zugang in die Tempo-30-Zone





Drei Kreuzungen müssen prioritär neugestaltet werden, um auf folgende Herausforderungen zu reagieren:

- Den Start der zukünftigen Tempo-30-Zonen kennzeichnen
- Die Länge der Fußgängerübergänge verkürzen
- Aktiven Fortbewegungsmöglichkeiten mehr Platz einräumen, die Kontinuität der Radwege gewährleisten
- Den Transitverkehr uninteressant machen

Die vorgeschlagenen Schemen für die drei Kreuzungen sind **Prinzipschemen**, um die Umgestaltungsherausforderungen aufzuzeigen. Die Ausarbeitung des Projekts benötigt zusätzliche Studien („levé topo“), eine Validierung der Pläne und der Beschilderung durch die Wallonische Region sowie gegebenenfalls die Annahme zusätzlicher Regeln.



Parkstraße # Bachstraße



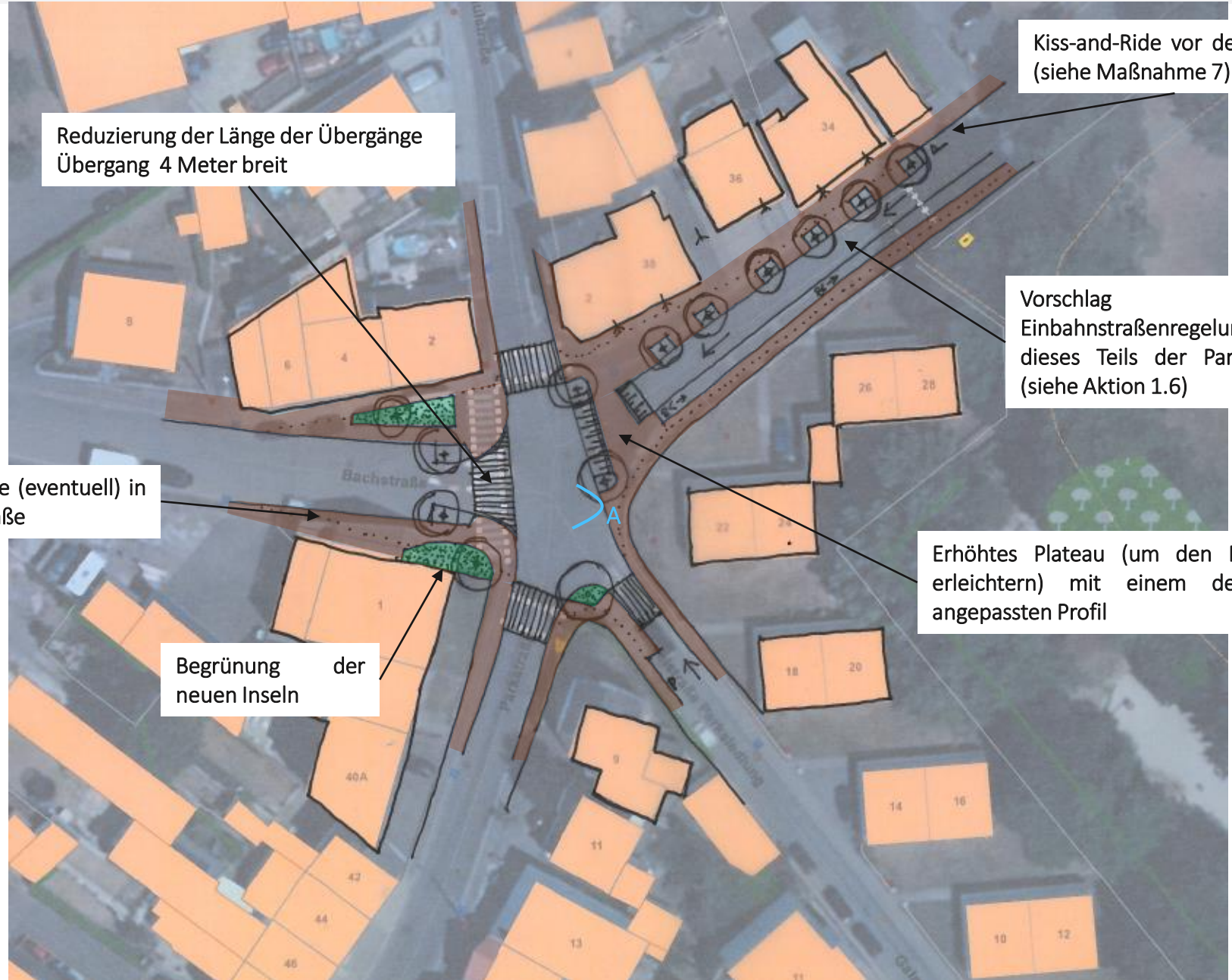
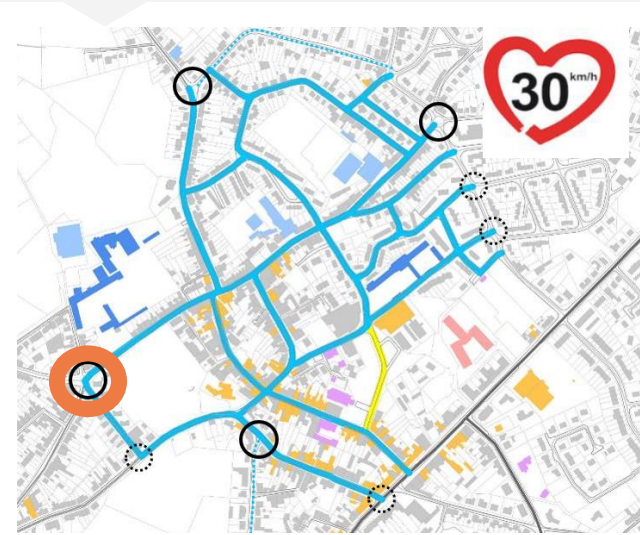
Moresneter Straße # Comouthstraße



Heygraben # Patronagestraße



Beispiel Kreuzung Parkstraße # Bachstraße



Reduzierung der Länge der Übergänge
Übergang 4 Meter breit

Kiss-and-Ride vor der Schule
(siehe Maßnahme 7)

Vorschlag einer
Einbahnstraßenregelung
dieses Teils der Parkstraße
(siehe Aktion 1.6)

Kiss-and-Ride (eventuell) in
der Bachstraße

Erhöhtes Plateau (um den Fußweg zu
erleichtern) mit einem den Bussen
angepassten Profil

Begrünung der
neuen Inseln



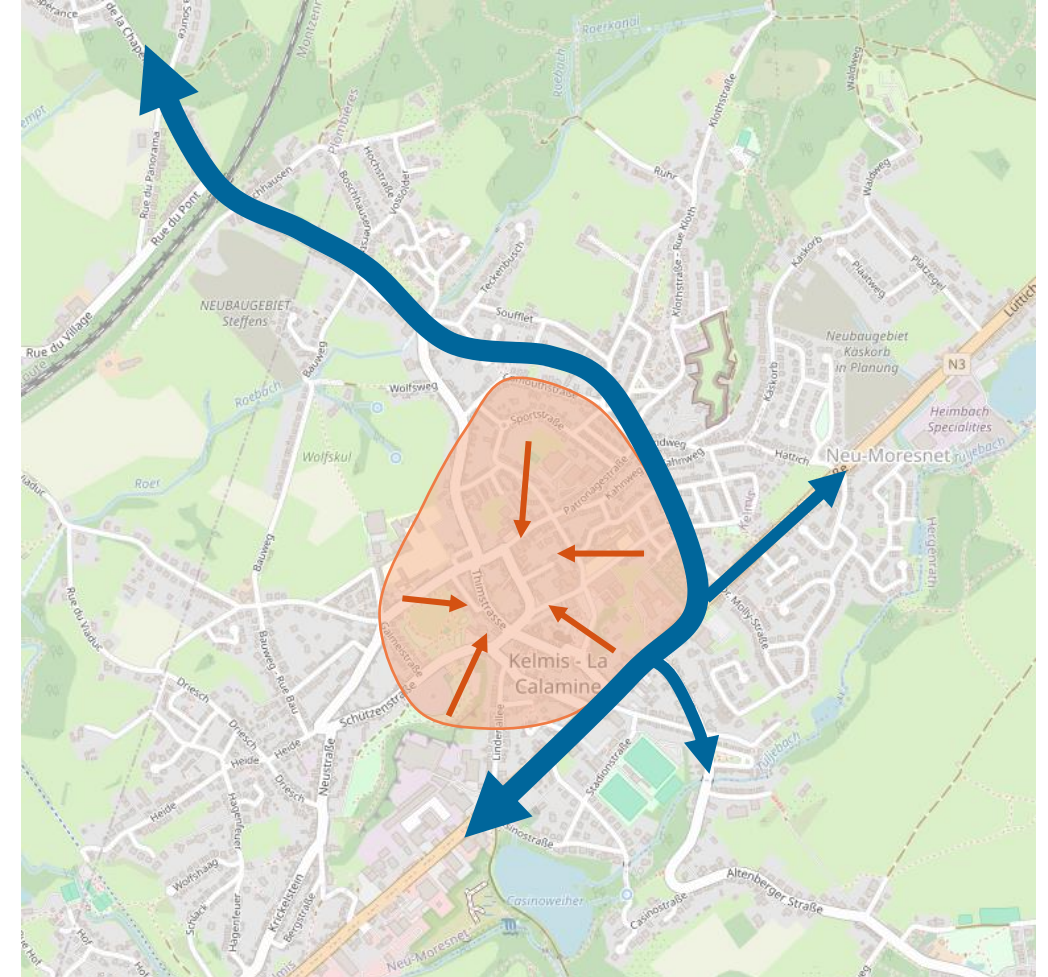
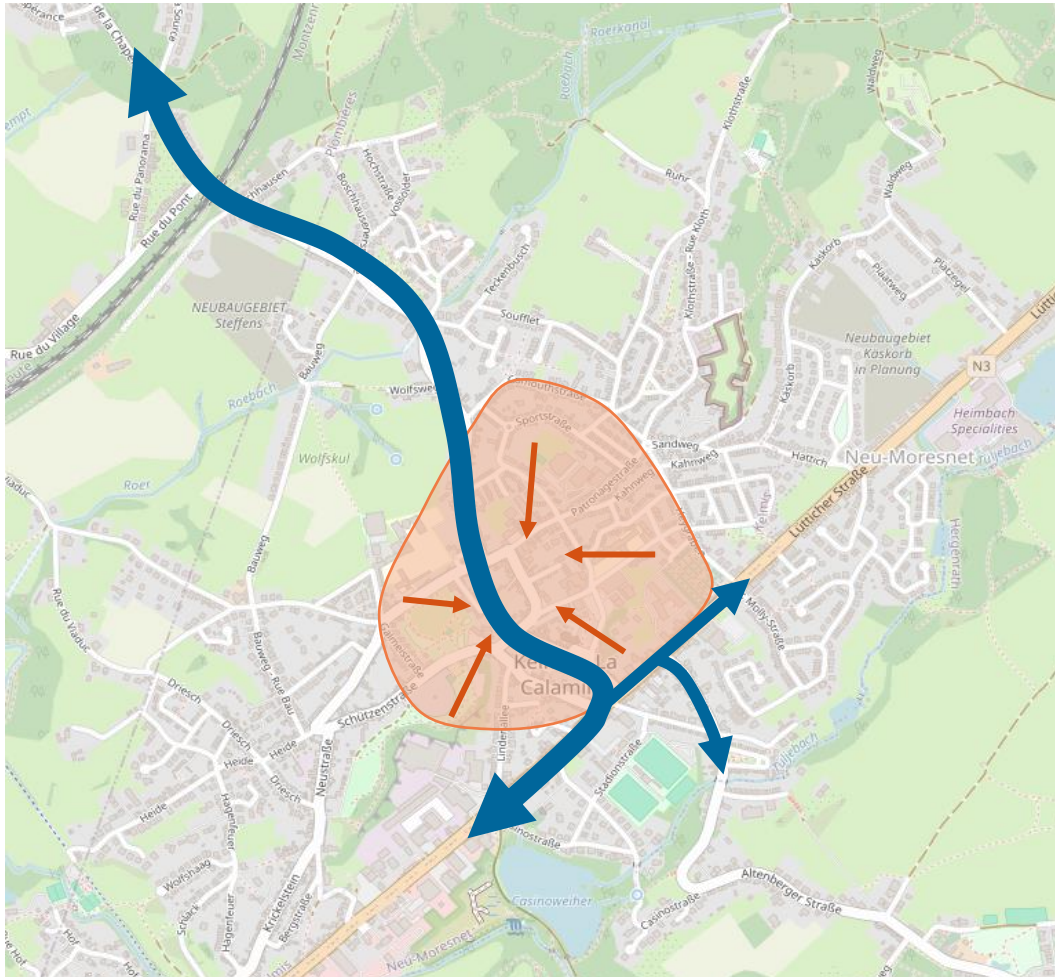
Sicht A der Kreuzung heute



Herausforderungen und Ziele für das Zentrum



Die Straßen **Heygraben** und **Soufflet** haben ein breiteres Profil als die Straßen im Zentrum und spielen heute schon eine Rolle als Sammelbecken des supralokalen Verkehrs. Der KMP schlägt vor, die Straßen und Kreuzungen umzugestalten, um den supralokalen Verkehr an den Rand des Zentrums zu führen und nur den lokalen Verkehr in den engeren Straßen des Zentrums beizubehalten.





Sicht A der Kreuzung heute

Ziele der Umgestaltung:

- Die **Lesbarkeit** der Kreuzung verbessern
- Die prioritären Verkehrsflüsse besser identifizieren
- Die Zugänge zur **Tempo-30-Zone** und zu den Wohnvierteln kennzeichnen
- Die Größe der Kreuzung zu Gunsten qualitativ besserer Einrichtungen anpassen





Begegnungszone in der Thymstraße



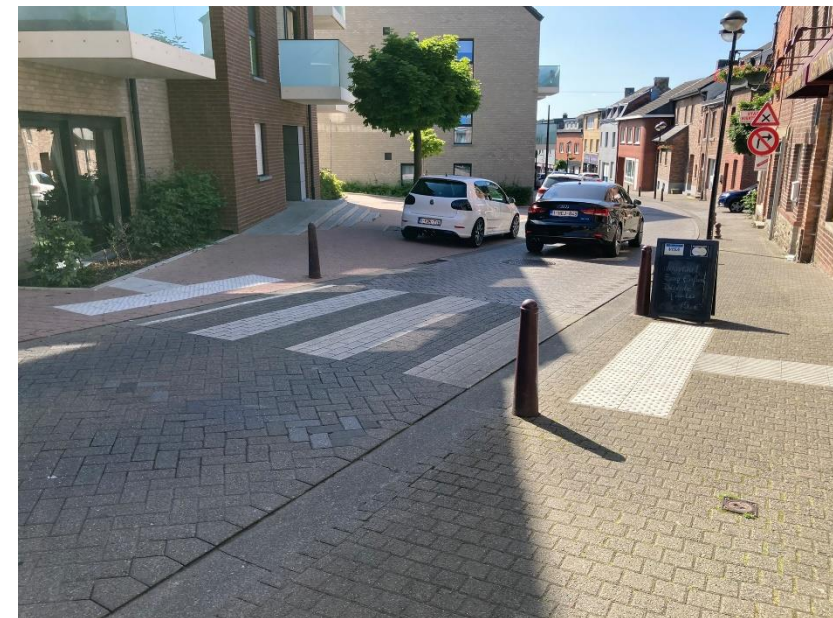
Die Thymstraße ist sehr eng, zum Teil flankiert von Parkzonen. Das erhöht für die Fußgänger den **Flureindruck**.

Zudem wird die Straße vom **Transitverkehr** genutzt, wodurch die Verkehrsfunktion dem lokalen Leben bevorzugt wird.

Ziel der Begegnungszone ist:

- das **Zusammenleben** der Fußgänger mit den Autos, die 20 km/h fahren, bevorzugen
- Die Machtverhältnisse reduzieren und den **Austausch** zwischen Nutzern bevorzugen
- Die Straße angenehmer und **gemütlicher** gestalten

Die jetzige Gestaltung der Thymstraße entspricht bereits zum Teil Gestaltungsansprüchen einer Begegnungszone.





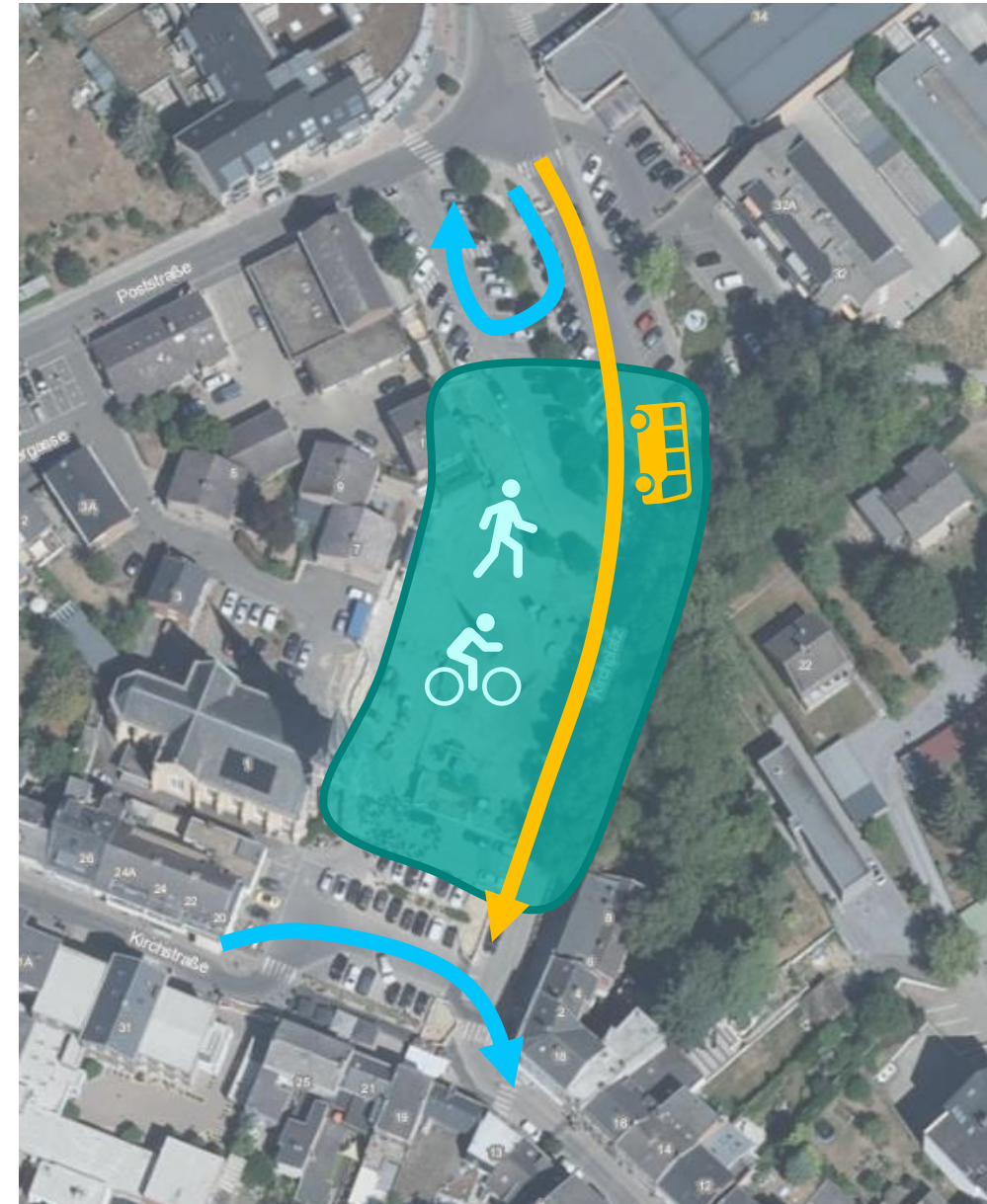
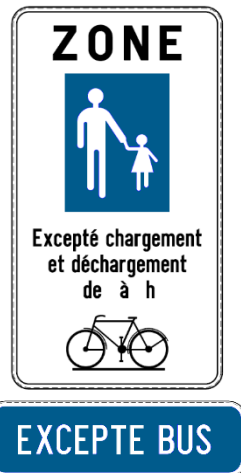
Eine Fußgängerzone auf dem Kirchplatz

Im Schema des Autoverkehrs ist der Kirchplatz kein unverzichtbarer Bereich. Die Priorität muss hier Fußgängern, Fahrrädern und Bussen gegeben werden.

Ein mögliches Szenario ist das Beibehalten des Autoverkehrs, indem der Bereich als Begegnungszone mit Tempo 20 gesehen wird. Durchgangsverkehr würde dadurch abgeschreckt.

Dieser Vorschlag geht weiter:

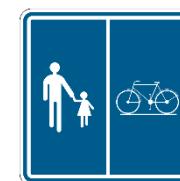
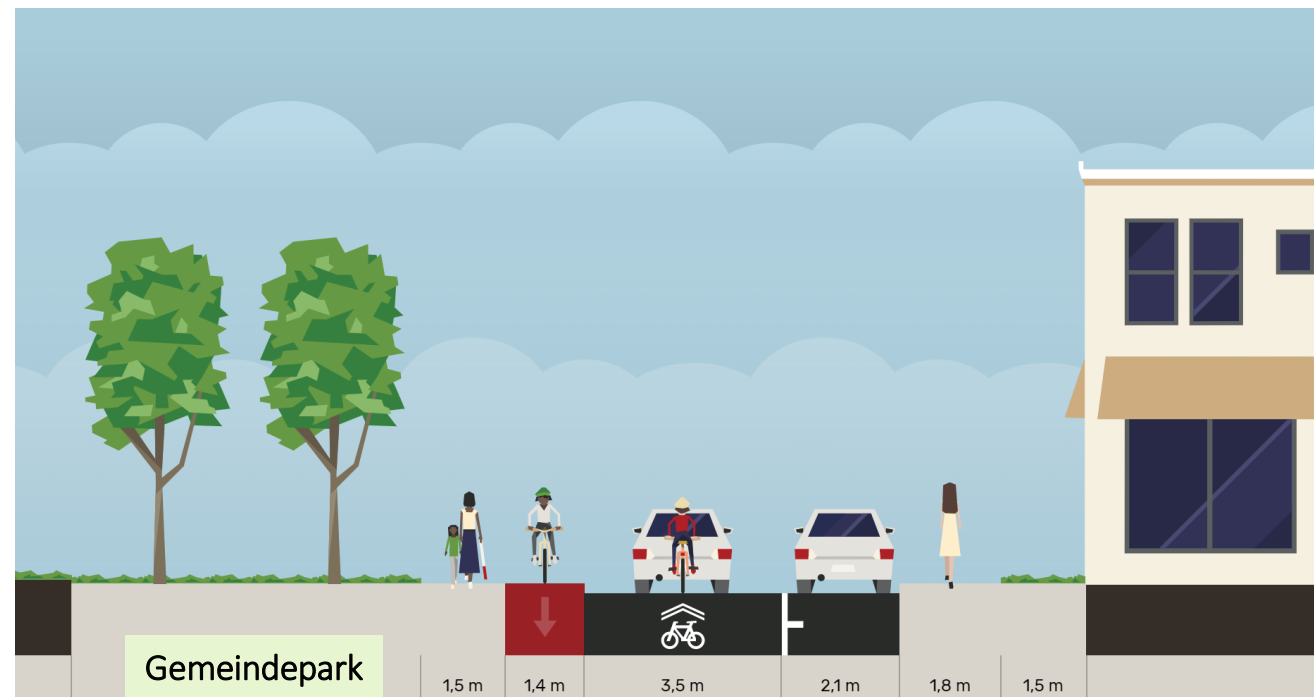
- **Eine Fußgängerzone** mitten auf dem Platz
- **Autoverkehr** nur an beiden Enden des Platzes für den Zugang zu den Parkflächen
- **Busse** dürfen den Platz passieren





Parkstraße – Bereich Schule

- Einbahnstraße (Richtung Brunnenstraße)
- Beidseitige Erweiterung der Bürgersteige
- Schaffung eines Radweges (F99b) bergauf
- Radfahrer auf der Fahrbahn (Chevron-Logo) bergab
- Parken und Kiss-and-Ride auf Schulseite
- Bushaltestelle auf Schulseite bleibt
- Umgestaltung der Kreuzung Brunnenstraße, Parkstraße, Schulstraße



Einbahnstraße +
Radweg
vorgeschlagen

Öffent-
licher
Bürger-
steig

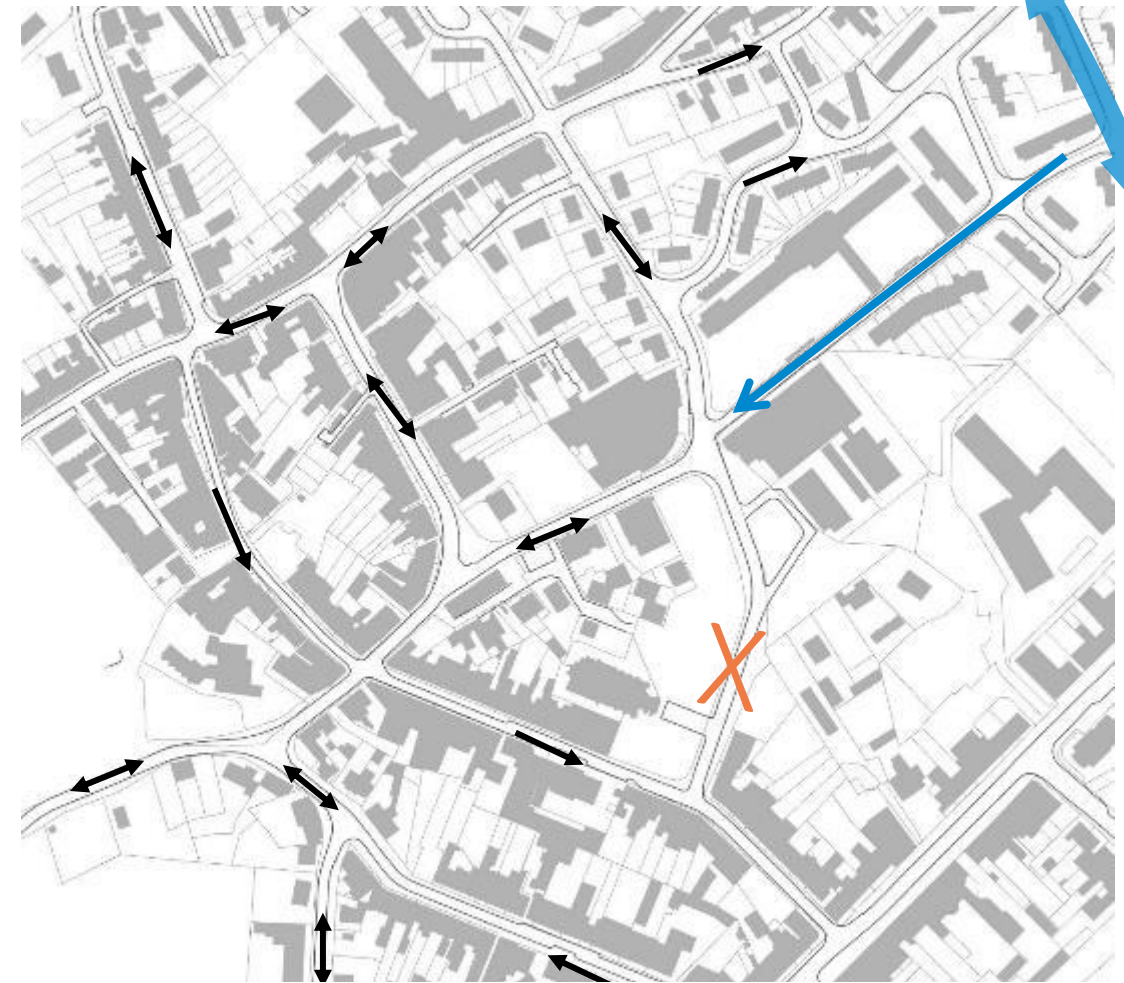
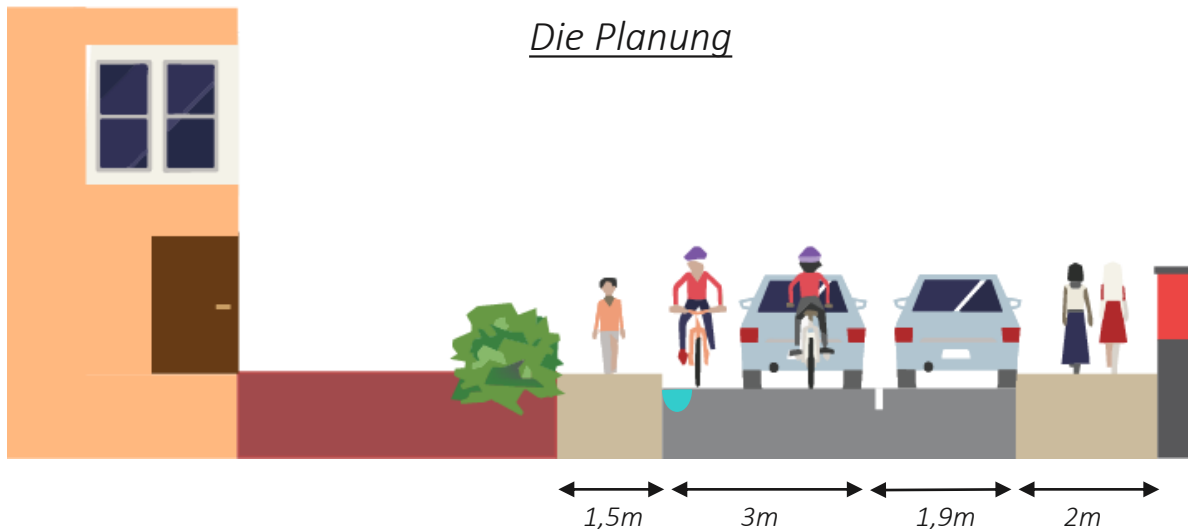
Private
Bürgersteigzone
(in Gestaltung
einbauen?)



Während der Transitverkehr im Osten des Zentrums bevorzugt wird, ist es wichtig den Zugang zu den Hauptpolen, wie die Schulen, zu gewährleisten, ohne dass zusätzlicher Verkehr im Zentrum entsteht.

Die Umkehrung in der Poststraße hat mehrere Ziele:

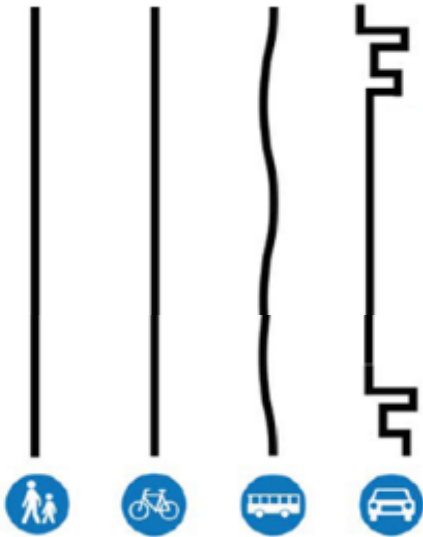
- Zugang zur Gemeindeschule über Heygraben
- Schaffung von Kiss-and-Ride auf Schulseite
- Das Profil der Straße überdenken, um Bürgerzeige zu schaffen



Dieser Maßnahme muss eine Fußgängerzone auf dem Kirchplatz hinzugefügt werden, um zusätzlichen Verkehr auf dem Platz uninteressant zu machen.

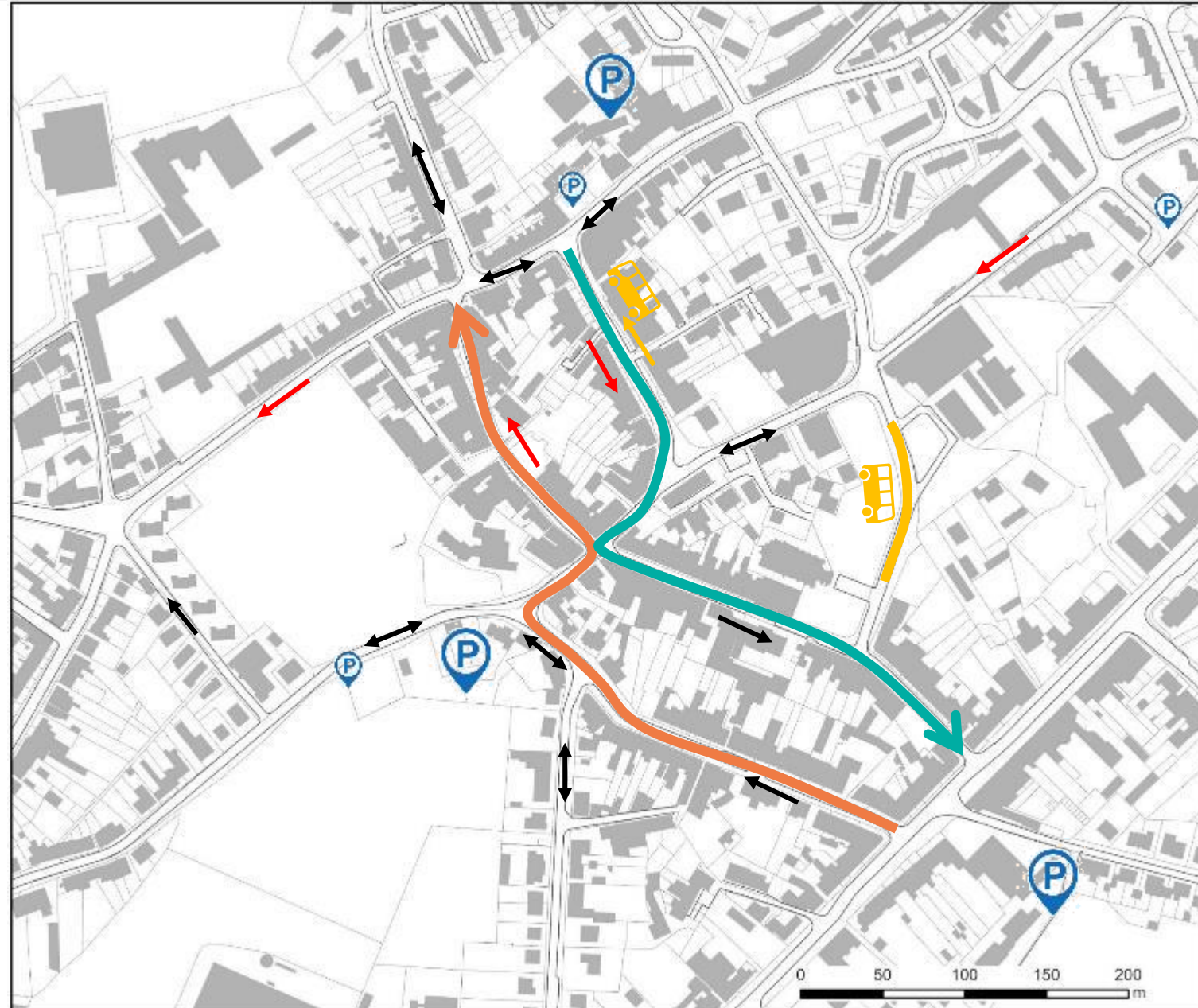


Ein Verkehrsschema zu Gunsten aller



Dieses Szenario zielt darauf ab, dass der Verkehr durch das Zentrum durch das Organisieren von zwei Verkehrsschleifen verringert und beruhigt wird:

- Die „Acht“ wird in zwei nicht geradlinige Verkehrsflüsse getrennt
- Jeder Zugang ins Dorf (über Beschilderung) über den nächst gelegenen Parkplatz (Patronage, Fußballplatz, Kul)
- Den Einbahnstraßenverkehr in der Poststraße umkehren, um den Zugang zum Zentrum und den Schulen über den Heygraben beizubehalten



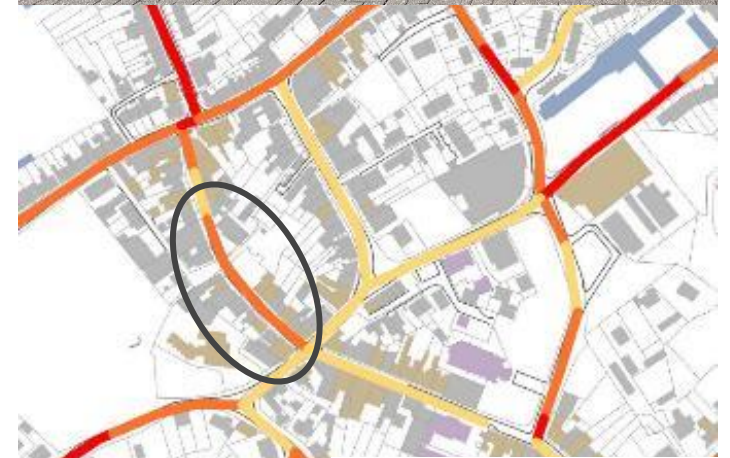


Die Kreuzung im Zentrum der „Acht“ wird momentan durch eine Ampel geregelt. Das hat mehrere Nachteile:

- Die **Wartezeit** für Fußgänger, Radfahrer und Fahrzeuge beträgt rund **40 Sekunden** (viele Fußgänger halten sich nicht an die Ampel und überqueren die Straße anderswo)
- Die **Geschwindigkeit** ist höher im unteren Bereich der Thymstraße, wenn die Ampel auf grün steht.
- Die **Sicherheit der Fußgänger** ist relativ, aufgrund der Abbiegemanöver auf der linken Seite
- Das Warten der Autofahrer erzeugt **Krach und eine sichtbare Belegung des Raums** durch die Fahrzeuge.

→ Vorschlag: Wiedereinführung der Rechtsvorfahrt

→ Es kann eine **Testphase** durchgeführt werden, indem die Ampel ausgeschaltet und die Situation öffentlich mitgeteilt und analysiert wird.



V85 à l'heure de pointe du soir

- 0-10 km/h
- 10-20 km/h
- 20-30 km/h
- 30-40 km/h
- 40-50 km/h



Maßnahme 1: Multimodales Schema im Dorfzentrum

- 1.1 Tempo-30-Zone im Dorfzentrum und Gestaltung der Eingangskreuzungen
- 1.2 Begegnungszone in der Thym- und Kirchstraße
- 1.3 Fußgängerzone (Ausnahme für Busse) auf dem Kirchplatz
- 1.4 Bevorzugte Route für den Transitverkehr und Gestaltung der Kreuzungen
- 1.5 Entfernung der Ampel an der „Acht“-Kreuzung
- 1.6 Gestaltung und Einbahnstraßenverkehr in der Poststraße
- 1.7 Umkehrung des Einbahnstraßenverkehrs in der Poststraße
- 1.8 Abänderung des Verkehrsschemas der „Acht“

KMP Kelmis

Maßnahme 2 – Verwaltung des Parkens im Dorfzentrum



ICEDD



Parken im Zentrum – Standortbestimmung

Das Parken im Hyperzentrum wird anhand einer **blauen Zone** (mit Parkschein), begrenzt auf **60 Minuten**, geregelt. Ausnahme: einige Parkplätze für die Dauer von 30 Minuten.

Die **Beschilderung der Parkplätzen** im Zentrum ist komplex und schwer lesbar für die Nutzer (-innen). Es gibt mehrere Parksysteme: eine Parkzone mit alten Parkautomaten, die früher bezahlbar war und heute durch eine blaue Zone ersetzt worden sind.

Drei Flächen für kostenloses Parken (320 Plätze) liegen fünf Gehminuten vom Kirchplatz entfernt. Diese Parkplätze werden von der Lütticher Straße gut angezeigt (aber ohne Hinweis auf die kostenlose Nutzung und die Nähe zum Zentrum).



Beschilderung der Parkmöglichkeiten im Zentrum



Beschilderung der Gratis-Parkflächen



200 Parkplätze am Fußballplatz



Umgestaltungsprojekt des Kirchplatzes

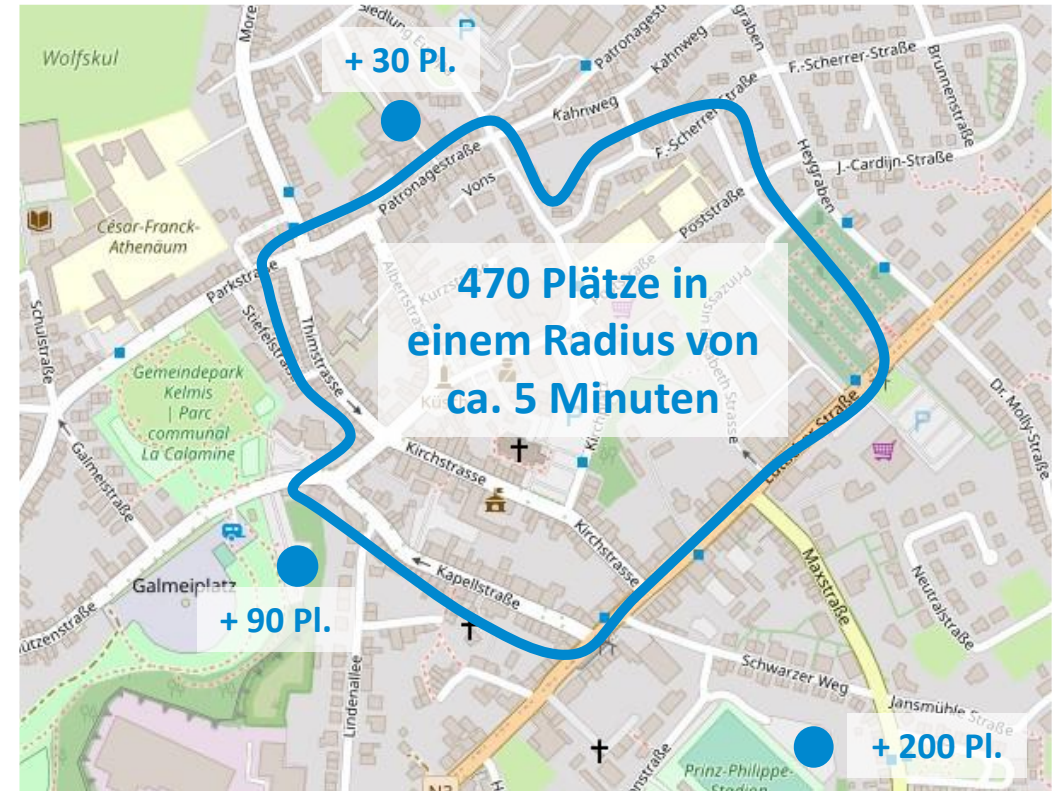
Die Studie zum Kommunalen Mobilitätsplan hat das Umgestaltungsprojekt des Kirchplatzes (in zwei Phasen) berücksichtigt.

Die künftige Parkkapazität des Platzes (Nord- und Südflügel) nach der Umgestaltung Phase II beläuft sich auf **53 Plätze** (ohne die Plätze neben dem Kirchplatz, momentan in Privathand).



Im Rahmen des KMP wird die Parkpolitik in einem größeren Umkreis als dem des Kirchplatzes untersucht.

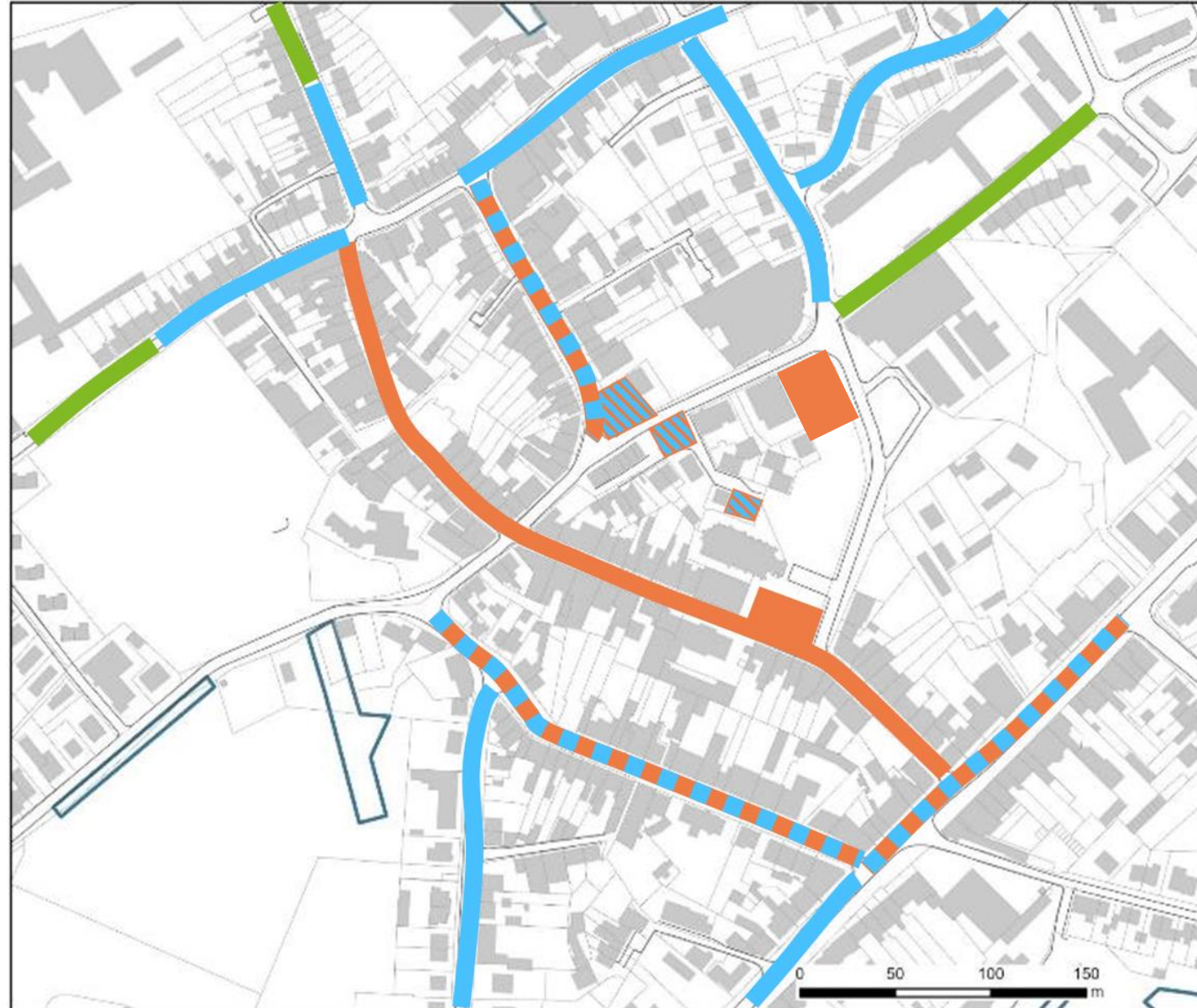
Unter Berücksichtigung der drei Parkplätze am Rande des Zentrums stehen im Zentrum über **700 Parkplätze** zur Verfügung.



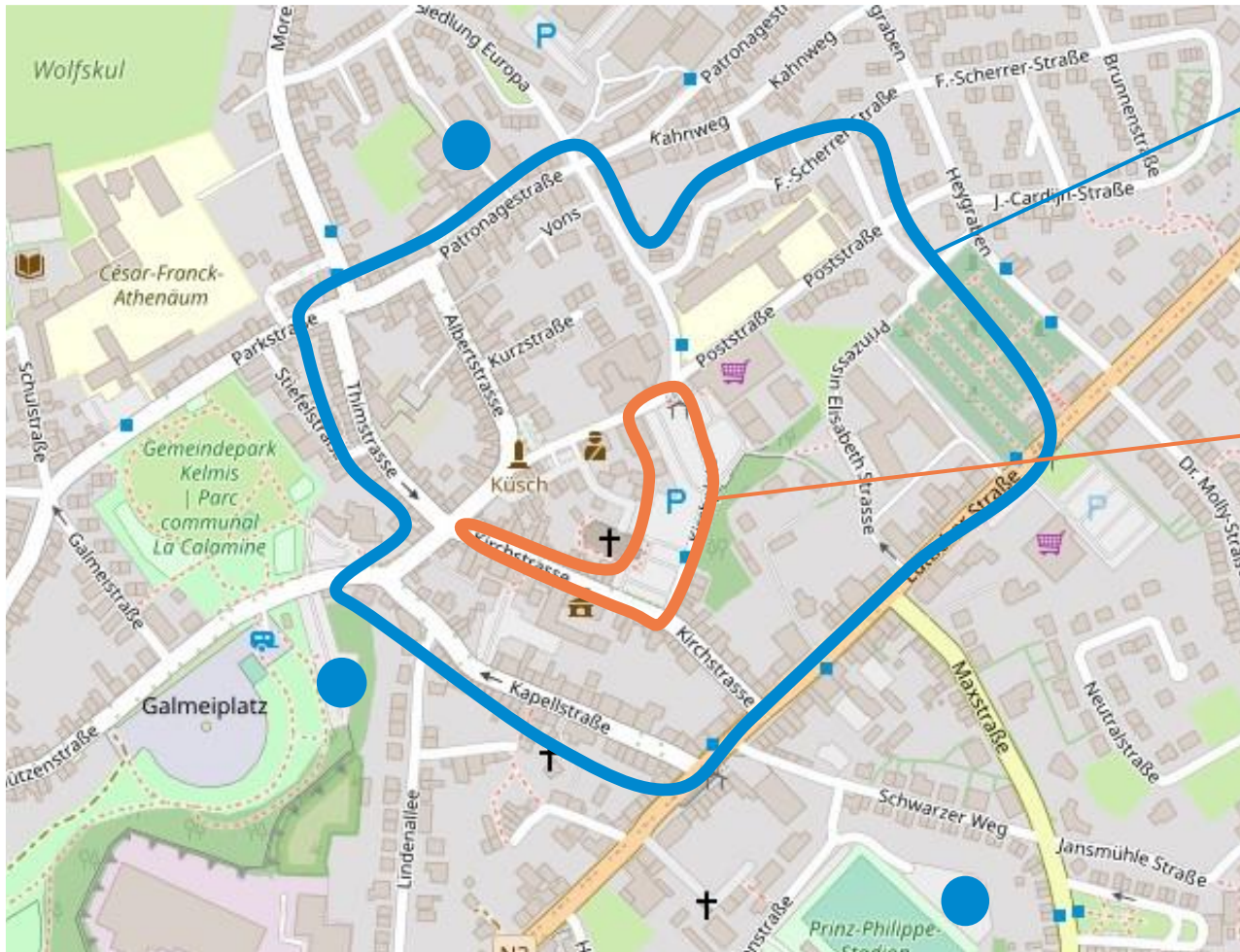
Komplementäre oder gegensätzliche Nutzungen

Im Hyperzentrum gibt es vier vier Arten von Nutzern/Nutzerinnen:

- Die Kunden und Gäste auf dem Kirchplatz und die Geschäftsstraßen
- Ein Kiss-and-Ride an den Schulen und nahe des Kirchplatzes
- Die Anwohner (-innen), die nachts in der gesamten Zone oder tagsüber in bestimmten Straßen parken
- Die Arbeiter (-innen), die Parkplätze den ganzen Tag nutzen



Um den aktuellen Bedarf an Parkplätzen und die Übereinstimmung zwischen Angebot und Nachfrage zu ermitteln, wurde am Dienstag, den 22.11.2022 eine Umfrage zur **Belegung** und **Rotation** der Parkzonen im Zentrum von Kelmis durchgeführt.



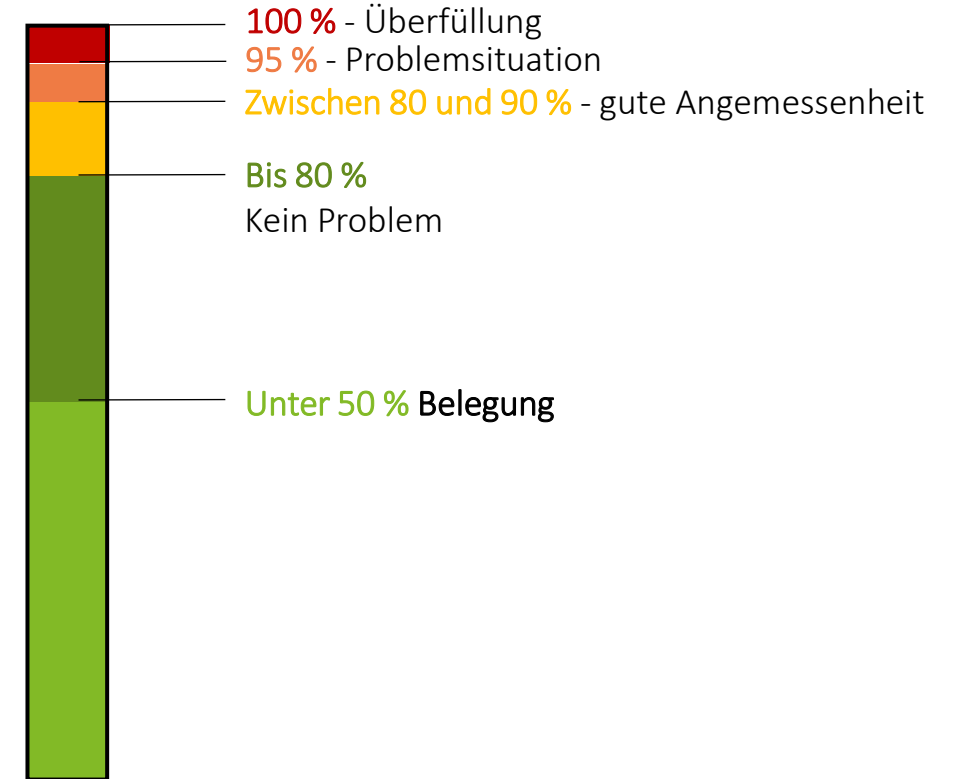
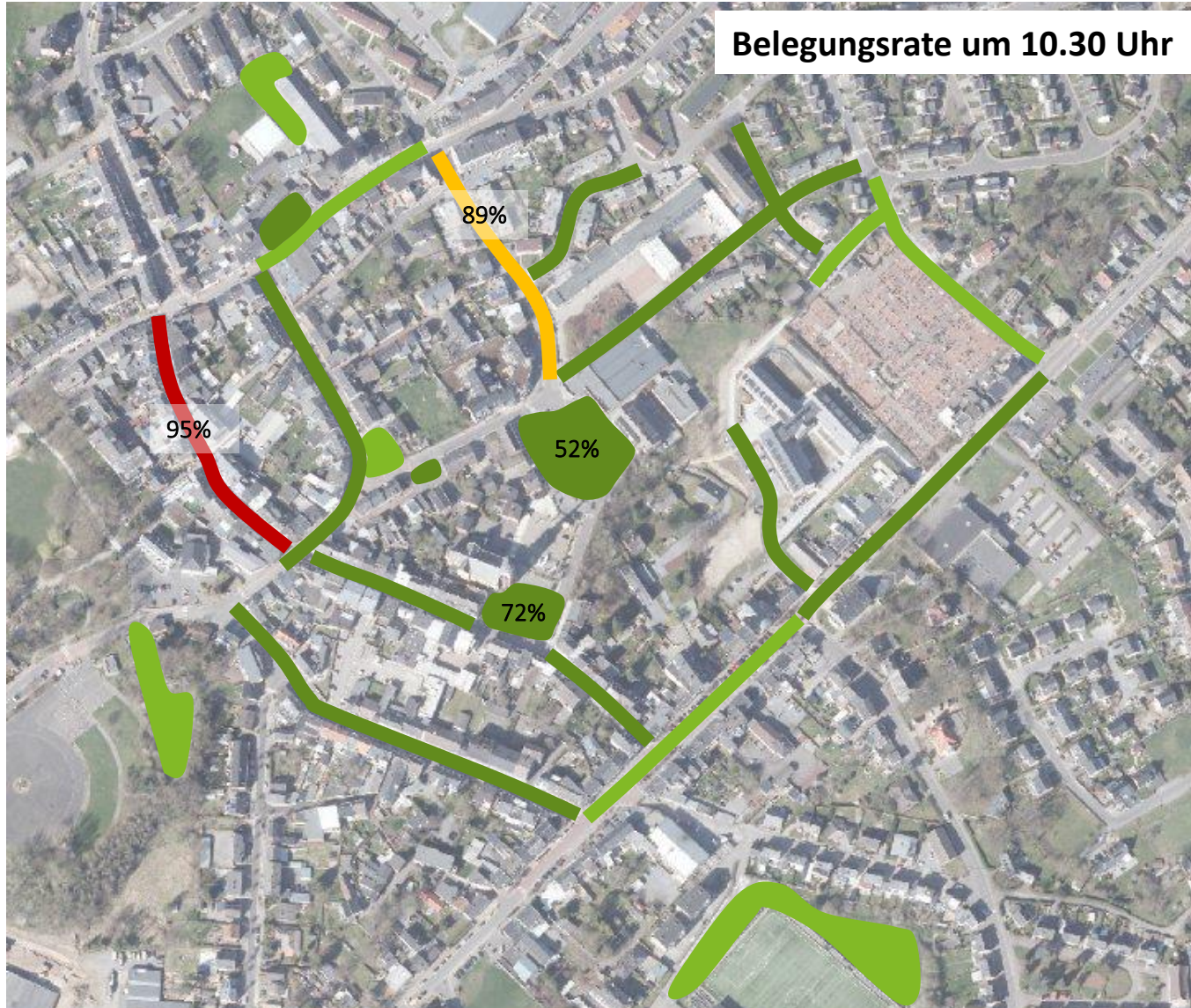
Studie Nutzung um 6, 10.30 und 15.30 Uhr
740 Plätzen

$$\text{Tx Belegung} = \frac{\text{Anzahl geparkter Autos}}{\text{Anzahl verfügbarer Plätze}}$$

Studie Rotation zwischen 6.30 und 19.30 Uhr
Abstand von 30 Minuten
124 Plätze

Tx Rotation = durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen, die an einem bestimmten Ort geparkt haben





Die **Reservekapazität** im Zentrum und in unmittelbarer Nähe ist **wichtig**. Um 10.30 Uhr zählt man über 400 verfügbare Plätze:

- 100 Plätze in der blauen Zone
- 300 Plätze in nicht geregelten Straßen und in Gratis-Parkplätzen



- Kapazität bei der Erhebung: 124 Plätze
 - Zone Nord: 85 Plätze
 - Zone Süd: 29 Plätze
 - Kirchstraße: 10 Plätze



• Aktuelle Regelung

Blaue Zone – 60 Minuten



- **Durchschnittliche Parkdauer:** 57'
- Einhalten der blauen Zone: 75 % der beobachteten Nutzer (-innen)



- **Durchschnittliche Belegungsrate:** 40 %
- Belegungsspitze: von 15 bis 15.30 Uhr – 68,5 %



- **Rotationsrate:** 5,5 Pkw/Plätze
- 650 bis 700 beobachtete Fahrzeuge zwischen 6 und 19 Uhr



Wie kann das Parkmanagement optimiert werden?





Die aktuelle blaue Zone verbessern

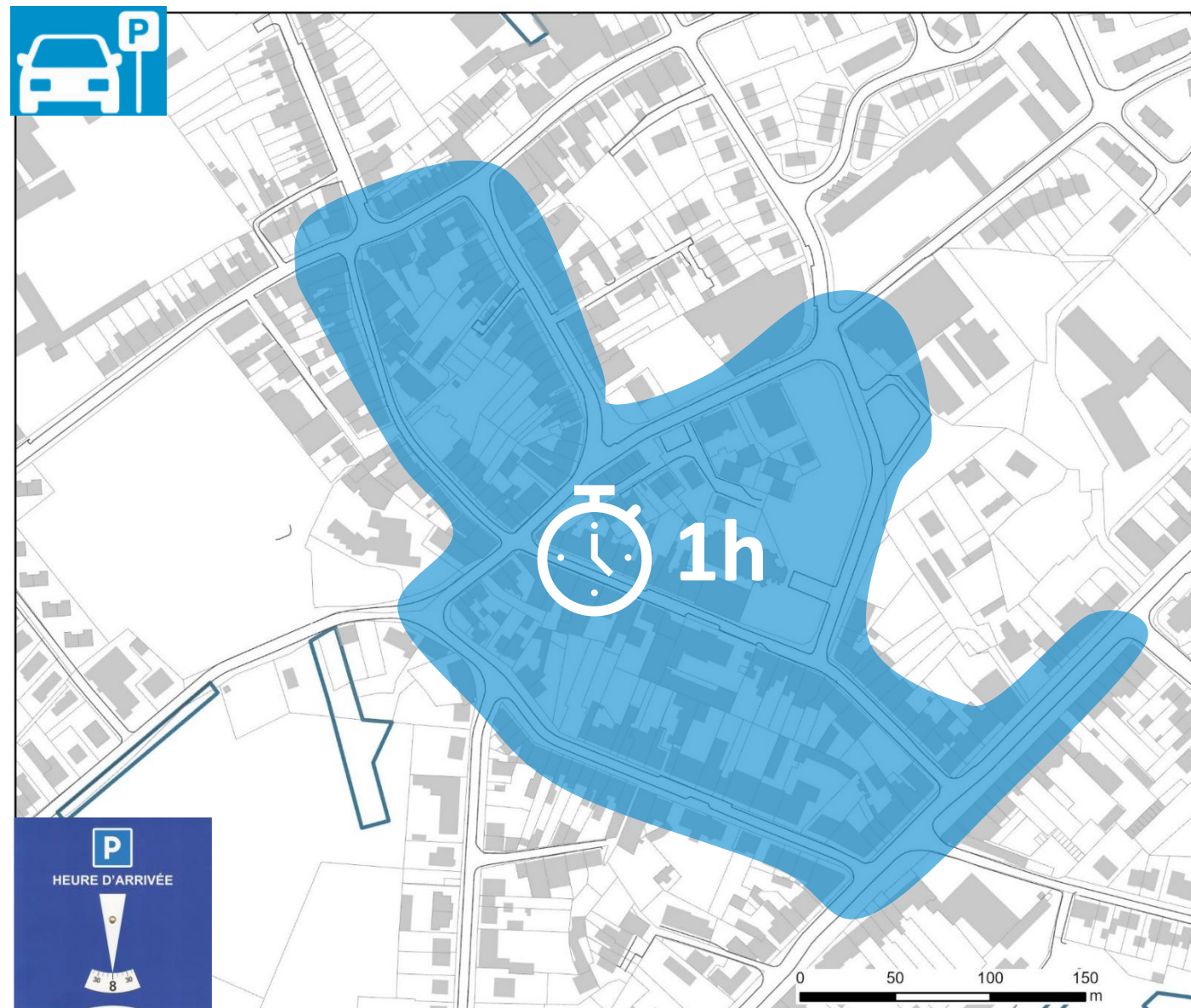


Der aktuelle Perimeter der blauen Zone ist kohärent und kann so erhalten bleiben.

Verbesserungsmöglichkeiten sind:

- Eine bessere **Lesbarkeit** der Regeln vor Ort (Vereinheitlichen der Schilder und Entfernen der Parkautomaten)
- Eine bessere **Kommunikation**
- regelmäßige **Kontrolle**

Kommunikationsbeispiele





Kurzzeitparkmöglichkeiten schaffen (sehr kurze Dauer)



Gut gekennzeichnete Shop-and-Drive von 30 Minuten in der Nähe von Geschäfte mit hoher Rotation. Zum Beispiel:

- Bäckerei, Apotheke, Bankautomaten usw. Kirchplatz
- Bäckerei, Waschsalon usw. Kapellstraße
- Metzgerei usw. Thymstraße
- Bäckerei, Florist usw. Albertstraße
- Einige Plätze auf dem Kirchplatz



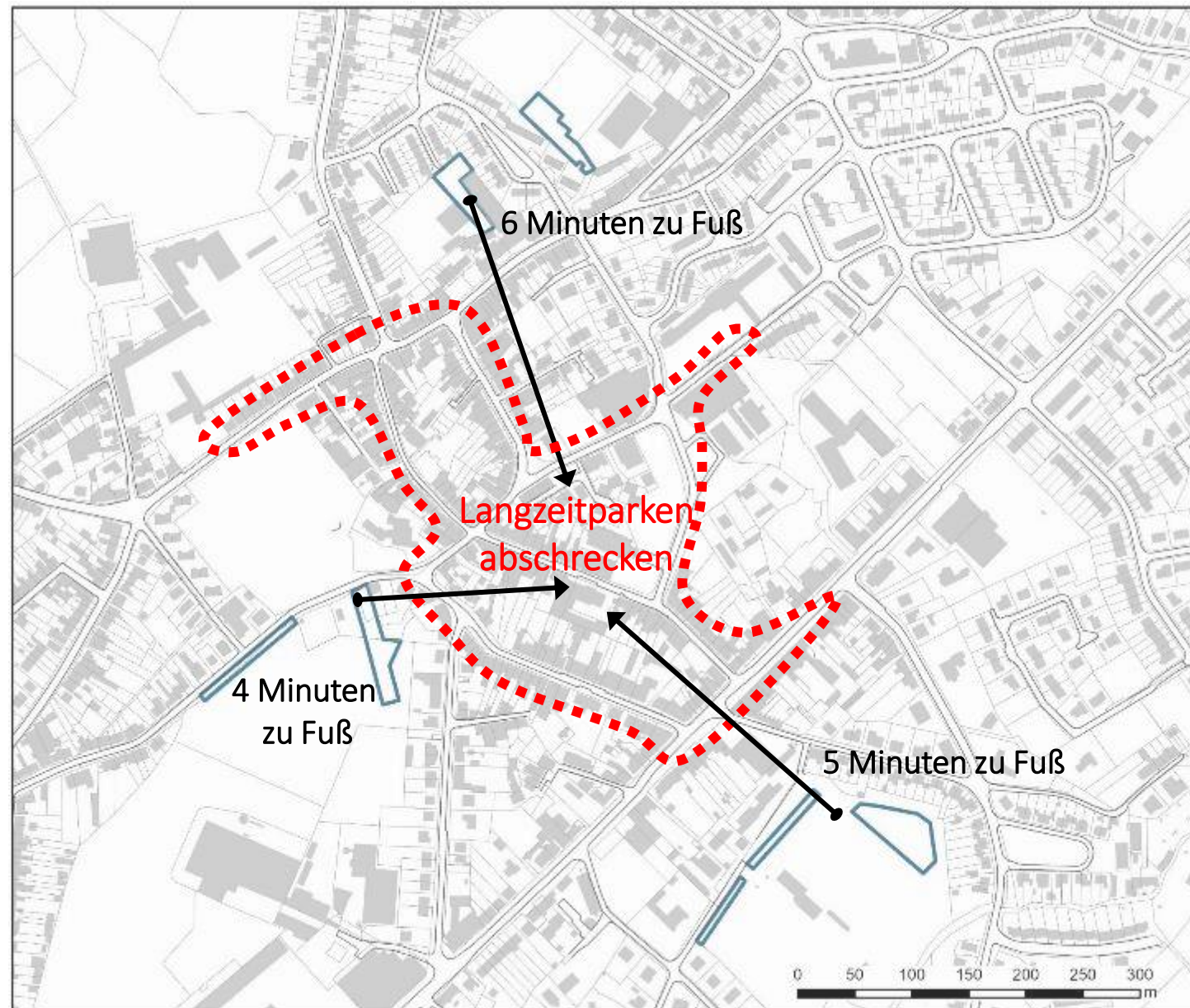


Mittel- und langfristiges Parken verlagern



Langfristiges Parken muss im Hyperzentrum verhindert und auf die Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Zentrum verlagert werden.

Die **Arbeiter (-innen)**, die **Geschäftsleute** und die **Besucher (-innen)** von mittlerer und langer **Dauer** können Parkplätze in einem Umkreis von 5 bis 10 Gehminuten finden.





Um Anreize für mittel- und langfristiges Parken in der Nähe des Zentrums zu schaffen, muss an verschiedenen Punkten parallel gearbeitet werden:

- die **Kommunikation** in Richtung Arbeiter (-innen), Geschäftsleute und Langzeitbesucher (-innen)
- die **Ausschilderung** der Parkplätze (mit Hinweis auf die unbegrenzte Dauer, die Unentgeltlichkeit und die Dauer des Fußweges)
- Die Verbesserung der **Fortbewegungsmöglichkeiten** (Komfort, Gemütlichkeit usw.) zwischen den Parkflächen und dem Zentrum
- Die regelmäßige **Kontrolle** der Parkdauer in der blauen Zone

Beispiel Verbesserung der Kommunikation



Schwarzer Weg heute



Gestaltungsbeispiel

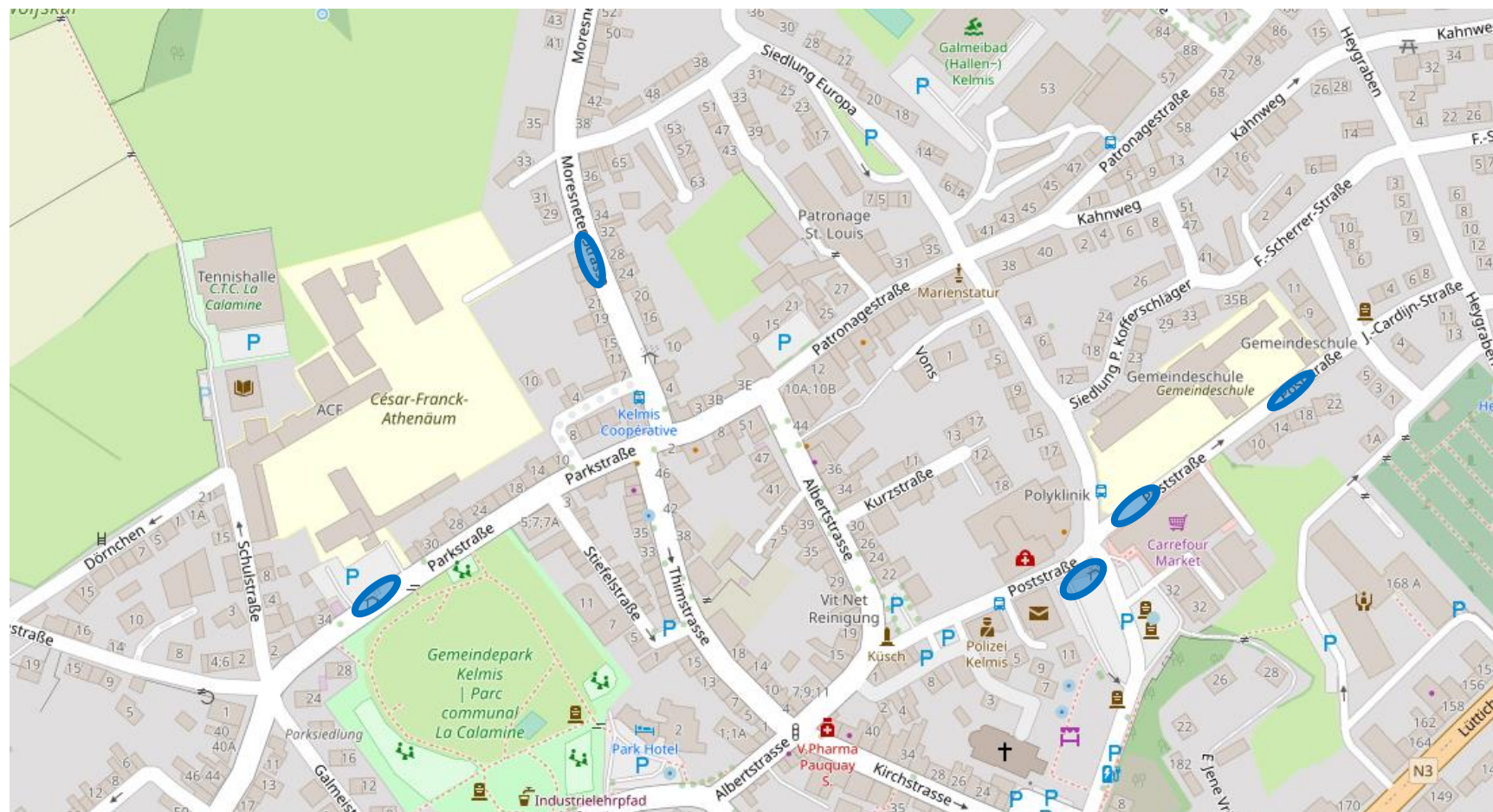


Das Zählen der Parkmanöver hat Spitzen beim Start und zum Ende des Schultages aufgezeigt.

Eine mögliche Umgestaltung der Park- und Poststraße ist eine Möglichkeit, um wahre **Kiss-and-Ride-Zonen** einzuführen.

Diese Maßnahme muss ergänzt werden durch:

- eine angepasste **Kommunikation**
- eine regelmäßige **Kontrolle**
- eine **Begleitung** der Schulen, Schüler (-innen) und Eltern, damit aktive Fortbewegungsmittel bevorzugt werden.





Maßnahme 2: Parkmanagement im Dorfzentrum

- | | |
|-----|---|
| 2.1 | Verbesserung der aktuellen blauen Zone |
| 2.2 | Schaffung von Parkzonen Shop-and-Drive |
| 2.3 | Aufwertung der Zonen für langfristiges Parken |
| 2.4 | Schaffung und Aufwertung von Kiss-and-Ride-Flächen nahe der Schulen |

KMP Kelmis

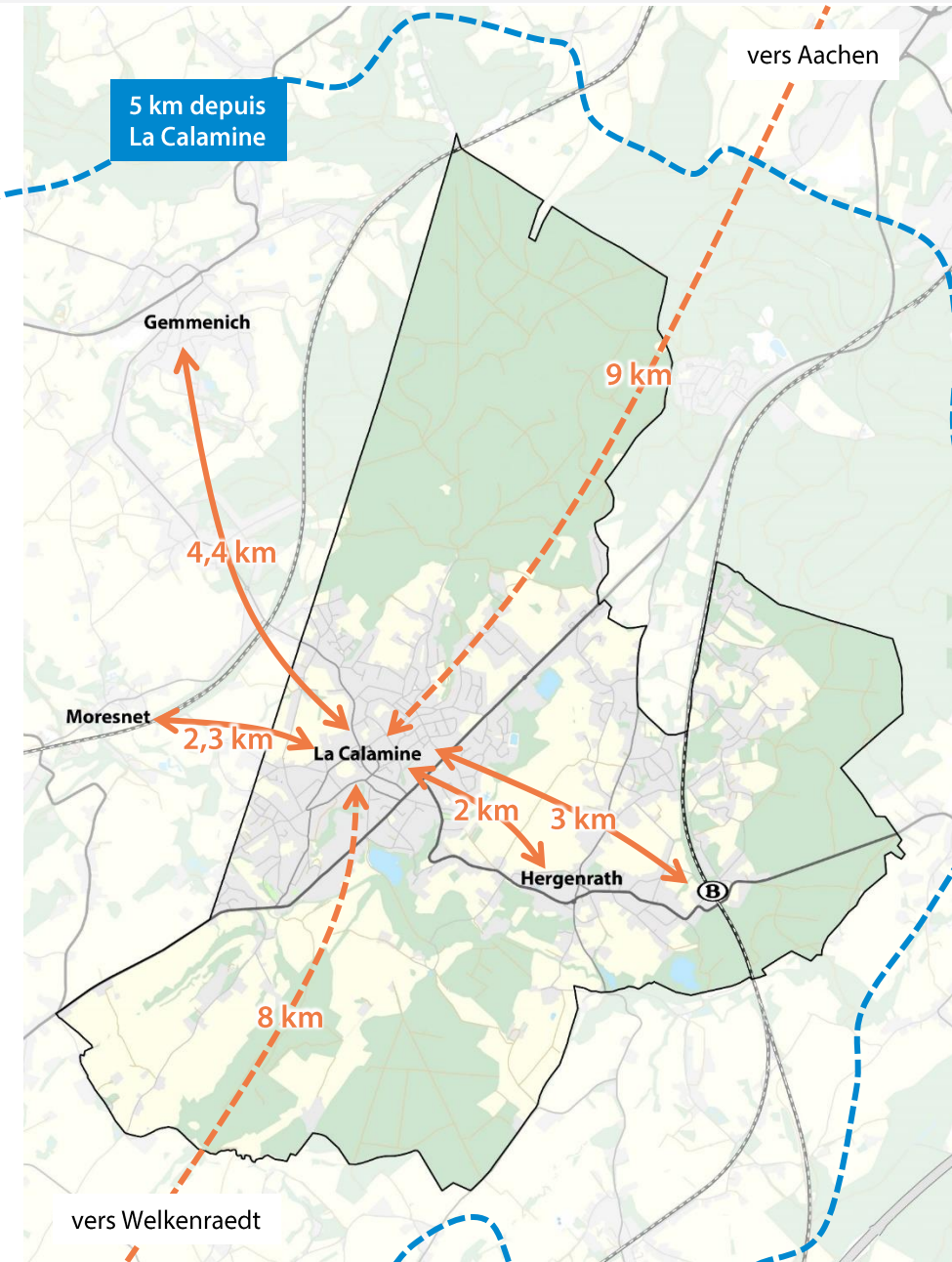
Maßnahme 3 – Radwegenetz



ICEDD






Gestaltung eines gesicherten **Nutzradweges**, Hauptpfeiler jeder Radpolitik. Im Idealfall müssen die alltäglichen Bedürfnisse der Radfahrer (-innen) berücksichtigt werden. **Fünf Qualitätskriterien** gilt es zu beachten:

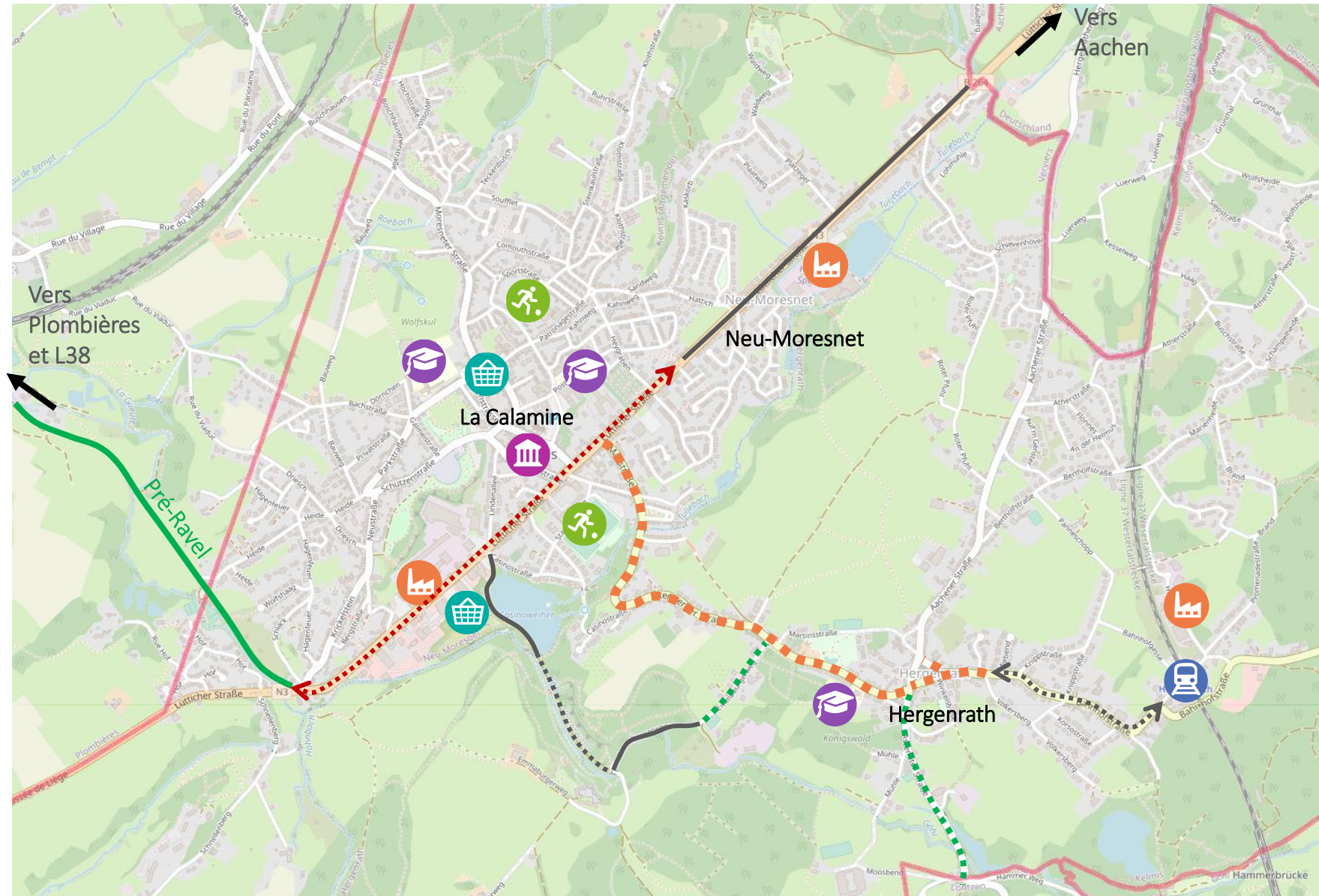
- **Sicherheit:** in einer Mix-Situation bei einem langsamen und ruhigen Verkehr, auf gesonderten Einrichtungen bei schnellem und intensivem Verkehr, mit lesbaren Kreuzungspunkten
- **Schnelligkeit:** Der Radfahrer kommt über den kürzesten und schnellsten Weg an sein Ziel.
- **Kohärenz:** durchgehende und vernetzte Verbindungen anbieten. Unterbrochene Infrastrukturen sind besonders unfallanfällig.
- **Komfort:** glatte Beläge, abgesenkte Bordsteine, guter Unterhalt, Beleuchtung und Markierung
- **Zustimmung:** durch einen angenehmen (städtisch oder natürlich) und sichernden Rahmen (subjektive Sicherheit), ohne Belästigung (Krach, Umweltverschmutzung, Stress)





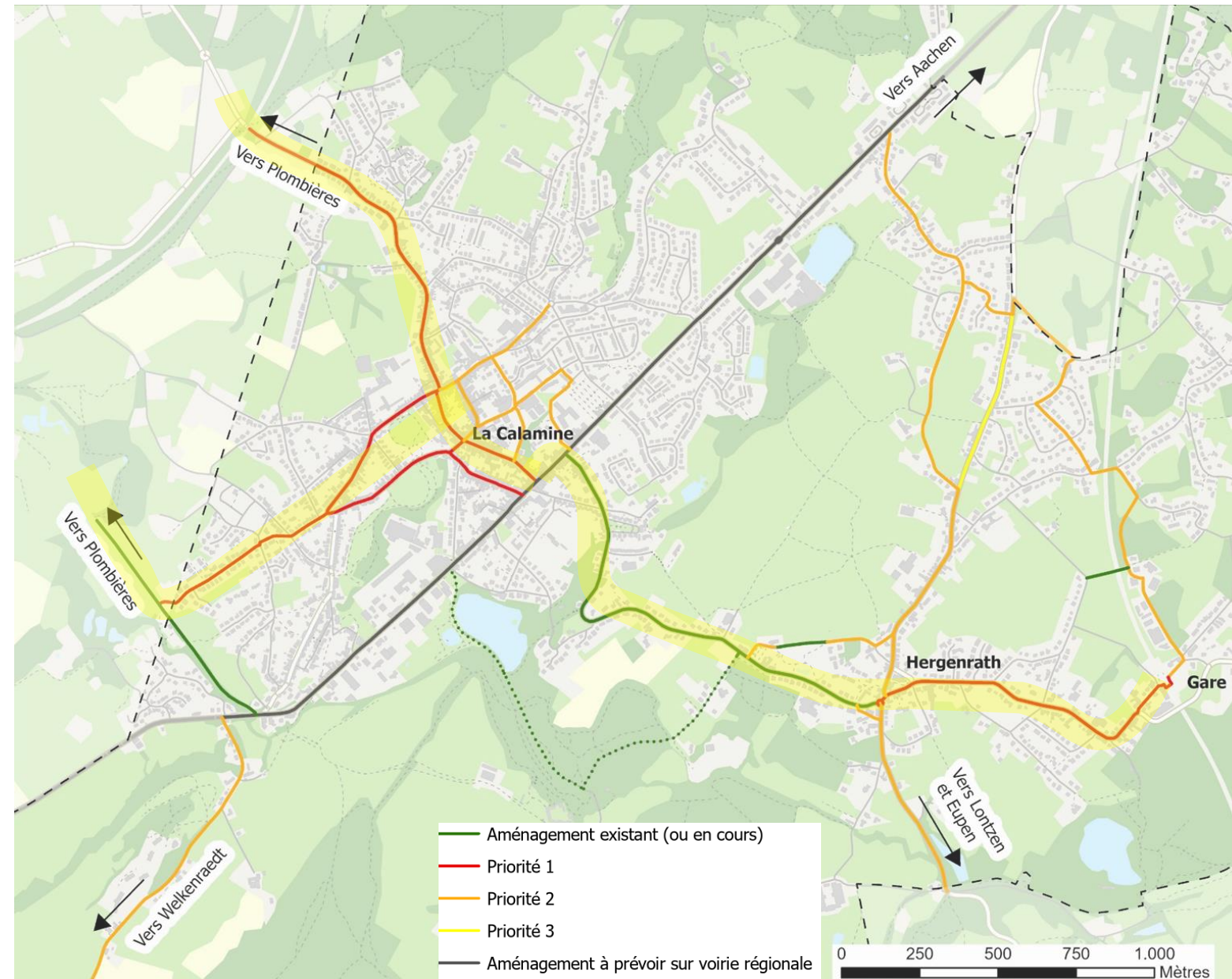
Bestehende Infrastrukturen

-  Bestehende Verbindungen
-  Markierte Route (auf Straße)
-  Verbesserungsprojekt auf Regionalstraßen in Betracht gezogen
-  Geplantes Projekt auf kommunalen Straßen
-  Projekt Wallonie cyclable



In Anbetracht des aus der Diagnose hervorgehenden Bedarfs wurden drei vorrangige Verbindungen ermittelt.

- 1. Richtung Bleyberg** (wichtiger Austausch zwischen Bleyberg und Kelmis bezüglich der Schulfahrten, die Berufsfahrten und die Fahrten für Einkäufe und Hobbies von Bleyberg nach Kelmis). Die Verbindung erfolgt über zwei Wege:
 - Verbindung des Dorfzentrums mit Gemmenich
 - Verbindung des Dorfzentrums mit dem RAVeL-Weg L39B
- 2. Zwischen Kelmis und Hergenrath**
 - Für die erfahrenen Radfahrer über die vorgesehene Einrichtung auf der Max- und Altenberger Straße (PIWACY)
 - Für die Anfänger via Casinoweier (eigene, nicht asphaltierte Strecke)
- 3. Richtung zwei intermodale Pole**
 - Hergenrather Bahnhof
 - Haupt-Bushaltestelle an der BBL



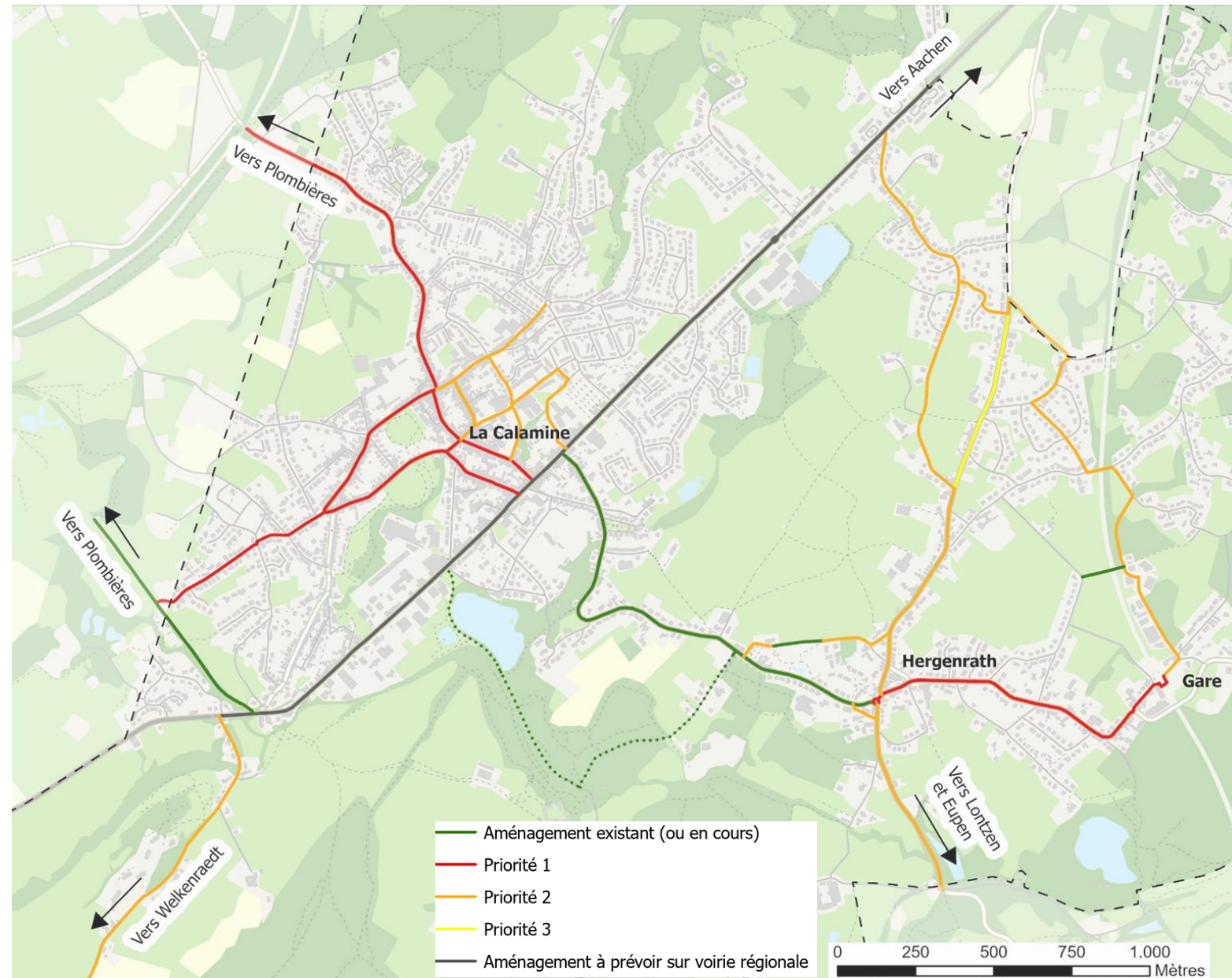
Diese drei vorrangigen Verbindungen werden im Laufe des Berichts näher unter die Lupe genommen.

Das Anlegen von **beruhigten** Straßen und Vierteln fördert in den **Dorfzentren** und in den Wohnvierteln den Radverkehr, um alle Pole erreichen zu können.

Verbesserungen und das Schaffen von qualitativen Radwegevorrichtungen **entlang der N3** (Regionalstraße) bilden das Rückgrat des Netzes und ermöglichen es, die Geschäfte und Zentren mit wirtschaftlicher Aktivität zu erreichen, die entlang der Achse liegen.

Nebenverbindungen in Richtung Randgebiete außerhalb der Gemeinde sind ebenfalls festgestellt worden. Letztere benötigen eine supra-kommunale Koordination, um deren Kontinuität außerhalb der Gemeindegrenzen zu gewährleisten.

- Richtung Aachen ab Kelmis entlang der N3 (deutsches Teilstück besteht bereits)
- Richtung Aachen ab Hergenrath
- Richtung Welkenraedt und Bahnhof
- Richtung Lontzen, Raeren und Eupen



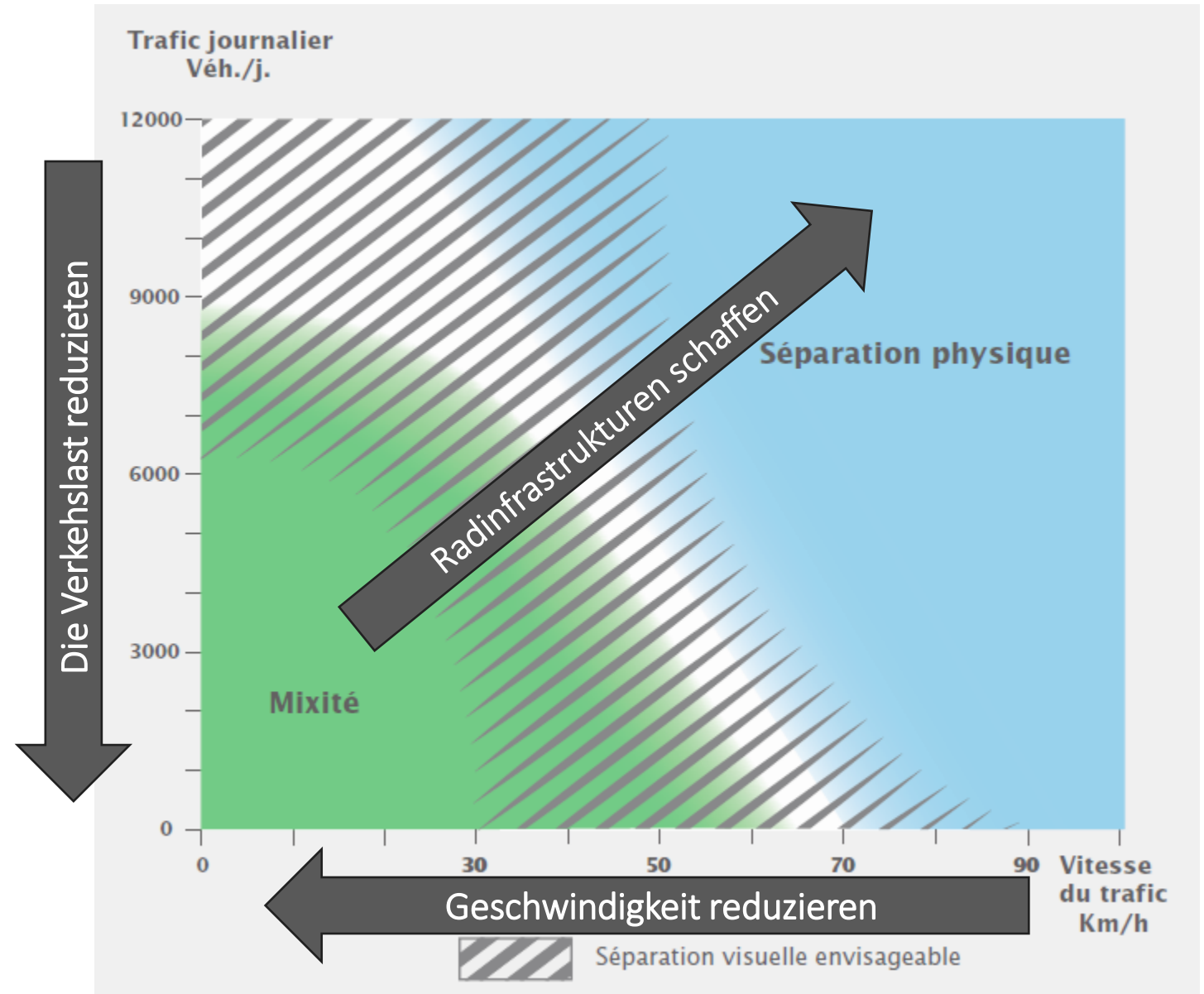


Auswahl der Einrichtungsarten



Die Einrichtungen zu Gunsten des Fahrrads (und des Fußgängers) betrifft nicht ausschließlich die Erstellung von Infrastrukturen. Drei Parameter kommen in Frage:

- Die Reduzierung des motorisierten Verkehrs
- Die Reduzierung der Geschwindigkeit der Fahrzeuge / Schaffung von beruhigten Straßen
- Die Erstellung von Radinfrastrukturen





Zusätzlich zum neuen Angebot im Rahmen des PIWACY müssen folgende Aktionen durchgeführt werden:

- Ein Angebot an Kurzparkmöglichkeiten vorsehen, nahe der **Geschäfte** (in den Straßen der „Acht“, auf dem Kirchplatz usw.)
- Parkmöglichkeiten auf privatem und öffentlichem Boden für alle großen **Immobilienprojekte** vorsehen
- Eine **Erhebung der Belegung** der bestehenden Parkzonen vornehmen
→ das Angebot entsprechend anpassen

Wahl der Infrastruktur

- Bügel: kurze Dauer
- Fahrradunterstand: kurze bis mittlere Dauer
- Fahrradlokal: im Rahmen von Immobilienprojekten
- Fahrradbox: strukturierte Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs





Maßnahme 3: Radwegnetz

- 3.1 Vorrangige Verbindung: RAVel - Zentrum
- 3.2 Vorrangige Verbindung: Kelmis - Gemmenich
- 3.3 Vorrangige Verbindung: Hergenrath - Bahnhof
- 3.4 Nebenverbindungen
- 3.5 Einrichtung von zusätzlichen Radparkplätzen
- 3.6 Entwicklung einer Radpolitik

KMP Kelmis

Maßnahme 4 – Hierarchie des Netzes und Verkehrssicherheit



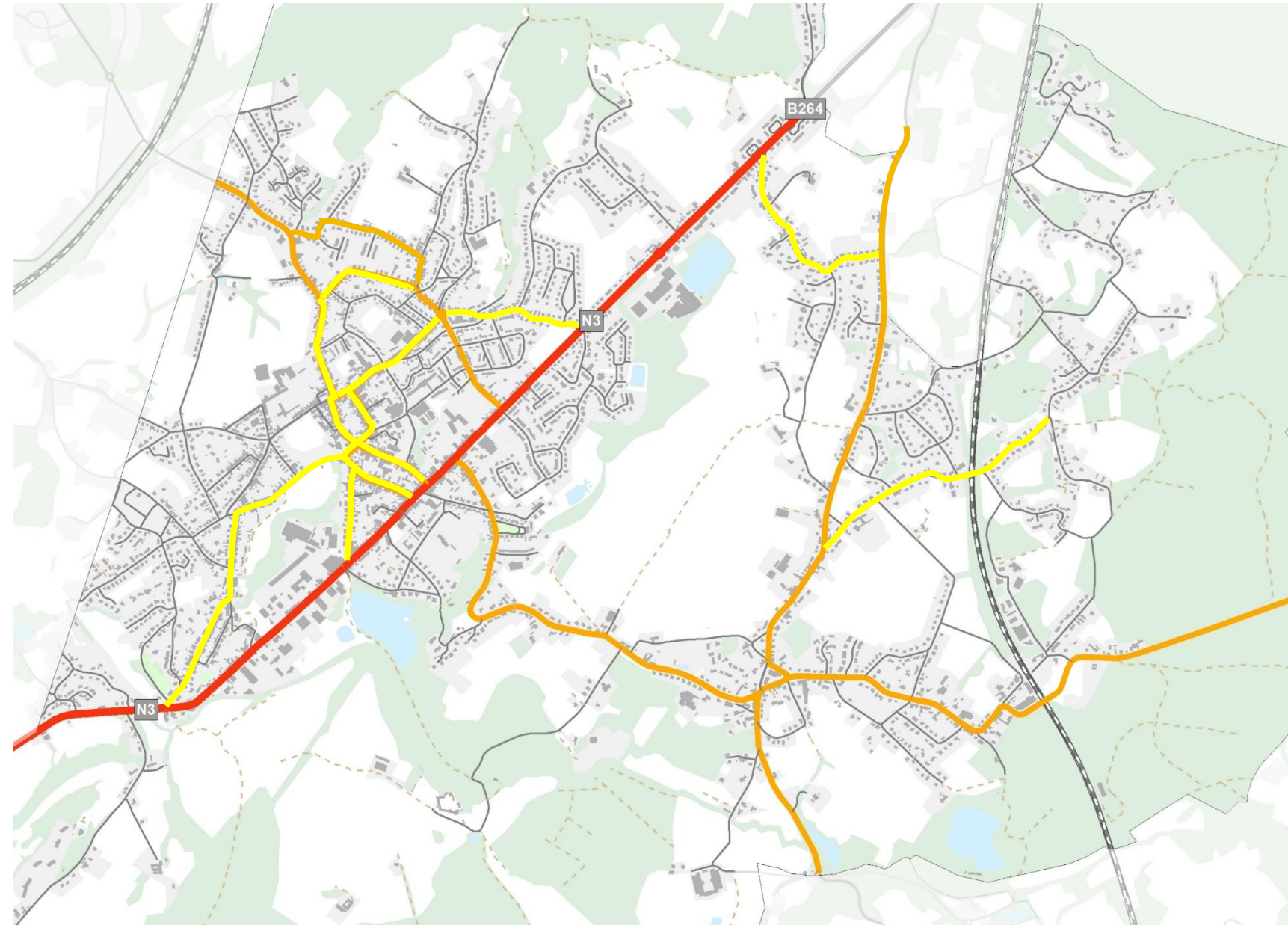
ICEDD



Um sowohl eine gute Erreichbarkeit als auch ein angemessenes Umfeld für Bewohner (-innen) und Aktivitäten zu gewährleisten, ist es wichtig, Straßen im gesamten Gemeindegebiet einheitlich zu priorisieren.

Eine **angepasste Hierarchisierung** der Gemeindestraßen wird vorgeschlagen.

Diese Kategorisierung dient als **Richtlinie für künftige Straßeneinrichtungen**.



- Voirie de desserte
- Voirie de collecte locale
- Voirie de liaison
- Réseau primaire régional

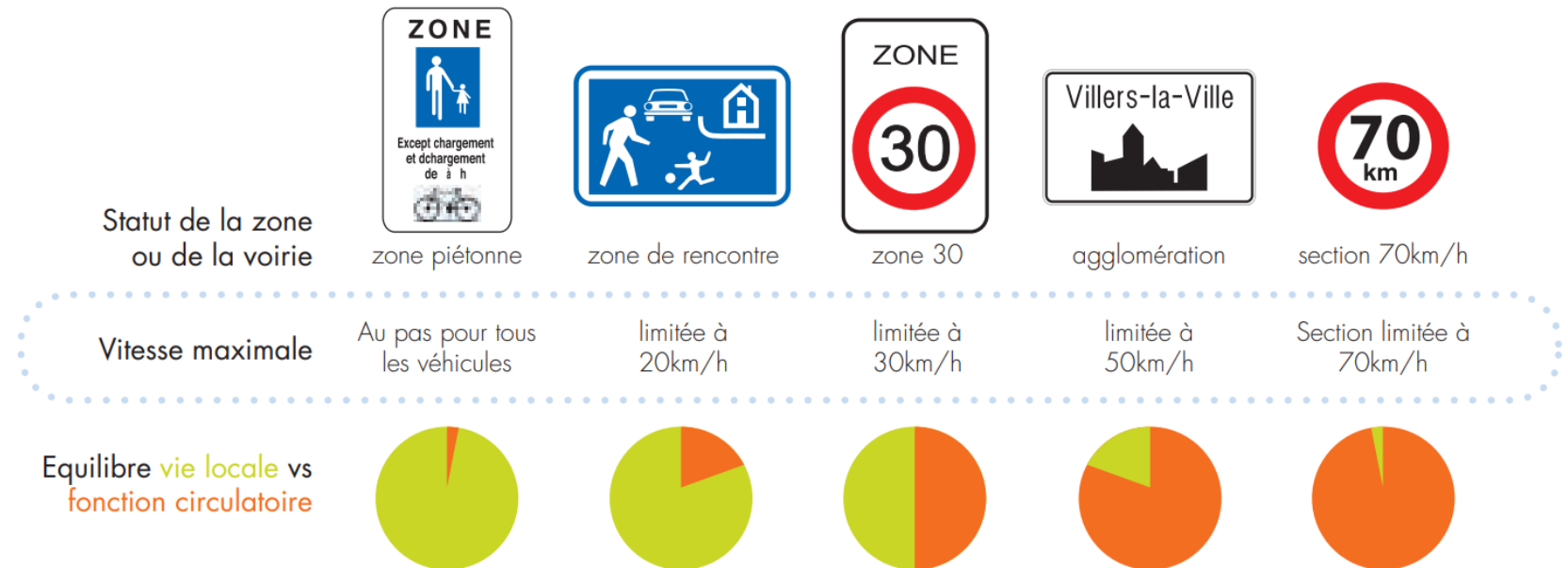


Die lokalen Straßen werden in drei Kategorien aufgeteilt:

- **Verbindungsstraßen:** Sie spielen eine strukturierende Rolle auf kommunaler und interkommunaler Ebene. Sie gewährleisten die Verbindungen zwischen den Dörfern und angrenzenden Kommunen;
- **Lokale Sammeldienststraßen:** Sie sammeln und verteilen den lokalen Verkehr;
- **Lokale Erschließungsstraßen:** Sie stellen die unterste Stufe der Hierarchie dar und ermöglichen den Zugang zu den Wohneinheiten und zu den anderen Anrainer-Funktionen.

Die zwei Hauptinstrumente zur Beruhigung eines Viertels und zur Unterstreichnung der unterschiedlichen Straßentypen sind:

- die **Reduzierung der Geschwindigkeiten** durch spezifische Einrichtungen
- die **Reduzierung der Verkehrslast** durch die Einführung eines Verkehrsplans, der die Hierarchie des Netzes respektiert.

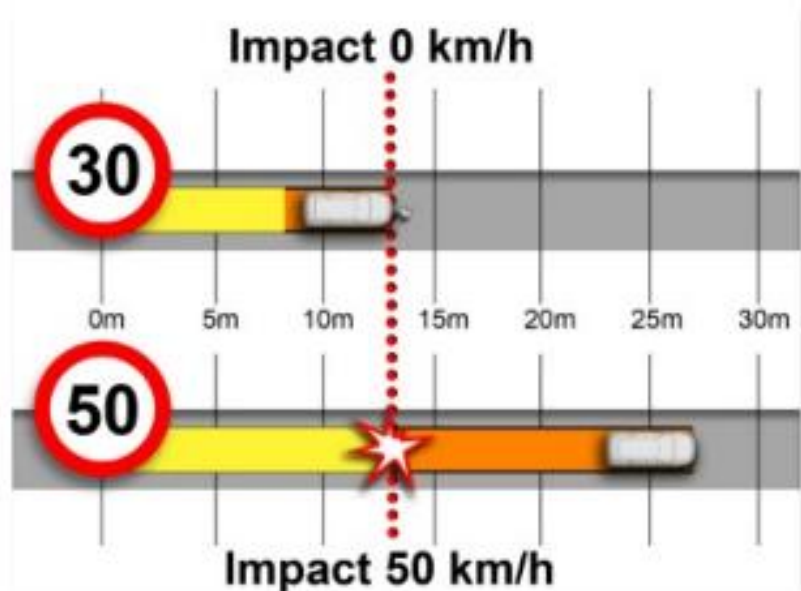




Reduzierung der Geschwindigkeit



- Für mehr Sicherheit
- Für ein besseres Zusammenleben der Möglichkeiten
- Zur Stärkung des lokalen Lebens
- Um den Transitverkehr uninteressant zu machen und andere Fortbewegungsmittel zu bevorzugen.



À 50 km/h



À 30 km/h

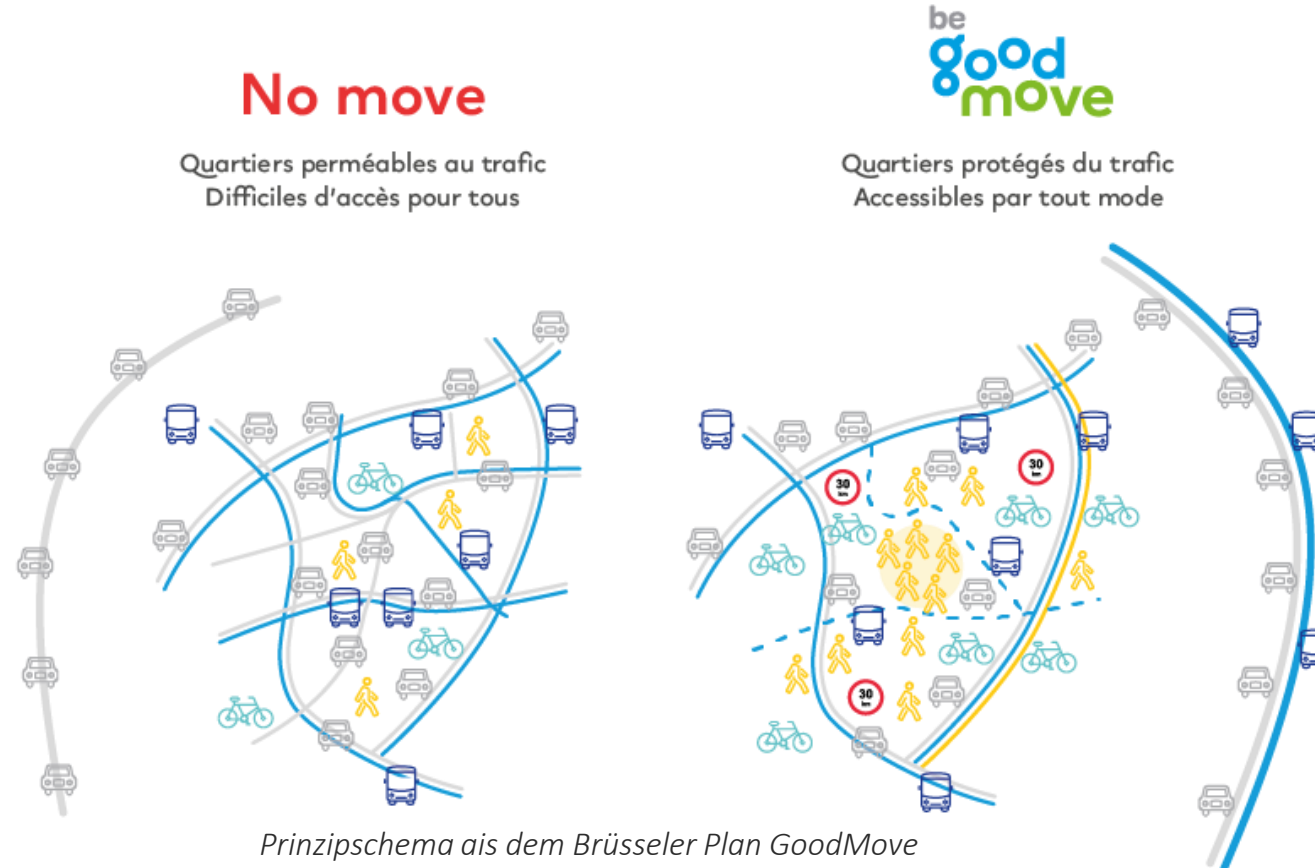


À 0 km/h



Abänderung der Verkehrsschemen

- Um die **Lesbarkeit** Netzes zu verbessern
- Um den **Verkehr auf das Hauptnetz zu lenken** und nicht auf das lokale Netz
- Um eine **globale Vision zu entwickeln** (eine Einzelfallbegutachtung et die Einrichtungen kohärent gestalten)
- Um den **Verkehr der aktiven Fortbewegungsmittel** innerhalb und zwischen den Vierteln zu bevorzugen
- Um die Wohnviertel und die Lebensräume zu **beruhigen**





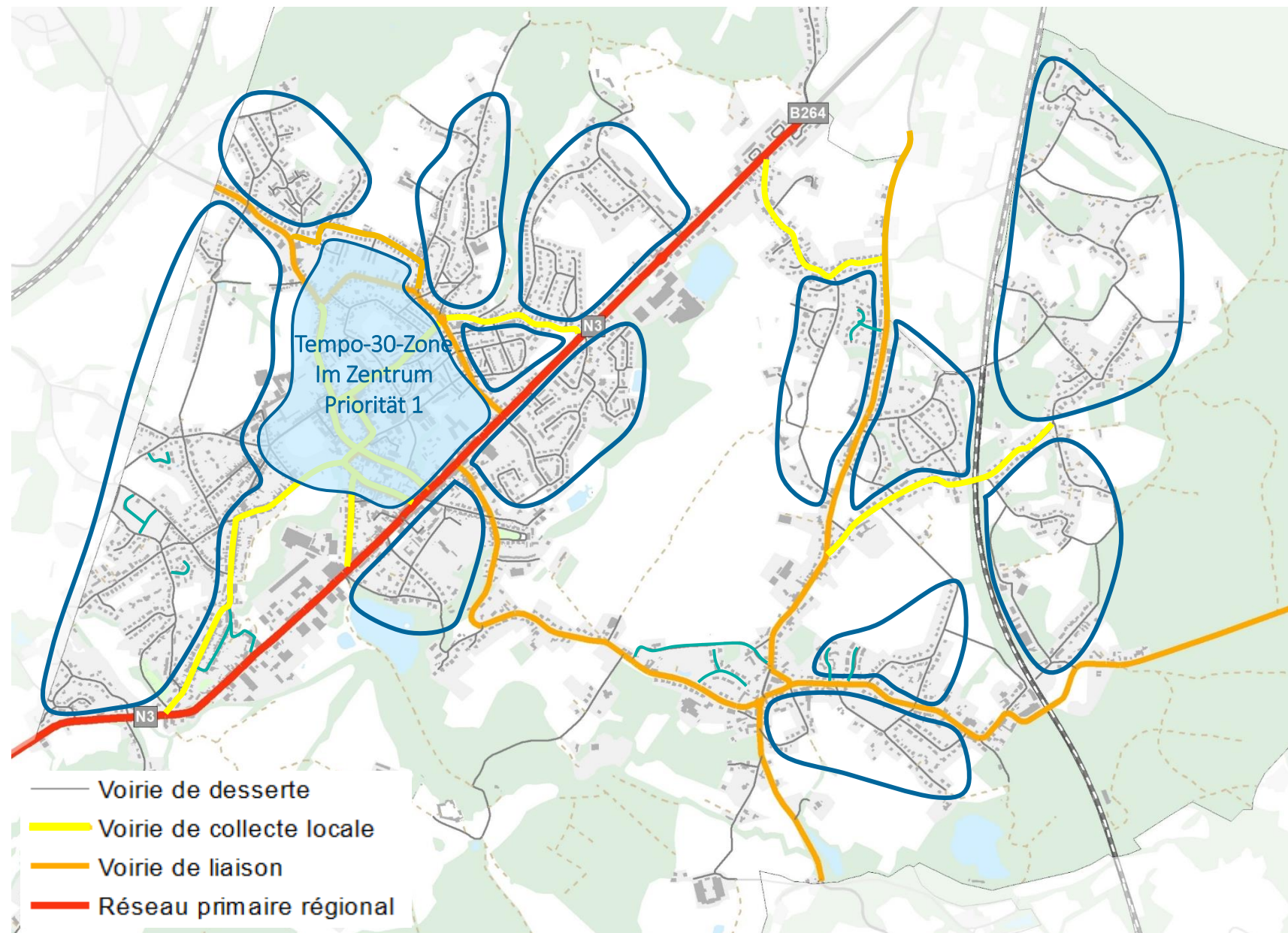
Die Einführung einer **Tempo-30-Zone** wird als Prinzip für die Zufahrtstraßen auf dem Gemeindegebiet empfohlen.

Die Beruhigung der Viertel kann in mehreren **sukzessiven Etappen** (über zehn Jahre) erfolgen, in dem prioritär Viertel und Straßen bearbeitet werden, in denen wiederholt Geschwindigkeitsprobleme auftauchen.

Durch die Verringerung der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmern ermöglichen Tempo-30-Zonen Radfahrern ein sicheres Fahren, Fußgängern ein gefahrloses Überqueren der Straße, kurz: Sie regen dazu an, sich angenehm ohne Auto fortzubewegen.



Progressive Einführung von beruhigten Vierteln





Unterschiedliche Fahrbahnschwellen zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone

- Allgemeine Rechtsvorfahrt (relativieren, falls viele Busse fahren)
- Schwellen mit vertikalen Absätzen (erhöhte Vorrichtungen)
- Fahrbahnschwellen mit horizontalen Absätzen (die Straßentrasse abändernd)



Dispositifs surélevés
Coussin
Plateau
Ralentisseur de trafic



Dispositifs modifiant le tracé de la route
Dévoisement
Rétrécissement
Ilot



Um die richtige Vorrichtung gemäß des Kontextes auszusuchen, kann sich die Kommune beim wallonischen Portal inspirieren:

<https://securotheque.wallonie.be/home.html>



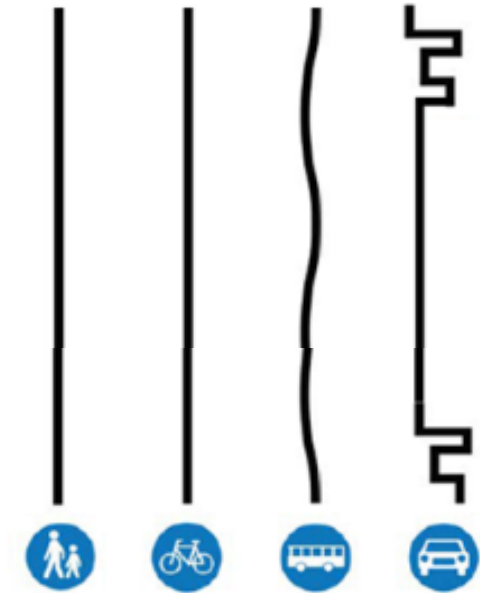
Spécifiques Maßnahmen, um den Transitverkehr zu verhindern

Die Einführung einer verbindlichen Verkehrsführung kann bei exzessiven Geschwindigkeiten und/oder Transitverkehr zu einer Beruhigung des Viertels führen. Dieser Lösung muss unbedingt eine Fallstudie vorausgehen, die in enger Absprache mit den Anwohnern/Anwohnerinnen und den Nutzern/Nutzerinnen des betroffenen Sektors durchgeführt werden muss.

Vor der Implementierung einer endgültigen Lösung kann eine Testphase durchgeführt werden

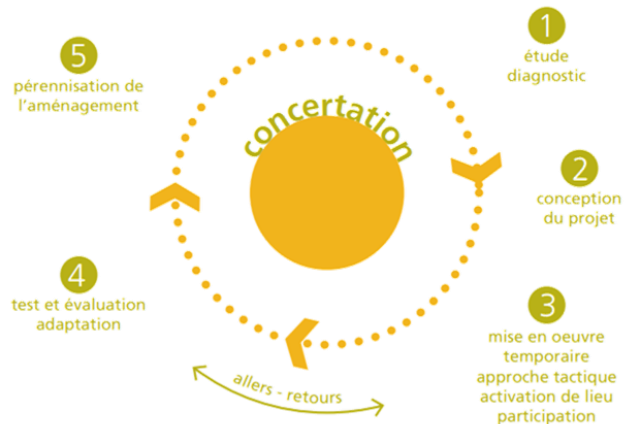


Traffic Planning for Liveable Cities



Inspiré par : COPENHAGEN IZEU

VERS UN PROCESSUS ITERATIF





Maßnahme 4: Hierarchie des Netzes und Verkehrssicherheit

- 4.1 Ein allgemeines Schema zur Priorisierung des Netzes definieren
- 4.2 Die Ortseingänge gestalten
- 4.3 Die Wohnviertel beruhigen
- 4.4 Die gleichen Prinzipien wie bei neuen Immobilienprojekten anwenden
- 4.5 Spezifische Maßnahmen treffen, um den Transitverkehr in den Vierteln zu verhindern

KMP Kelmis

Maßnahme 5 – Mobilitätsdienste: Carsharing



ICEDD



Unterschiedliche Arten von Carsharing



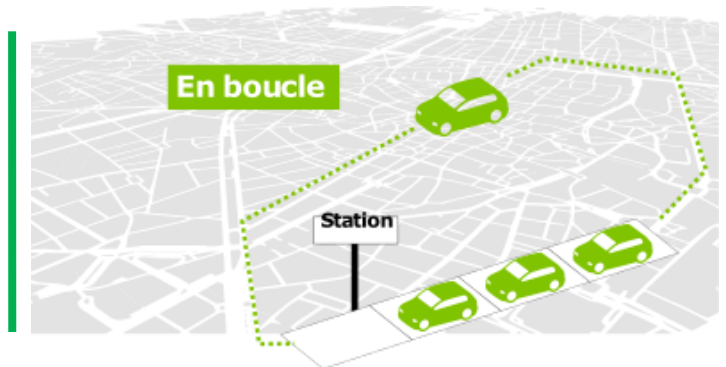
Es gibt in Belgien mehrere Arten von Carsharing. Diese decken unterschiedliche Bedürfnisse ab.



Nicht angepasst
für Kelmis

Im Zentrum
umzusetzen

Beispiel: Poppy
+/- 600 Fahrzeuge (Brüssel, Lüttich, Antwerpen)
Ideal für kurze Distanzen/Dauer in städtischem Gebiet



Beispiel: Cambio
1400 Fahrzeuge in Belgien
Ideal für mittlere Distanzen/Dauer in und außerhalb der Stadt



Zu fördern

Zu entwickeln in
großen
Immobilien-
projekten und
Dörfern

Beispiel: Getaround, Wibee
1700 Fahrzeuge in Belgien
Ideal für mittlere und lange Distanzen/Dauer



Beispiel: Cozywheels, (oder Wibee)
8000 Mitglieder
Ideal für mittlere und lange Distanzen/Dauer

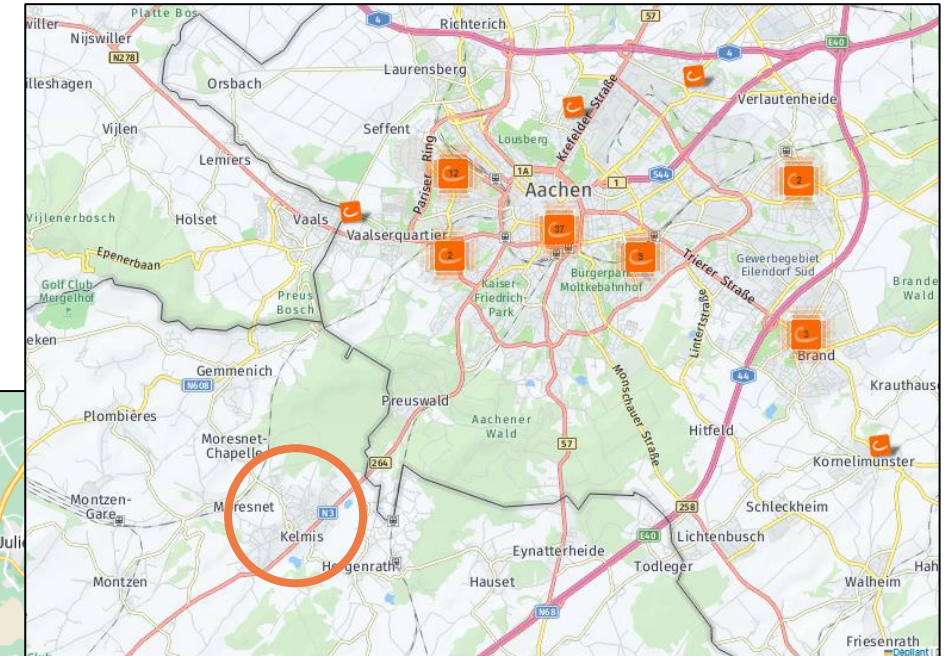
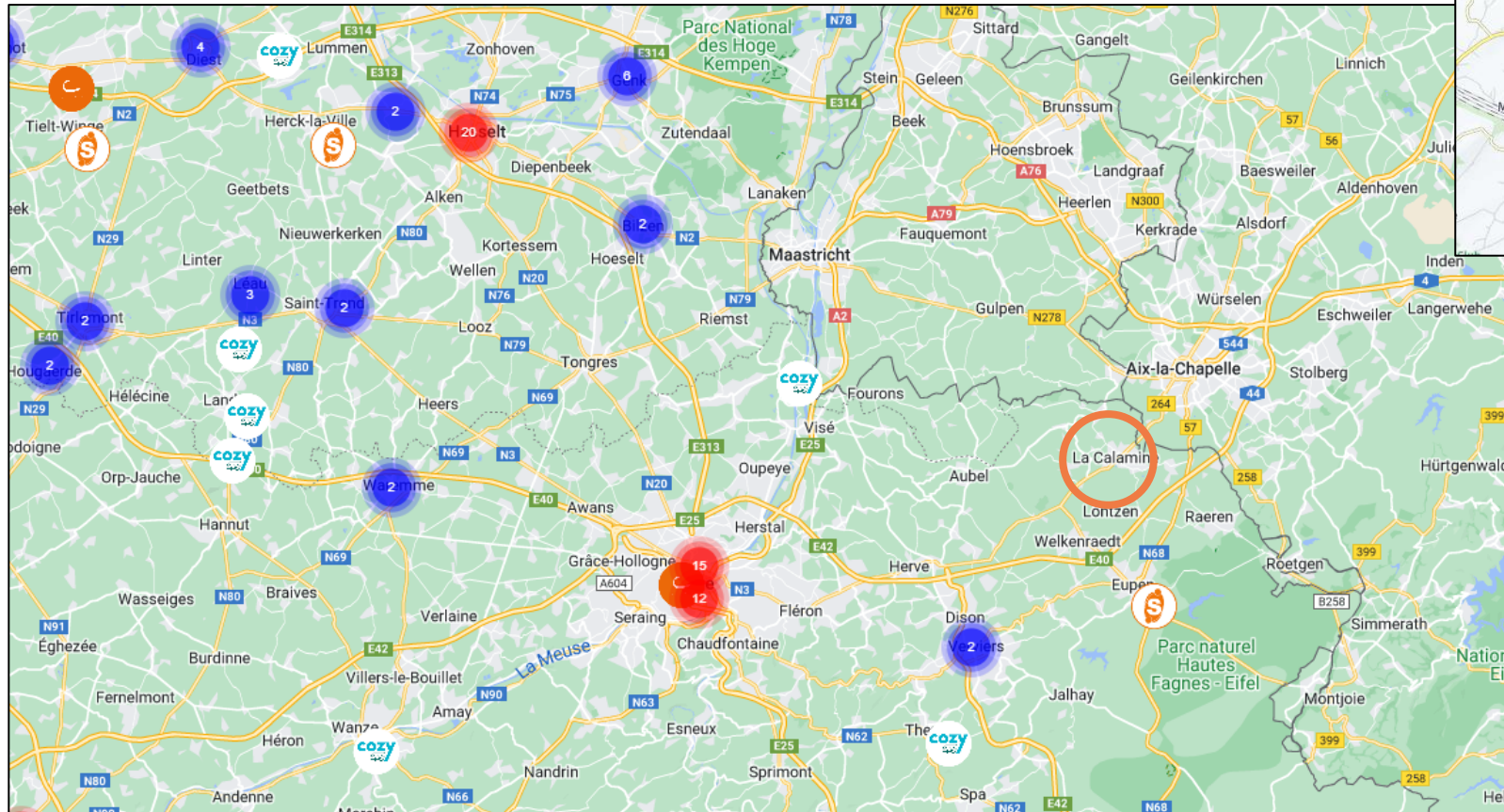


Das Carsharing in Belgien und angrenzenden Gemeinden



Das Carsharing hat sich gut in Flandern und in der Region Brüssel-Hauptstadt entwickelt. In der Wallonischen Region, vor allem in den Städten, nimmt der Trend auch Fahrt auf.

Cambio ist in Deutschland bereits etabliert, mit beispielsweise 250 Fahrzeugen in Aachen und Umgebung.

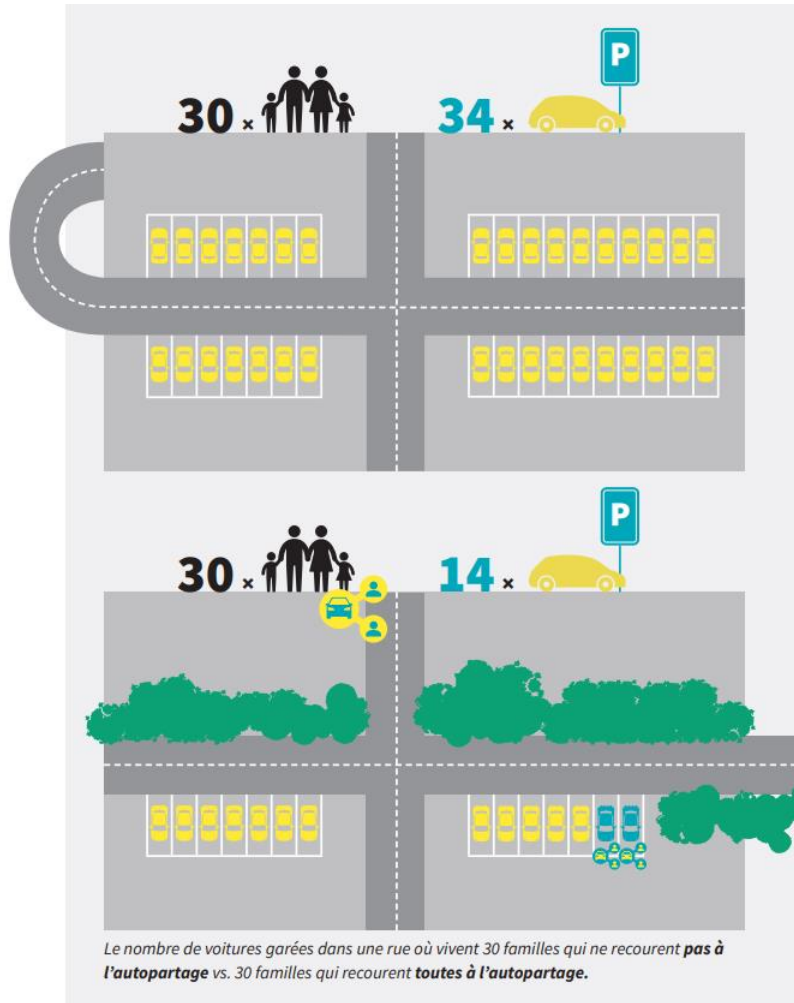


Andere wallonische bzw. DG-Gemeinden kleiner oder mittlerer Größe folgen dem Trend und verfügen in ihren Zentren über eine oder zwei Stationen:

- Eupen (20.000 Einwohner)
- Ciney (17.000 Einwohner)
- Genappe (15.000 Einwohner)
- Libramont (11.000 Einwohner)
- Neufchâteau (8.000 Einwohner)



Ein „geteiltes“ Auto ersetzt 8 bis 15 Privatautos



Quelle: Autodelen

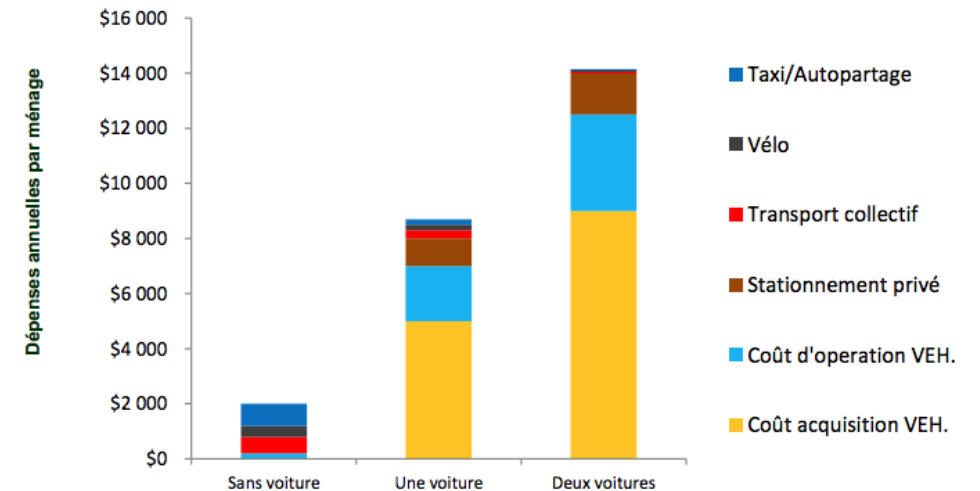
- Reduziert das Parken auf öffentlichen Straßen
- wichtiger Anreiz (Unterstützungsfahrzeug), um die Multimodalität und geringeres Nutzen von motorisierten Fahrzeugen innerhalb der Haushalte zu stimulieren
- Backup für Personen, die keinen Zugriff auf Fahrzeuge haben
- Nützlich für Unternehmen
- Kontrolle der autogebundenen Kosten

Ein Auto steht 95 Prozent der Zeit geparkt



Quelle : Espace Mobilité

Gewinn an Kaufkraft



Quelle: Todd Litman, 2015. Victoria Transport Policy Institute



Potenzial für die Ansiedlung von Carsharing-Stationen

Mit Blick auf die Entwicklungen im Zentrum, die geplanten Parkanpassungen und den Ausbau von Intermodalität bzw. Multimodalität kann eine feste Carsharing-Station in Betracht gezogen werden, selbst wenn die Bevölkerungsdichte geringer ist als in Zonen, die momentan bedient werden.

→ 2 Standorte bieten sich für eine Station an: der Kirchplatz und/oder die Lütticher Straße mit potentieller Entwicklung eines multimodalen Zentrums.





Dimitri est à la recherche d'une voiture qu'il pourrait utiliser de temps en temps, quand il ne prend pas le bus ou son vélo...



Vous avez une voiture que vous n'utilisez pas tout le temps?
Vous aussi vous auriez besoin d'une voiture quelques heures par semaine?

Bientôt un groupe d'autopartage à Marbais !

Intéressé.e.s ?
Contactez-nous dès à présent !

mobilite@paysdes4bras.be
ou 0472/30.41.68

Une initiative du GAL
Pays des 4 Bras
avec le soutien de



Reservierter Stellplatz in Mont-St-Guibert



Ottignies-Louvain-la-Neuve offre une prime pour l'usage des voitures partagées

Brabant wallon

Camille Oger

Publié le 12-08-20 à 17h44 - Mis à jour le 12-08-20 à 18h15

Dans le cadre des mesures d'aide "Covid-19", la Ville met à disposition une enveloppe budgétaire de 10 000 euros pour la prime.



Maßnahme 5: Carsharing

- 5.1 Entwicklungsziele mit einem Zeitfenster bis 2030 und 2035 entwickeln und Überwachen der Ziele
- 5.2 Progressive Entwicklung von Ladestationen
- 5.3 Carsharing zwischen Privatpersonen unterstützen und das Parken von Carsharern erleichtern
- 5.4 Carsharing innerhalb der Gemeindeverwaltung für berufliche Fahrten
- 5.5 Carsharing in Immobilienprojekte (über Bauabgaben) einbauen

KMP Kelmis

Maßnahme 6 – Entwicklung von Verbindungspunkten (Mobipole)



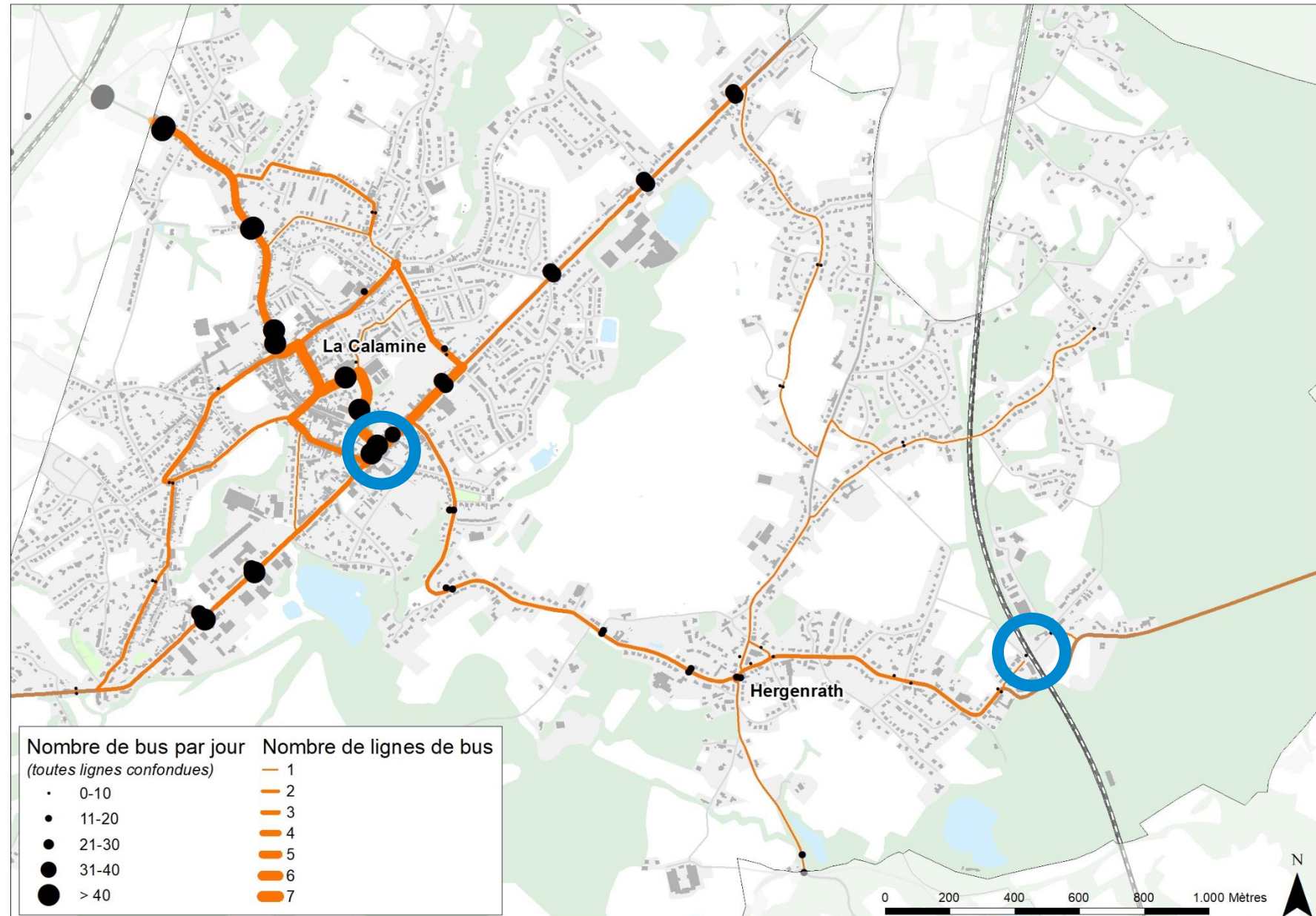
ICEDD



Neben dem Hergenrather Bahnhof, auf einem strukturierenden Nahverkehrsnetz gelegen, hat die Diagnose eine **Haupt-Bushaltestelle** entlang der N3 (Haltestelle **BBL**) aufgezeigt. An dieser Stelle laufen alle Buslinien des Gebiets zusammen. Es ist die **meist angesteuerte** Haltestelle in der Gemeinde.

Die Lage ist ideal für die Schaffung von Mobipunkten:

- Schnittstelle von 7 Buslinien
- In unmittelbarer Nähe zum Zentrum
- Präsenz von Dienstleistern und Geschäften
- In der Nähe eines öffentlichen Parkplatzes, der als P+Bus genutzt werden kann
- Schnittstelle von (künftigen) Radrouten



Entwicklungspotenzial:

- Die Wege für Radfahrer (-innen) und Fußgänger (-innen) zum Kirchplatz und zum Parkplatz des Fußballplatzes verbessern
- Radboxen mit Ladestationen einrichten
- Unterkünfte für Reisegäste pflegen (Haltestellen)
- Kiss-and-Ride-Zonen in beide Richtungen schaffen (Erreichbarkeit der Busse, Carsharing Absetzen/Abholen und eventuell für die Schulen im Zentrum)
- Carshare-Auto vorsehen
- Den Parkplatz des Fußballplatzes als P+R für unterschiedliche Fortbewegungsmittel und als Carshare-Parkplatz (Beschilderung und Kommunikation) vorsehen
- Die Beleuchtung und die Beschilderung verbessern sowie den öffentlichen Raum neu konfigurieren, um diese Funktionen anzubieten





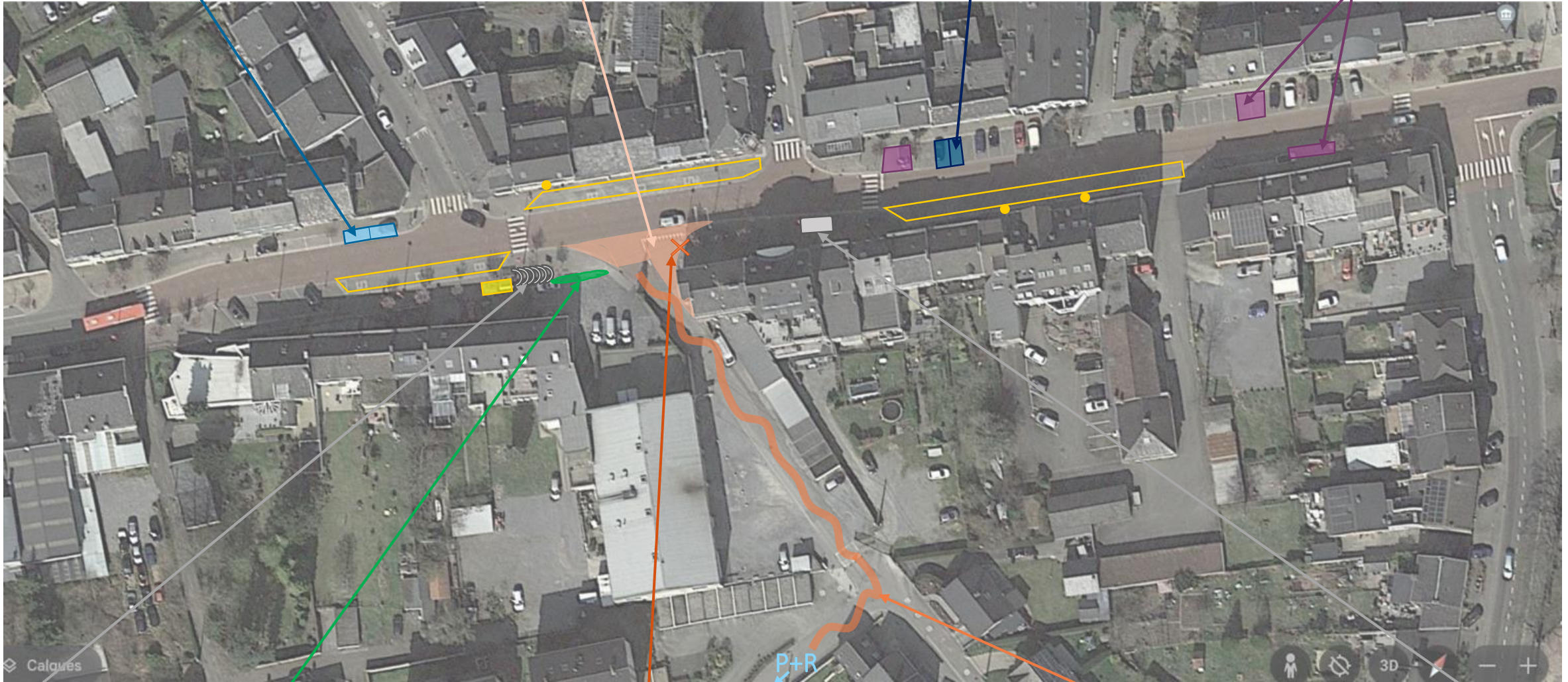
Anbringungsvorschlag eines Mobipunktes

Parkplätze umgewandelt in Kiss-and-Ride

Die Breite der Kreuzung reduzieren und Schaffung eines überquerenden Bürgersteigs

Station für Carshare-Autos

Restaurantterrassen auf den Flächen im Sommer



Überdachte Radstände

Zugang zu Privatparkplatz nur über einen Eingang (Pflanzungen)

Totem + Richtungsschilder Fußgänger + qualitatives städtisches Mobiliar

Fußgängerwege: Beleuchtung, Belagswechsel in der Gasse, Tempo-20-Zone

Gesicherte Radbox mit Ladestationen



Maßnahme 6: Einrichten von Mobipolen

- | | |
|-----|--|
| 6.1 | Einen Mobipol am Bahnhof Hergenrath einrichten |
| 6.2 | Einen Mobipunkt auf der Lütticher Straße einrichten, am Rande des Dorfes |
-

KMP Kelmis

Maßnahme 7 – Schulische Mobilität



ICEDD



Drei Schulen auf Gemeindegebiet



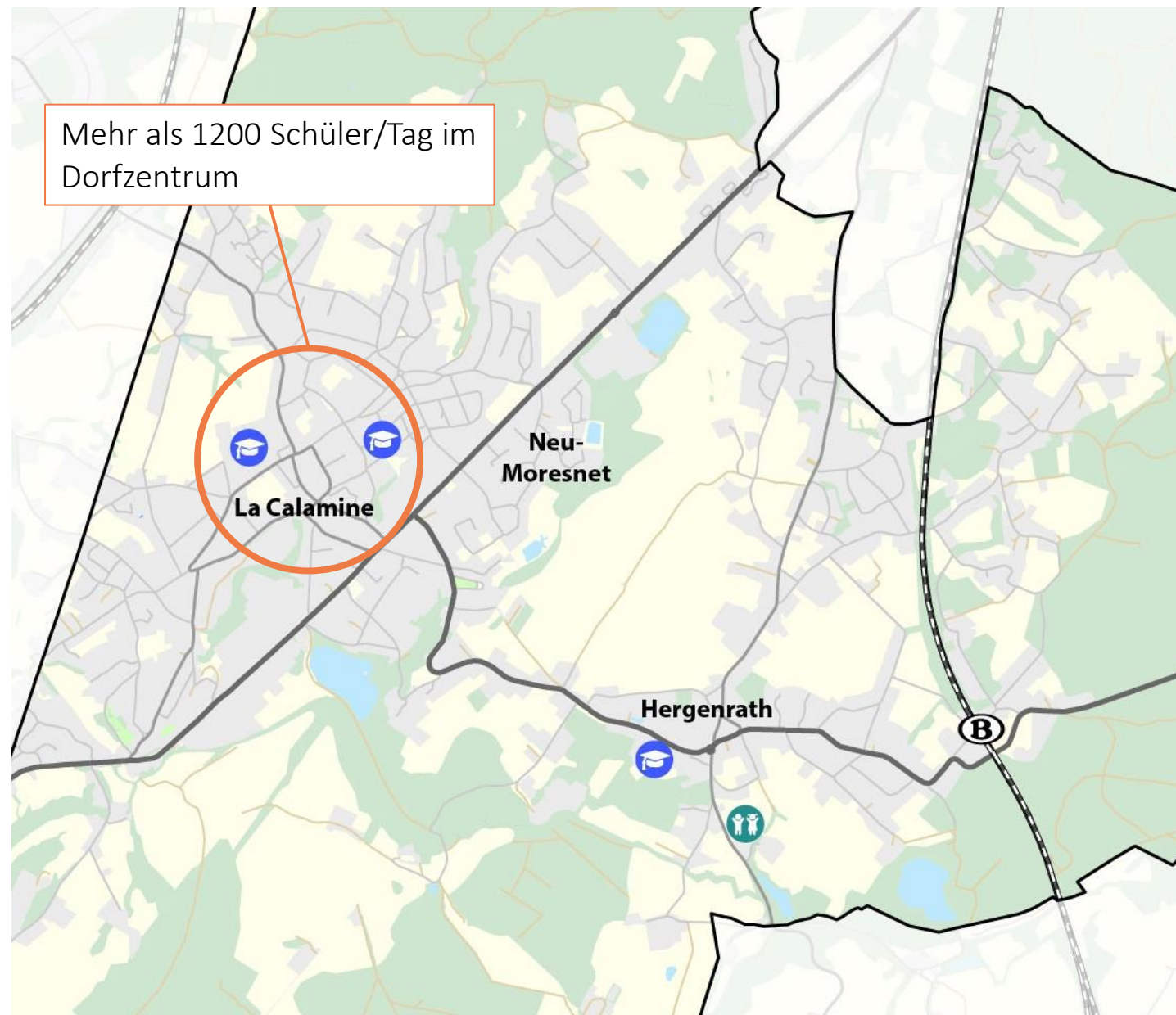
Die Gemeinde zählt drei Schulen:

- Zwei Gemeindeschulen mit Kindergarten und Primarschule
- Das César-Franck-Athenäum mit drei Abteilungen (Kindergarten, Primar und Sekundar) und Abendschule

Abgesehen von der Schule in Hergenrath bieten die Schulen in der Gemeinde eine deutsch- und eine französischsprachige Abteilung an.

Schulen	Schüler pro Abteilung			
	KG	P	S	Abend
CFA	138	318	354	124
Gemeindeschule Kelmis	136	275	-	-
Gemeindeschule Hergenrath	84	121	-	-
TOTAL	358	714	354	124

Schülerzahlen 2021-22 Gemeinde Kelmis (Quelle: ostbelgienbildung.be)





Erfahren

- Auf Basis eines anonymen Adressenordners
- Studie über die aktuellen Fortbewegungsmittel und die Hürden für die Nutzung anderer Mittel



Informieren/Sensibilisieren

- Schüler, Eltern und Lehrpersonal



Ausbilden

- Theorie (nachhaltige Mobilität, Verkehrssicherheit usw.)
- Praxis (wie verhält man sich zu Fuß, mit dem Rad, dem Roller usw.)



Experimentieren/sicherstellen

- Mobilitätsherausforderung
- Coaching und Begleitung

Lösungen nach Alter des Kindes

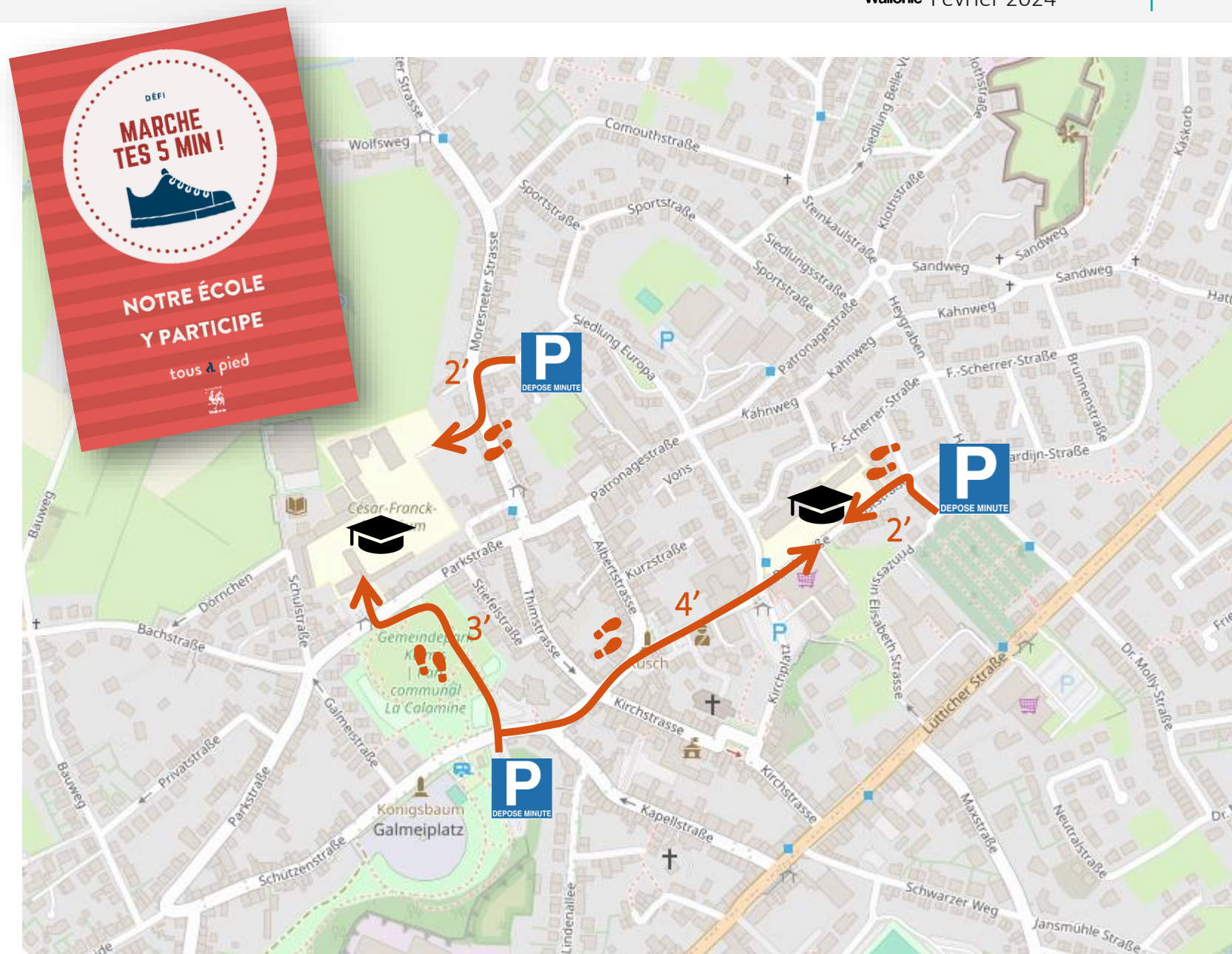
Mode	Maternelle	Primaire		Secondaire	
		P1 - P4	P5 - P6	S1 - S4	S5 - S6
	Grey	Grey	Grey		
	Green diagonal lines	Green	Green		
		Green	Green	Green	Green
			Green	Green	Green
			Green diagonal lines	Green	Green
		Orange	Orange		
				Orange	Orange
	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
			Blue	Blue	Blue

Um das direkte Umfeld der Schulen zu entlasten, **Aufwertung der bestehenden Parkflächen**, gelegen in der Nähe der Haupteingangsachsen, in einem Umkreis von 5 Gehminuten zu den Schulen:

- Parkplatz der Patronage
- Parkplatz an der Kul
- Parkplatz des Friedhofs

Die **Fußwege** zwischen diesen Parkplätzen müssen gesichert und markiert werden, damit die Kinder eigenständig zur Schule gehen können.

Für die jüngeren Kinder kann die Einrichtung eines sogenannten **Schulbusses auf Füßen** (Pedibus/Eltern begleiten Kinder zu Fuß) zwischen diesen Parkflächen und der Schule in Erwägung gezogen werden.





Einführung von Pedibus oder Velobus-Linien

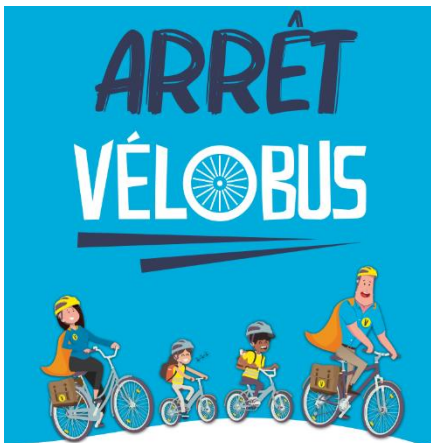
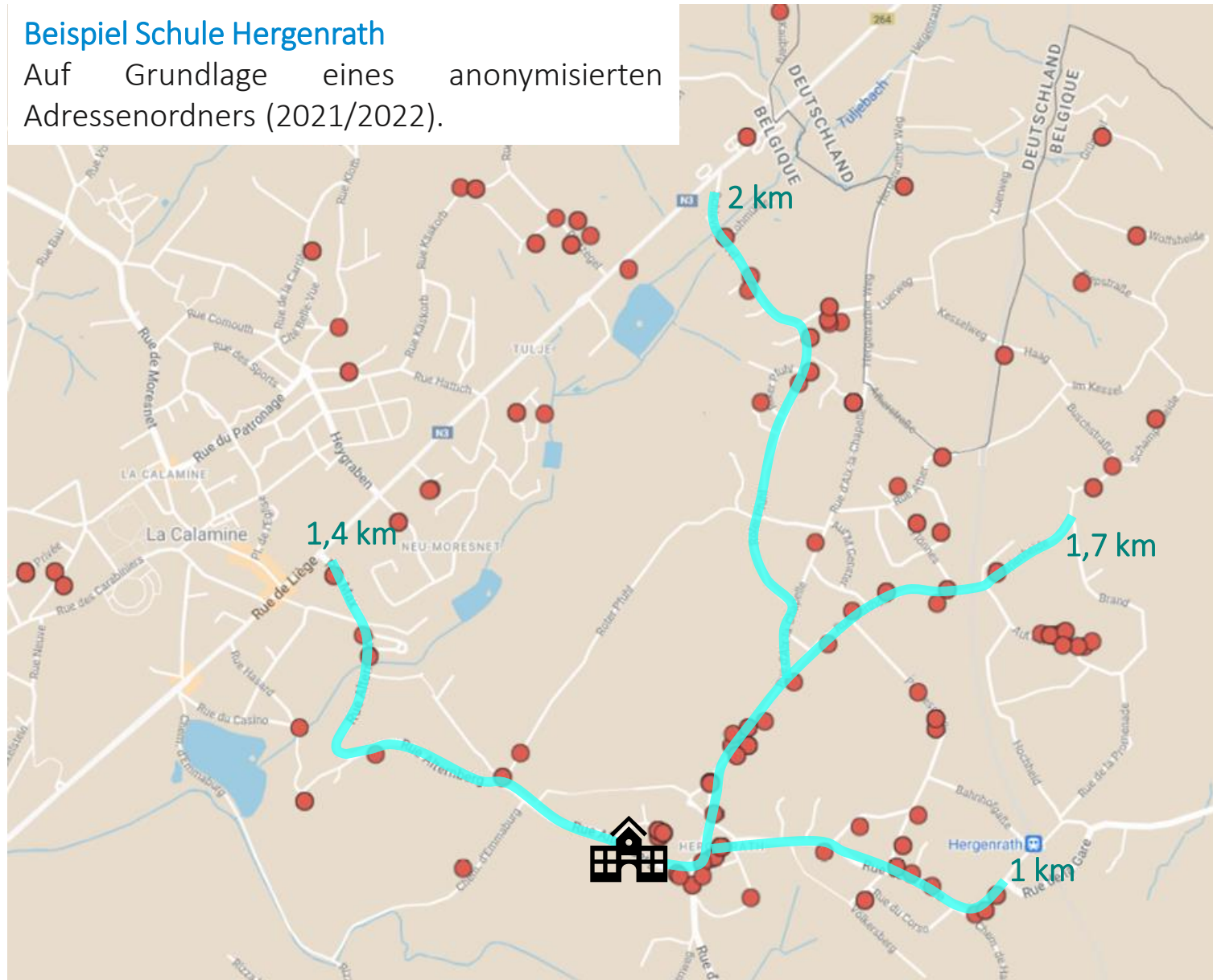


Rad- und Fußgängerreihen zu den Schulen vorsehen.

Diese Aktion kann in einer ersten Phase vorübergehend durchgeführt werden (im Frühling, während der Woche der Mobilität usw.), um später fest etabliert zu werden.

Beispiel Schule Hergenrath

Auf Grundlage eines anonymisierten Adressenordners (2021/2022).



À VÉLO, À L'ÉCOLE!



À PIED, À L'ÉCOLE!



Maßnahme 7: Schulische Mobilität

- 7.1 Schüler in die Diagnose Mobilität miteinbeziehen
- 7.2 An die Praxis der aktiven Fortbewegungsmittel heranzuführen
- 7.3 Anlegen und Bewerben von Parkplätzen – Fußmarsch
- 7.4 Pedibus- und Velobus-Linien einrichten
- 7.5 Kiss-and-Ride-Zonen einrichten

KMP Kelmis

Wie gebe ich meine Meinung ab?



ICEDD



- Ein öffentliches Untersuchungsverfahren findet **vom 07.03.2024 bis 22.04.2024** statt
- Wo und wann ist der Entwurf der Mobilitätsstudie einsehbar?
 - zu den Öffnungszeiten im Städtebaudienst (Montag-Freitag von 9 Uhr 00 bis 12 Uhr 30 + zusätzlich donnerstags von 15 bis 18 Uhr) und am 21.03.2024 bis 20 Uhr – nach Terminvereinbarung unter der 087/63.98.36
 - über die Internetseite der Gemeinde
- Wie kann man während der Untersuchung seine Stellungnahme abgeben?
 - schriftlich an die Gemeinde Kelmis, Kirchstraße 31, 4720 Kelmis
 - per Mail an nicole.thomson@kelmis.be

Die Modalitäten werden in den kommenden Tagen in den verschiedenen Medien detailliert angekündigt.

Auf der Grundlage Ihrer Anmerkungen und Vorschläge werden relevante Anpassungen an der Studie vorgenommen. Im Anschluss wird der Mobilitätsplan genehmigt und seine Umsetzung eingeleitet.



ICEDD

**Institut de Conseil et d'Etudes
en Développement Durable**

4 Boulevard Frère Orban
B-5000 Namur
Tél : +32 81 250 480

www.icedd.be
icedd@icedd.be



Déchets et ressources naturelles



Climat et transition énergétique



Mobilité et territoire



Bâtiment et industrie durables