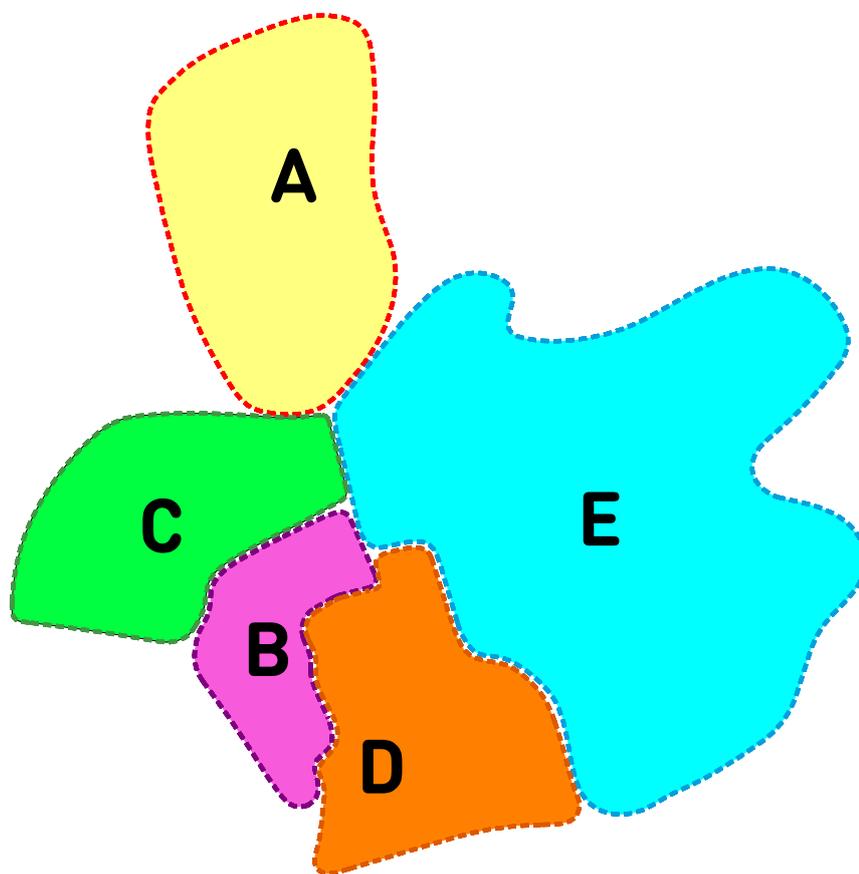


# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

Bürgerbeteiligung Bonnevoie





# Präambel

## Good Way Bonnevoie

Dieses Dokument soll Bürger:innen unserer Stadt und weiteren Interessenten Informationen (Daten, Einblicke, Vergleiche, Vorschläge und Argumente) zur Verfügung stellen, die sich für die Stadt(entwicklungs)planung und Mobiliätsplanung in Bonnevoie interessieren.

Insbesondere, richtet es sich an Verantwortliche in der öffentlichen/städtischen Verwaltung sowie an Akteure wie zum Beispiel Politiker:innen und Kommerz-Vereinigungen und Bauträger:innen und deren Auftraggeber:innen.

Es beschreibt in wenigen Schritten, wie Bonnevoie vom Durchgangsverkehr befreit und am Ende das historische Zentrum in eine autofreie Fußgängerzone umgewandelt werden kann.

Angeregt dazu wurde die Verfasserin von den Resultaten der Teilnehmenden eines Workshops, der im Oktober 2022 in Bonnevoie stattgefunden hat.

**und das historische Zentrum "  
wird eine 7**



# Organisatoren / Verfasser:innen

## eis Stad

Initiative pour la participation citoyenne  
et le développement d'une ville humaine

9, rue Demy Schlechter 2521 Luxembourg  
www.eisstad.lu info@eisstad.lu

 @eisStad



## Zusammenarbeit

## h t lu

Initiative oeuvrant pour sécuriser les liaisons cyclables  
et améliorer les conditions pour cyclistes au Luxembourg

6 rue Vauban L-2663 Luxembourg  
www.provelo.lu info@provelo.lu

 @ProVelo\_Lu



## Zentrum fir Urban Gerechtegkeet

Initiative pour l'équité dans l'espace urbain  
et la transparence des administrations

Banzelt 4 A 6921 Roodt-sur-Syre  
www.zug.lu info@zug.lu

 @zug\_lu



## Siggy the

 @CyclistSiggy



## h .) . Francesco † ti

Assoziierter Professor für  
Verkehrswissenschaft und Mobilität am  
Fachbereich Ingenieurwissenschaften an  
der Universität Luxemburg

## Jan Glas - yellow

Beratung für kollektive Intelligenz, Innovation  
und (systemisches) Design

www.yellowball.lu studio@yellowball.lu

Herzlichen Dank allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltungen in  
Bonnevoie für ihre Mitarbeit und ihr Interesse am Quartier und auch allen  
Mitwirkenden für Vorbereitung und Durchführung des Projekts.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Good ‡ " Teil @</b>	
. M	
1.1. „Onse Mobilitéitsplang fir muer: vernetzt - innovativ - nohalteg“	10
1.2. Europäische Leitlinien für nachhaltige städtische Mobilitätsentwicklung zur Umsetzung der Klimaziele von Paris	11
. †	
2.1. Einleitung	14
2.2. Aktive Bürgerbeteiligung in Bonnevoie	16
2.3. Werbung	17
2.4. Stadtteilspaziergang	18
2.5. Methodik	19
. °	
3.1. Beiträge der Teilnehmenden	24
3.2. Auswertung der Abendveranstaltung	25
3.3. Problemphase	26
3.4. Lösungsphase	30
3.5. Aufgaben	33
3.6. Zeichnerische Auswertung	35
3.7. Diskussionsveranstaltung 30. März 2023	36
3.8. Zusammenfassung Teil I	39

<b>Good ‡ " Teil @</b>	
. Leitgedanken und u	
4.1. Theorie I	44
4.2. Theorie II	48
4.2. Good Way Bonnevoie	52

<b>Good ‡ " Teil @</b>	
. Unser Mobilitätsplan für	
<b>In sechs Schritten vom Durchgangsverkehr befreit</b>	
5.1. Schulstraßen	<b>O tt</b>
5.1.1. Temporäres Fahrverbot für private Kraftfahrzeuge während Schulbeginn und Schulschluss	64
5.1.2. Dauerhaftes Fahrverbot für private Kraftfahrzeuge	65
5.1.3. Plan	66

5.2. Öffentlicher Raum			
5.2.1. Love Your Neighbourhood Festival - autofreies Wochenende & Co.			67
5.2.2. Den öffentlichen Raum zurückgewinnen			68
5.2.3. Corona & Pop-up			69
5.2.4. Inseln für Fußgänger:innen			70
5.3. Durchgangsverkehr			
5.3.1. Temporäre Einbahnstraßenregelung - Phase 1 - Bonnevoie Nord			73
5.3.2. Temporäre Einbahnstraßenregelung - Phase 2 - Zufahrt Rue d'Iltzig und Rue de Hamm			76
5.3.3. Durchgangsverkehr - Phase 3 - Feststehender Modaler Filter Bonnevoie Nord			80
5.4. Entwicklung der Teilquartiere A, B und C			
5.4.1. Entwicklung des Teilquartiers A - Zusätzliche Maßnahmen Bonnevoie Nord			82
5.4.2. Entwicklung des Teilquartiers B - Zusätzliche Maßnahmen Bonnevoie Süd			84

## Das neue Zentrum Bonnevoies ist eine Fußgängerzone

5.4.3. Entwicklung des Teilquartiers C zur Fußgängerzone			86
. <b>Begleitmaßnahmen Good Way</b>			
6.1. Konzept für den ruhenden Verkehr			90
6.2. Kleine Transformationen			
6.2.1. Tempo 30			93
6.2.2. Wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit			95
6.2.3. Rue des Trévires			96
6.3. Buskonzept			
6.3.1. Buskonzepte für die Zukunft			98
6.3.2. Öffentlicher Personentransport bei der Mobilität der Zukunft			99
6.3.3. Und in Bonnevoie?			100
6.4. Große Infrastrukturprojekte			
6.4.1. Verbindung mit dem Bahnhofsviertel			101
6.4.2. Runter zur Alzette und wieder rauf			102
6.4.3. Route de Thionville			103
6.5. Runners-up			105
. <b>Good Way Bonnevoie</b>			
7.1. Ausbau und Optimierung der Quartiere D und E			109
7.2. Erste Überlegungen für die Teilquartiere D und E			110
7.3. Push und Pull - die Zielgerade			111
. <b>Zusammenfassung Teil</b>			
#			113
.			
<b>Legende zum U</b>			119
<b>Good Way Bonnevoie - Der Mobilitätsplan</b>			120
)			
<b>tion</b>			



# Good Way Bonnevoie

**Unser Mobilitätsplan für morgen**

**Bürgerbeteiligung Bonnevoie**

## Teil I



# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil I

### 1. Kontext

# 1. Kontext

## . Onse Mobilitéetsplang fir muer vernetzt - tiv -

Der Schöffenrat der Stadt Luxemburg hat im Jahr 2021 die Prozedur zur Erlangung eines U<sup>1</sup> unter dem Titel **Onse Mobilitéetsplang fir : vernetzt - tiv -** ausgeschrieben.

**eis O** hat sich entschieden, diesen Prozess konstruktiv-kritisch zu begleiten und mit eigenen Initiativen und Vorschlägen, Impulse für eine *zukunftsweisende* Aufstellung des Mobilitéetsplans zu geben. Die Anforderungen an diesen Mobilitéetsplan, hat die Stadt Luxemburg in ihrer Ausschreibung zum **Verkehrsentwicklungsplan †-h<sup>2</sup>** beschrieben:

### **Auszug aus dem VEP der Stadt O : Ausgangslage und -**

Aktuell liegt für die Stadt Luxemburg kein integriertes Verkehrskonzept vor, das verkehrsmittelüber-greifend ausgerichtet ist. Da sich die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen derzeit erheblich verändern, soll nun ein Verkehrsentwicklungsplan mit dem Planungshorizont 2035 erarbeitet werden.

Folgende Auflistung enthält nur einige der Stichworte, die diese vielfältigen Veränderungen beschreiben:

- Demografischer Wandel
- Veränderte Haushaltsstrukturen und Wohnformen
- Stadtentwicklung
- Wachstum im Wirtschaftsverkehr
- Digitalisierung
- Alternative Antriebstechniken
- Geteilte Fahrzeugkonzepte wie Bikesharing und Carsharing
- Starker Handlungsdruck aus den *Anforderungen des Klimaschutzes*

Dies führt auch zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, die damit zusammenhängenden Fragestellungen zur zukünftigen Konzeption des Verkehrsgeschehens der Stadt Luxemburg zu untersuchen, um die finanziellen Mittel im Verkehrssektor zielgerichtet und effizient einzusetzen. Die Stadt Luxemburg soll für die Bürgerinnen und Bürger, Beschäftigten, Besucherinnen und Besucher, für Industrie, Handel, Dienstleistung, Wissenschaft, Erholung und Freizeit weiterhin attraktiv und mit einem hohen Maß an Lebensqualität gestaltet sein. Ferner soll die Stadt den Anforderungen zukünftiger Generationen entsprechen.

Die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Stadt Luxemburg soll dabei grundsätzlich den „Hinweise[n] zur Verkehrsentwicklungsplanung“ (2013) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) folgen und an den Standards eines *Klimamobilitéetsplans* ausgerichtet sein. Ebenso soll sich das geplante Vorgehen an den Leitlinien des *Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP* orientieren.“

<sup>1</sup> <https://www.vdl.lu/de/unterwegs/unser-mobilitaetsplan-fuer-morgen/ziel-des-mobilitaetsplans>

<sup>2</sup> Verkehrsentwicklungsplan (VEP), Stadt Luxemburg, Leistungsbeschreibung, Seite 4 und Seite 5

## 1.2. Europäische Leitlinien für nachhaltige städtische Mobilitätsentwicklung zur Umsetzung der Klimaziele von Paris

Die kursiven Hervorhebungen im Auszug aus dem VEP der Stadt Luxemburg auf der vorherigen Seite stammen von **eis O** und werden im Folgenden erklärt:

**M**

„In Klimamobilitätsplänen werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Die dort festgeschriebenen Maßnahmen müssen im Rahmen der Zuständigkeiten der Kommune liegen, die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft berücksichtigen und sich an den Zielen der Raumordnung orientieren. Die *ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssektors vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele ist essentiell*, um die Verkehrswende voranzutreiben.“<sup>3</sup>

### Sustainable Urban Mobility Plan **oyU h**

Die Europäische Kommission hat die *Leitlinien für eine nachhaltige städtische Mobilitätsentwicklung* zur Erfüllung der Klima-Ziele von Paris unter dem Kürzel **oyU h** definiert:

„A Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) is a strategic plan designed to satisfy the mobility needs of people and businesses in cities and their surroundings for a better quality of life. [...] SUMPs contribute to reaching the European climate and energy targets set by EU leaders. SUMPs have been promoted by the Commission as a new planning concept able to address transport-related challenges and problems of urban areas in a more sustainable and integrative way.“<sup>4</sup>

Bei einer stringenten Umsetzung des **O** **ftes zum Verkehrsentwicklungsplan †-h) der o** **Luxemburg Mobilitätsplan der Stadt O** würde die gesamte Mobilitätsplanung vor dem Hintergrund des dramatischen Klimawandels erfolgen! Dies müsste sich in den Zielen des Mobilitätsplans<sup>4</sup> widerspiegeln.

#### Die 5 Ziele der Stadt Luxemburg im U

1. Regionale/Überregionale Erreichbarkeit
2. Sicherung der Entwicklungsperspektiven
3. Mobilität für alle
4. Erhalt und Verbesserung Lebensqualität
5. Schutz der Lebensgrundlagen/Umweltverträglichkeit

Ziel 5 lässt erwarten, dass hier die Eindämmung des Klimawandels - angelehnt an den Klimazielen der europäischen Kommission - Berücksichtigung findet. Diesen immanenten Teil eines jeden Klimamobilitätsplanes (SUMP) hat die Stadt Luxemburg als Grundlage des Handelns auch in ihrer Ausschreibung manifestiert.

<sup>3</sup> <https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/klimaschutzgesetz-klimamobilitaetsplaene>

<sup>4</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/cycling/guidance-cycling-projects-eu/policy-development-and-evaluation-tools/sustainable-urban-mobility-plans-sumps-and-cycling\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/cycling/guidance-cycling-projects-eu/policy-development-and-evaluation-tools/sustainable-urban-mobility-plans-sumps-and-cycling_en)

<sup>5</sup> <https://www.vdl.lu/de/unterwegs/unser-mobilitaetsplan-fuer-morgen/ziel-des-mobilitaetsplans>

## Onse Mobilitéétsplang fir “ - Ziel 5 - y

Betrachtet man allerdings die Unterpunkte von Ziel 5 wird deutlich, dass sie sich vornehmlich mit den Aspekten Sicherheit und Gesundheit beschäftigen:

### Unterpunkte von Ziel

- Höchstmögliche Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Verringerung gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch verkehrliche und klimaschädliche Emissionen
- Optimierung des Flächen- und Ressourcenverbrauchs des Verkehrs

Lediglich das Wort „Ressourcenverbrauch“ am Ende der Auflistung lässt die globale Vision erahnen.

Man darf gespannt sein, ob für den Sektor Verkehr konkrete kommunale Einsparziele im Ressourcenverbrauch definiert werden, so wie es Klimamobilitätspläne vorschreiben.

Die Frage, die sich aufdrängt: Warum wird den Bürgern in den öffentlichen Präsentationen nicht erläutert, dass die Mobilitätsplanung unter der Prämisse des konkreten Klimaschutzes mit zu definierenden Reduktionszielen steht? Hält man den Bürger für so unvernünftig, dass man erst gar nicht versucht, ihn von der Notwendigkeit des Klimaschutzes zu überzeugen?



Radfahrer:innen in der Stadt ausgebremst

# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil I

### 2. Veranstaltung

## 2.1. Einleitung zur Veranstaltung

### Warum organisiert eis Stad eine Bürgerbeteiligung zur Mobilität im Zusammenhang mit „Onse Mobilitéésplang fir muer“ in Bonnevoie?

eis O ist der Meinung, dass die bisher von der Stadt Luxemburg lancierte Art und Menge der " für Bürger ht , O vorgegeben hatte: „Unterschiedliche Beteiligungsformate“ wie „z.B. Umfragen, Foren, Arbeitskreise, etc.“. Noch weniger erfüllt die bisherige Einbindung der Bürger heutige allgemein anerkannte Standards und Möglichkeiten von Bürgerbeteiligung. Ebenso wenig wird sie den EU-Leitlinien für Bürgerbeteiligung zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen gerecht.

Seit Oktober 2021 hat die Stadt Luxemburg (VdL) lediglich folgende Aktivitäten bzgl. einer Beteiligung der Bürger unternommen:

- 13. Oktober 2021 Vorstellung der Prozedur für „Onse Mobilitéésplang fir muer“
- IV. Quartal 2021 Online-Befragung
- 3. März 2022 Vorstellung Online-Ergebnisse in öffentlicher Veranstaltung Tramsschapp
- 17. September 2022 „Austausch- und Informationstag“ auf dem Place d’Armes

Mit diesen angebotenen Formaten können ö " ö "6 erreicht werden, noch konnten sich " I 7 °

) . Der Mobilitätsplan entsteht hinter verschlossenen Türen, in Bürger:innen nicht zugänglichen Gremien. Die „Online-Befragung“ und der „Austausch- und Informationstag“ im Freien konnten diesen Mangel an ernsthaften, aktiven Beteiligungsmöglichkeiten nicht ersetzen. All das entspricht nicht dem von der Stadt sich selbst gesetztem Ziel, das „ O 2 35“ unter „umfassender Beteiligung von tik und Öffentlichkeit“<sup>7</sup> zu entwickeln.



Auf eine öffentlich zugängliche Auswertung der Eingaben, Anmerkungen oder Vorschläge der Teilnehmenden der Veranstaltung vom September 2022 seitens der Stadtpolitik wartet man bis heute leider vergeblich.

Motiv VdL; Bearbeitung eis Stad

<sup>6</sup> Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Stadt Luxemburg: Leistungsbeschreibung Seite 14

<sup>7</sup> ebenda

**eis O** will mit seinen Veranstaltungen in Bonnevoie sowohl den Bürger:innen als auch den Vertreter:innen aus der Politik aufzeigen, welchen Mehrwert es für Bürger:innen und Entscheider:innen im Rahmen des zu erstellenden Mobilitätsplans hat, wenn Bürger:innen aktiv aufgefordert werden, über ihr eigenes Quartier nachzudenken, Probleme zu benennen und Lösungsvorschläge anzudenken sowie diese mit anderen Bürger:innen zu diskutieren - all dies vor dem Hintergrund des auch vom Großherzogtum Luxemburg unterzeichneten Ü

,<sup>8</sup> welches vorsieht, die globale Erderwärmung deutlich unter 2°C, möglichst 1,5°C gegenüber vorindustriellem Niveau zu begrenzen.

**eis O** hat zum Aufzeigen dieses Mehrwertes das Quartier Bonnevoie ausgewählt, um beispielhaft einen aktiven Beteiligungsprozess im Rahmen der Mobilitätsplanung der Stadt Luxemburg durchzuführen.<sup>9</sup> Bei den Beteiligungsformaten in Bonnevoie handelte es sich um einen Stadtteilspaziergang und einen mehrstündigen, abendlichen Workshop.

Am 30. März 2023 fand ein Informations- und Austauschabend statt, zu dem die Teilnehmenden des bisherigen Prozesses eingeladen wurden. Die Ergebnisse aus den bereits vorangegangenen Veranstaltungen wurden zunächst präsentiert und anschließend zur Diskussion gestellt.

Danach wird dieses Dokument allen Bürger:innen zugänglich gemacht, als Basis für einen echten Dialog zwischen Bürger:innen, beteiligten Planungsbüros und Entscheider:innen.



Motiv VdL; Bearbeitung eis Stad

<sup>8</sup> 21. UN-Klimakonferenz 30. November - 12. Dezember 2015, Paris

<sup>9</sup> Weitere Veranstaltungen in anderen Quartieren sind bereits in der Planung

## 2.2. Aktive Bürgerbeteiligung in Bonnevoie

### Von der Bürger-Selbst-Beteiligung zum Mobilitätsplan

Leider stehen **eis O** nicht die finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung, um einen Beteiligungsprozess vollumfassend durchführen zu können.

Bürgerbeteiligung ist aber das große Anliegen von **eis O**. Um so mehr müssen wir als Aktivisten auf das Fehlen dieser hinweisen. Die Form kann gut als "**Selbst**"<sup>10</sup> bezeichnet werden.

Alle Unterstützer:innen (ProVelo.lu, ZUG, Siggy-the-cyclist, Prof. Viti und ein luxemburger Verkehrsplanungsbüro) waren sich einig, welcher Maßstab für die von uns organisierten Veranstaltungen galt.

Das Erstellen eines Klimamobilitätsplans kann nur unter Beteiligung der Bürger:innen geschehen. „Onse Mobilitéitsplang fir muer“ durch die Stadt Luxemburg kann **nicht nur unter reinen Fragen** \ **tion von Mobilität** entwickelt werden, sondern gemäß der Ausschreibung insbesondere auch **vor dem Hintergrund des M**. Dies **bei** **tiger Verbesserung** der Attraktivität und **Qualität des Stadtraumes zum Vorteil für** „, Wirtschaft und der Gesellschaft als Ganzes.“<sup>11</sup>

Das Ergebnis sollte mehr sein, als eine bloße Sammlung von Vorschlägen oder Statements.

Deshalb mussten alle Beiträge zunächst **transparent** **fbereitet, strukturiert und** **tistisch** werden.

Man kann nicht erwarten, dass man an einem Abend eine Art Mobilitätsplan für Bonnevoie - von den Bürgern entwickelt - heraus kommt. Aber man kann die Ergebnisse weiterdenken.

Wir haben uns dazu entschieden, auf Basis der gesammelten Kritiken und Vorschläge (grafische und textliche) des Workshops als Verein **eis Stad** selbst eine Art Mastervorschlag zu entwickeln. Dieser geht über die eigentliche von uns organisierte Bürgerbeteiligung hinaus und ist daher auch gesondert zu betrachten. Er ist nicht direktes Ergebnis des Beteiligungsformates, sondern der nächste Schritt, der die kommunizierten Probleme und angedachten Lösungsvorschläge aufgreift, unter Berücksichtigung der zu erreichenden Klimaziele von Paris.

---

<sup>10</sup> [www.woxx.lu/bonneweg-buerger-selbst-beteiligung](http://www.woxx.lu/bonneweg-buerger-selbst-beteiligung)

<sup>11</sup> European SUMP guidelines : « Contribute to enhancing the attractiveness and quality of the urban environment for the benefits of residents, the economy and society as a [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/cycling/guidance-cycling-projects-eu/policy-development-and-evaluation-tools/sustainable-urban-mobility-plans-sumps-and-cycling\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/cycling/guidance-cycling-projects-eu/policy-development-and-evaluation-tools/sustainable-urban-mobility-plans-sumps-and-cycling_en)

# 2.3. Werbung

## Bekanntmachung der beiden Veranstaltungen

Um einen möglichst breiten Bevölkerungsteil über die bevorstehenden Veranstaltungen informieren zu können, wurden insgesamt über 4000 zweisprachige (französisch/deutsch) Flyer auf die Briefkästen in Bonnevoie verteilt. Zweisprachige (französisch/deutsch) Plakate im DIN A3-Format wurden in einigen Ladenlokalen aufgehängt. Ebenfalls wurden die üblichen sozialen Medien zur Werbung genutzt.

**Participation citoyenne**  
**Plan de mobilité - BONNEVOIE**

**10 h**  
 Coin de Rue du Cimitière et 121, Rte de Thionville  
 lieu de rencontre

**18 h**  
 Centre Culturel Bonnevoie  
 2, rue des Ardennes  
 L-1133 Luxembourg  
 traduction simultanée en français assurée

**Points**

- Place Leon XIII**  
Une place publique ?
- Rue K** " tiste Gel é  
Un chemin d'école sûr ?
- Rue de Bonnevoie**  
Sûre pour les cyclistes ?
- Qualité de vie**  
Ralentir la circulation ?
- Eviter le fic de transit**  
...et d'autres aspects... ?

**Nous vous pour votre ticipation**  
 Villmools Merci fir  
 Är Bedeelegung !

**Contactez**

Pour vos dons : eis Stad asbl  
 IBAN : LU69 0030 0169 1369 0000 ; BIC : BGLULL  
 eis Stad asbl 9, rue Demy Schlechter 2521 Luxembourg

**Maacht Virschléi a M tik**  
 » Wir hören Ihre Kritik und Vorschläge an, diskutieren mit Ihnen und Experten, damit Bonnevoie ein noch lebenswerteres Quartier wird. Entscheiden Sie mit, welche Punkte wir dem Schöffenrat vorlegen. «

**et sont demandés**

**eis Stad** en **tion avec**

**PRO VELO .LU**  
**SIGGY THE CYCLIST**  
**CENTER FOR URBAN JUSTICE**

@eisStad @ProVelo\_lu @CyclistSiggy @zug\_lu

U  
 für " Mit "  
 na

Mobilität und Verkehr spielen bei der Lebensqualität eine Schlüsselrolle. Sie sind Experten für das Quartier. Sie wissen wo es drückt, was fehlt, wo kleine Veränderungen Wunder bewirken, damit Bonnevoie ein noch lebenswerteres Quartier wird.

Wir laden Sie dazu ein, uns und Ihren Nachbar\*innen beim O

" zu zeigen, wo es besser werden könnte. Bei ) , Workshop Vortrag können Sie mit uns gemeinsam Vorschläge erarbeiten. Moderator und Experten begleiten Sie dabei. Gab es Fehler bei politischen Entscheidungen in Vergangenheit und Gegenwart? Vielleicht finden Sie fortschrittlichere Lösungen als ihre gewählten Vertreter?

Es braucht Ihr Engagement in Ihrer Nachbarschaft für die Zukunft von Mobilität und Verkehr in Bonnevoie.

Am Ende werden Sie dem O ffenrat der Stadt , wo es nötig ist, die Weichen heute richtig zu stellen für die beste Lebensqualität

## 2.4. Stadtteilspaziergang

Samstag, den 08. Oktober 2022

Um einen guten Einstieg in die Diskussion mit den Bürger:innen zu bekommen und ebenso die Diskussion unter diesen anzuregen, fand vor dem eigentlichen Workshop ein etwa zweistündiger Spaziergang durch das Quartier Bonnevoie statt. Der Spaziergang startete am Lycée Technique De Bonnevoie, führte entlang neuralgischer Punkte und fand seinen Abschluss bei den Rotonden. Tatsächlich begannen bereits erste Diskussionen unter den Teilnehmenden über Probleme im Quartier Bonnevoie und eventuelle Lösungsmöglichkeiten. Es nahmen ungefähr 30 Personen teil.



Zurückgelegte  
Wegstrecke  
Beginn Route de  
Thionville  
Ende Passerelle



## 2.5. Methodik

### Workshop am Dienstag, den 11. Oktober 2022 von 18.30h - 21.30h

Nach einer Einleitung zu den Beweggründen der Veranstaltung, zur Arbeitsweise und zum Umgang mit den Ergebnissen, folgten Phasen der Gruppenarbeit.

Über 60 Personen verteilten sich auf acht Tische mit bis zu acht Personen. Diese Gruppen sollten unabhängig von den anderen Gruppen arbeiten, um möglichst eine große Vielfalt an Problemnennungen zu erhalten und Lösungsvorschlägen zu erzielen. Die Gruppen blieben in ihrer Zusammensetzung als Arbeitsgruppe den ganzen Abend zusammen. Da aufgrund der Länge der Veranstaltung von drei Stunden mitten in der Woche nicht alle bis zum Schluss bleiben konnten, wurde nach der Pause die Arbeit an sechs Tischen weitergeführt.

Die Arbeitsgruppen hatten keine thematischen Aufgaben erhalten. Jede Gruppe konnte ihre eigenen Schwerpunkte bilden oder auch versuchen, von kleinen, lokalen Problemen bis zum großen Wurf, das gesamte Quartier betreffende Probleme aufzuzeigen und Lösungen dafür zu suchen.

Den an diesem Abend anwesenden Vertretern unterschiedlichster Parteien wurde nahegelegt, als einfache Bürger an der Veranstaltung teilzunehmen.



## Phase 1: Problembenennung

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde innerhalb der jeweiligen Gruppe, haben die Teilnehmer:innen in einer sogenannten „Frustphase“ zunächst in stiller Einzelarbeit fünf Minuten auf Post-its notiert, wo sie Mobilitätsprobleme im Quartier sehen.

Die Notizen wurden danach den anderen Gruppenmitgliedern erläutert und auf vorbereitete Wandtafeln geklebt und teilweise kategorisiert. Die Vorstellung der Problempunkte unter den Teilnehmenden diente der größeren Bandbreite an Kenntnissen von Problemen im Viertel, die über die eigene Sichtweise, Erfahrungen und Wahrnehmungen eventuell hinausgingen.

Im Anschluß daran wurden die Teilnehmenden aus drei unterschiedlichen Gruppen gebeten, die an ihrem Tisch diskutierten Problemstellungen dem großen Plenum im Saal kurz zu erläutern.

## Phase 2: Lösungsvorschläge

In den bestehenden Arbeitsgruppen versuchten die Teilnehmenden in Phase 2, die zuvor aufgezeigten Probleme und Kritiken am Ist-Zustand, in Wünsche und Lösungen umzuwandeln. Auch hier sollte sich jeder Teilnehmer zunächst fünf Minuten seine eigenen Gedanken machen und notieren, bevor diese dann am Tisch ausgetauscht und zur Diskussion gestellt wurden.

Zur Verfügung standen hier als Arbeitsmittel neben den verbalen und schriftlichen Möglichkeiten auch ein großformatiger Stadtplan des Viertels für jeden Tisch. Jede Gruppe stellte ihre Erkenntnisse und Ergebnisse im Anschluss dem gesamten Plenum im Saal vor.



## Input-Vortrag und Fachkompetenz von außen

Ein fünfzehnminütiger von **eis O** zusammengestellter Vortrag mit Bildern von aufgefundenen Problemstellen in Bonnevoie und Lösungsmöglichkeiten mit Best-Practice-Ideen aus anderen Städten war zwischen die Phase 1 und 2 geschaltet, um den Teilnehmenden zusätzliche Informationen zu geben zur Lösungsfindung in Phase 2.

Zum Schluss hatte Prof. Viti das Wort. Er fasste die Hauptanliegen der Gruppen zusammen und stellte sie in einen allgemeinen Kontext. Viele Städte sind mit vergleichbaren Mobilitätsproblemen im Jahr 2022 konfrontiert. Er konnte noch einige weitere Best-Practice-Beispiele hinzufügen.

Durch den Abend führte der eloquente Moderator Jan Glas von yellow ball.





Darin waren sich die Teilnehmer:innen einig: Bonnevoie ist sehr schlecht mit dem Bahnhofsviertel verbunden, obwohl es zum Greifen nahe ist - eigentlich.

# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil I

### 3. Auswertung

# 3. Auswertung

## 3.1. Beiträge der Teilnehmenden

Die Meinungsäußerungen, Kritiken, Wünsche, die **eis O** beim Workshop gesammelt hat, sind nicht als repräsentativ für die Einwohner ganz Bonnevoies zu betrachten. Sie geben einzig und allein die Meinungen der an jenem Abend versammelten Personen wieder. Da keine sozioprofessionellen oder persönlichen Daten erfragt wurden, lassen sich die Anwesenden nicht nach bestimmten Indikatoren charakterisieren. Eine Gemeinsamkeit der Teilnehmenden (wie sich vermuten lässt), besteht in ihrem Interesse an ihrem Viertel und dem Thema Mobilität.

Wie im Kapitel Methodik zu lesen ist, fanden zu zwei Zeitpunkten Arbeitsgruppen statt, in denen die Teilnehmenden tischweise an vorgegebenen Aufgaben arbeiteten.

In der ersten Phase, der sogenannten Frustphase, wurden die Teilnehmenden gebeten, Probleme bezüglich der Mobilität in ihrem Viertel benennen und dabei zu unterscheiden, ob diese sich auf konkrete, spezifische Orte (Micro-Ebene) oder auf die Gesamtheit des Viertels (Macro-Ebene) beziehen. Als Inspirationsquelle lagen auf den Tischen Blätter mit Fragen und Statements zur Thematik des Abends.

In der zweiten Arbeitsphase (nach dem Input-Referat und der Pause) arbeiteten die Teilnehmenden in derselben Gruppe an Ideen, Wünschen, Vorschlägen für Lösungen zu den in der ersten Runde identifizierten Problemen.

Auf diese Weise kamen insgesamt in beiden Phasen auf Post-its und Arbeitsblättern (letztere gaben die Möglichkeit, eine bestimmte Idee genauer auszuführen) 378 Statements zusammen, die **eis O** am Ende der Veranstaltung einsammelte und erfasste.

Um Tendenzen erkennen zu können, wo „der Schuh drückt“ bzw. welche Themen die Bürger:innen als verbesserungswürdig erachten, hat **eis Stad** die Nennungen klassifiziert. Die Auswahl der Themen orientiert sich an den abgegebenen Statements. Die Zuordnung der einzelnen Statements zu den Kategorien erfolgt unter Beachtung größtmöglicher Objektivität. Um einem Höchstmaß an Transparenz Genüge zu tun, finden sich im Anhang alle Statements. Damit steht es jedem Interessierten frei, sich ein eigenes Bild zu verschaffen.

## 3.2. Auswertung der Abendveranstaltung

Folgende Dokumente konnten ausgewertet werden:

### 378 Problemnennungen und O

Der Austausch in den Gruppen generierte zusammengefasst aus Problemnennungen und Vorschlägen **Aussagen** in Form von h zum Quartier Bonneweg. Es gab 197 Problemnennungen und 181 Lösungsvorschläge. Diese wurden von eis O in Tabellen erfasst, inhaltlich geordnet und anschließend grafisch aufbereitet. Sie stellen einen eigenen Datenschatz an Aussagen der teilnehmenden Bürger Bonnevoies dar und sind zugleich Grundlage für alle weiterführenden Analysen und Vorschläge von eis O das Quartier betreffend.

### 8 fische Vorschläge auf dem Quartiersplan

Auf den auf jedem Tisch ausgelegten Stadtplänen Bonnevoies wurden Problempunkte markiert oder Vorschläge grafisch dargestellt. Sie sind ebenfalls Teil der Datensammlung und Grundlage aller weiteren Überlegungen.

### Die 5 Ziele des Onse Mobilitéitsplang fir muer“ † O

eis O hat den Teilnehmenden die von der Stadt Luxemburg definierten **Ziele** U<sup>12</sup> zur Auswahl vorgelegt, indem alle ihre Prioritäten für die Zielsetzung ankreuzen sollte. (Aufgabe A)

### Mobilitäts - und O

Ein weiteres Blatt sollte den Teilnehmenden helfen, ihre eigenen Bedürfnisse zu identifizieren. Unter dem Titel „Menschen haben unterschiedliche Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse“ konnten sie unter 15 beschriebenen Bedürfnissen drei auswählen. (Aufgabe B)

7

Es sind 21 Feedbackbögen ausgefüllt worden.

---

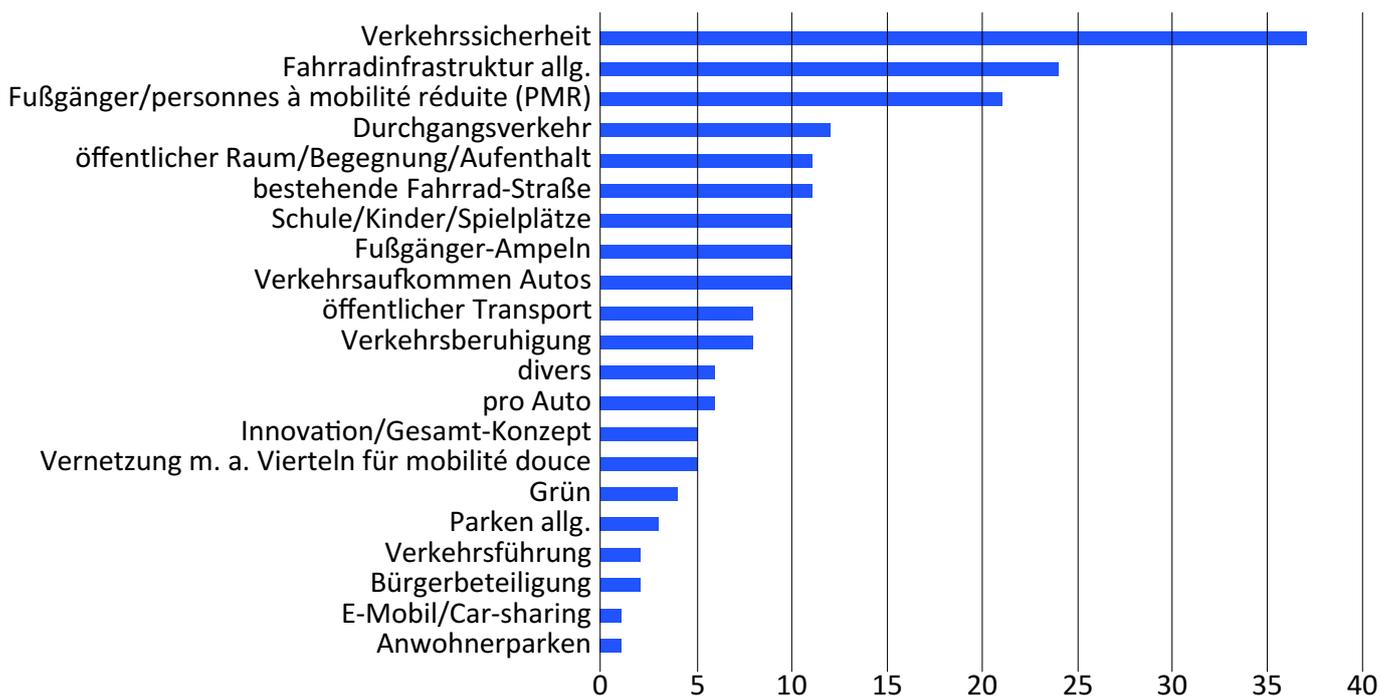
<sup>12</sup> <https://www.vdl.lu/de/unterwegs/unser-mobilitaetsplan-fuer-morgen/ziel-des-mobilitaetsplans>

### 3.3. Problemphase

In der Problemphase haben sich folgende 21 O tthemen  
 beziehungsweise Kategorien

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| 1. Bürgerbeteiligung          | 12. Fahrradinfrastruktur allg.                   |
| 2. Verkehrsberuhigung         | 13. Fußgänger/personnes à mobilité réduite (PMR) |
| 3. Verkehrssicherheit         | 14. Fußgänger-Ampeln                             |
| 4. Verkehrsführung            | 15. Vernetzung m. a. Vierteln für mobilité douce |
| 5. Durchgangsverkehr          | 16. öffentlicher Raum/Begegnung/Aufenthalt       |
| 6. Verkehrsaufkommen Autos    | 17. Innovation/Gesamt-Konzept                    |
| 7. pro Auto                   | 18. Grün   |
| 8. Parken allg.               | 19. Schule/Kinder/Spielplätze                    |
| 9. Anwohnerparken             | 20. öffentlicher Transport                       |
| 10. E-Mobil/Car-sharing       | 21. divers                                       |
| 11. bestehende Fahrrad-Straße |  |

In einem ersten Schritt wurden die Themen so fein aufgegliedert, dass sie möglichst nahe am Wortlaut der Statements blieben. Für die Rubrik „Probleme“ mit 197 Statements wurden 20 Themen definiert, plus eine Kategorie „divers“. In der finden sich alle Statements, die weitestgehend unleserlich sind bzw. deren Inhalt zu viel Spekulationsspielraum lässt, um sie einer Kategorie zuzuordnen zu können. Sie sollen jedoch nicht unterschlagen werden.

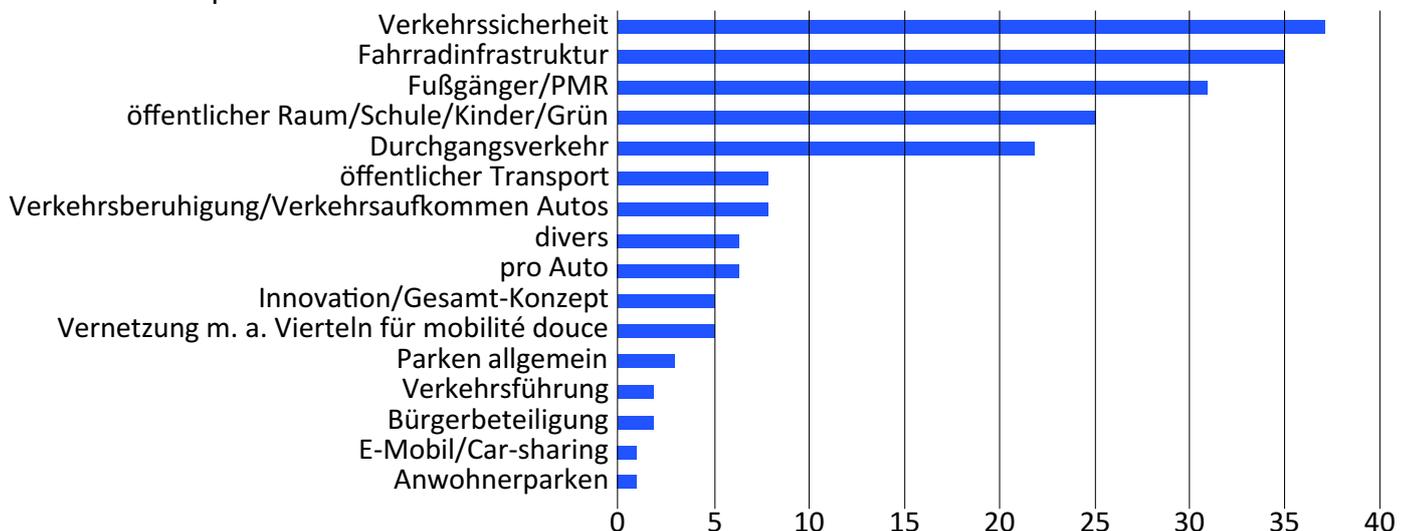


### 3.3. Problemphase

#### Problemphase zusammengefasst auf 16 Themen

Um ein klareres Bild zu bekommen, wurden einzelne Themen, die zueinander passten oder sich gut ergänzten, in einem zweiten Durchgang zusammengefasst. So etwa wurden „Durchgangsverkehr“ und „Verkehrsaufkommen Autos“, Kritik an der „bestehenden Fahrradstraße“ mit Aussagen zu „Fahrrad-Infrastruktur allgemein“, „Fußgänger/personnes à mobilité réduite (PMR)“ und das Thema „Fußgängerampeln“ zusammengelegt. Die Kategorie „öffentlicher Raum als Begegnungs- und Aufenthaltsraum“ wurde ergänzt um die Themen „Grün“ und „Schule/Kinder/Spielplätze“. Dies führte zu einer Reduktion der Themen und einer Neuverteilung der Statements:

1. Verkehrssicherheit
2. Fahrradinfrastruktur allg./bestehende Fahrrad-Straße
3. Fußgänger/personnes à mobilité réduite (PMR)/Fußgänger-Ampeln
4. öffentlicher Raum/Begegnung/Aufenthalt/Schule/Kinder/Spielplätze/Grün
5. Durchgangsverkehr
6. öffentlicher Transport
7. Verkehrsberuhigung/Verkehrsaufkommen Autos
8. divers
9. pro Auto
10. Innovation/Gesamt-Konzept
11. Vernetzung mit anderen Vierteln für mobilité douce
12. Parken allgemein
13. Verkehrsführung
14. Bürgerbeteiligung
15. E-Mobil/Car-sharing
16. Anwohnerparken

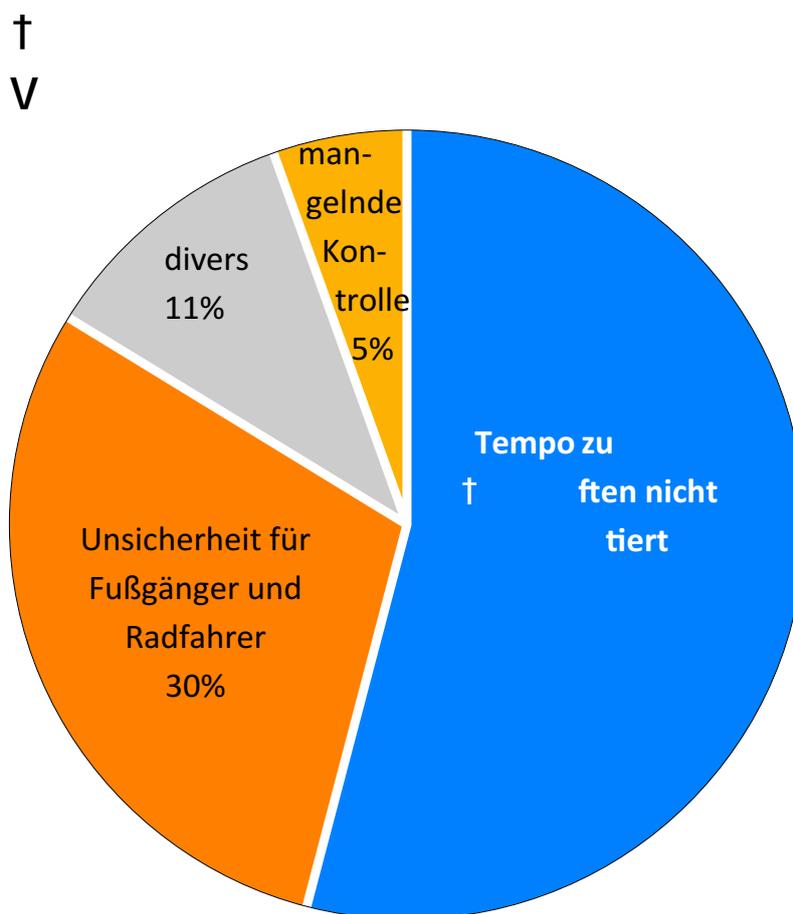


### 3.3. Problemphase

#### Tortendiagramme der drei wichtigsten Nennungen @

Theoretisch ließen sich weitere Themen zusammenfassen, so sind z.B. „Verkehrsberuhigung“ und „Verkehrssicherheit“ eng miteinander verzahnt, denn Beruhigung des Verkehrs trägt zur Verkehrssicherheit bei, deckt aber auch noch andere Aspekte ab, wie Lärm- und Abgasreduktion. Ähnlich argumentieren ließe sich in Bezug auf „Durchgangsverkehr“ und „Verkehrsberuhigung“. Als Faustformel könnte man sagen, je weniger Autos, ob fahrend oder abgestellt, umso mehr Sicherheit, bessere Luft, weniger Lärm, mehr Lebensqualität...

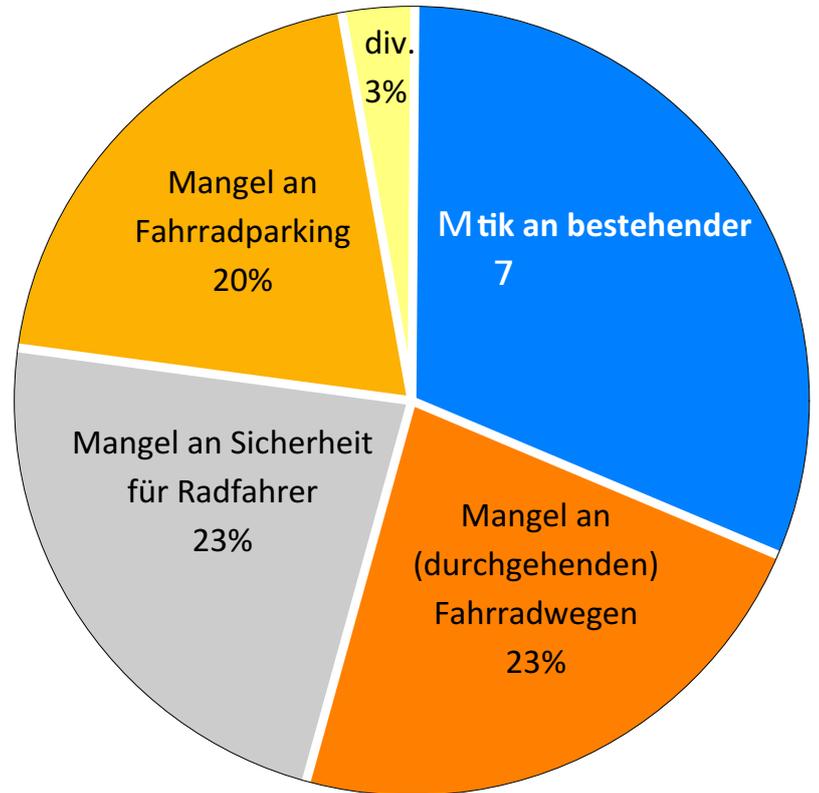
Aus der Liste der Probleme haben wir die drei meist genannten herausgegriffen, um die Aussagen dazu aufzuschlüsseln.



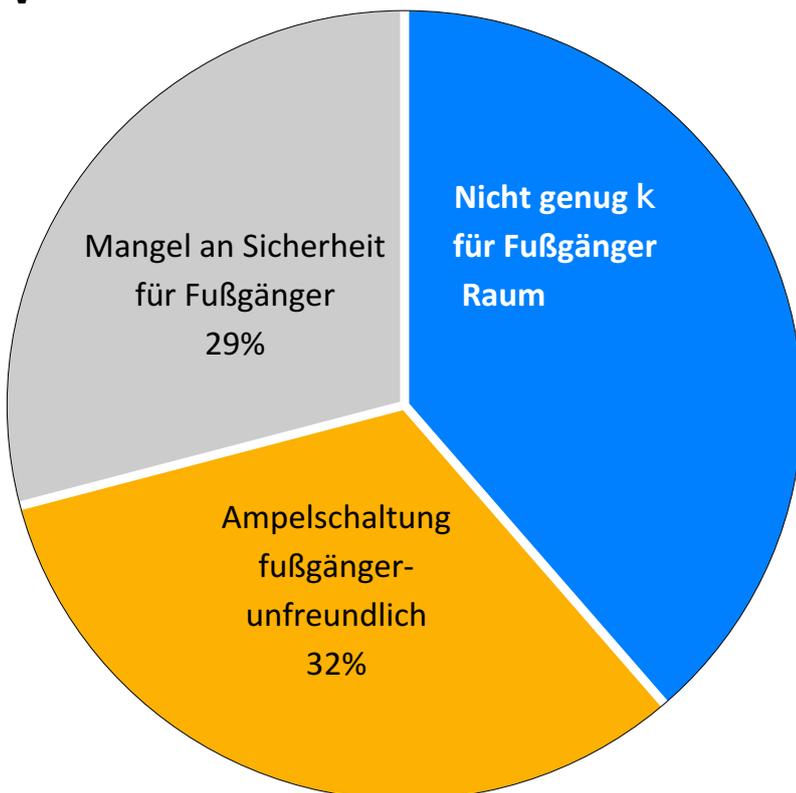
### 3.3. Problemphase

Tortendiagramme der drei wichtigsten Nennungen

Fahrrad - @  
V



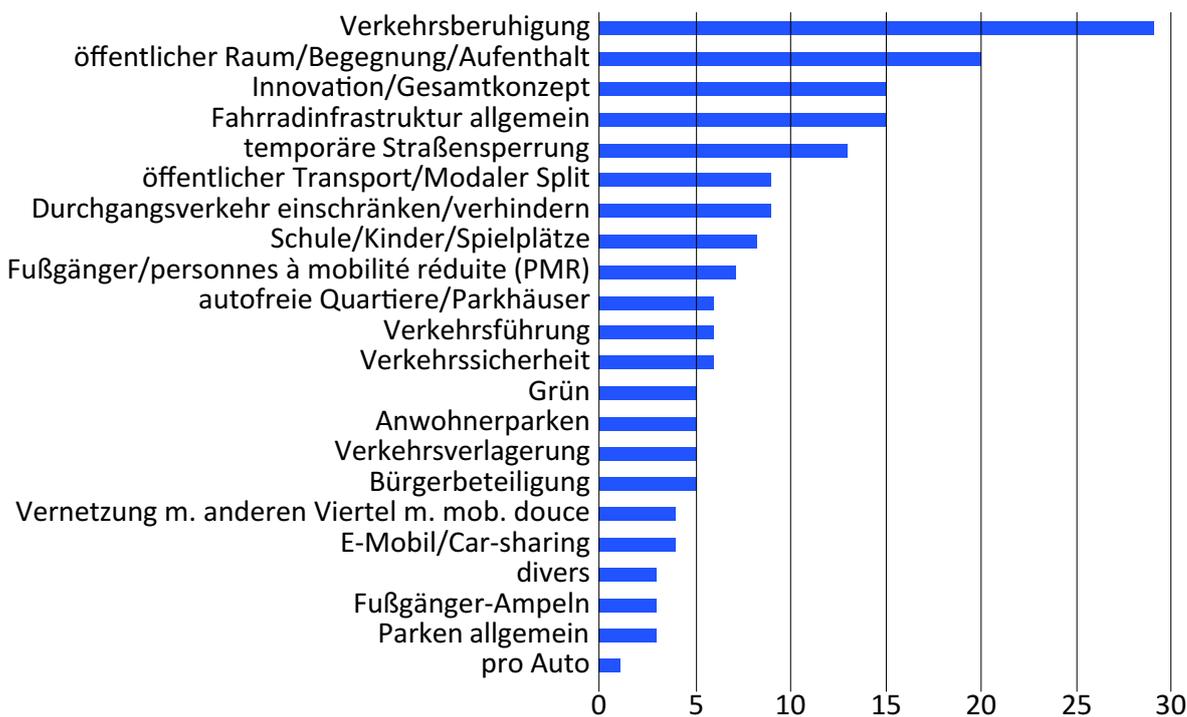
Fußgänger - Kinder - hU k  
V



### 3.4. Lösungsphase

In der Phase @ , ‡ , O “ haben sich folgende 22 O tthemen

- |  |  |
|--|--|
| 1. Bürgerbeteiligung                         | 12. E-Mobil/Car-sharing                          |
| 2. Verkehrsberuhigung                        | 13. Fahrrad-Infrastruktur allgemein              |
| 3. Verkehrssicherheit                        | 14. Fußgänger/PMR                                |
| 4. Verkehrsführung                           | 15. FG-Ampeln                                    |
| 5. Durchgangsverkehr einschränken/verhindern | 16. Vernetzung m. a. Vierteln für mobilité douce |
| 6. Verkehrsverlagerung                       | 17. Öffentlicher Raum/Begegnung/Aufenthalt       |
| 7. temporäre Straßensperrung                 | 18. Innovation/Gesamt-Konzept                    |
| 8. autofreie Quartiere/P-Häuser              | 19. Grün   |
| 9. pro Auto                                  | 20. Schule/Kinder/Spielplätze                    |
| 10. Parken allgemein                         | 21. ÖPNV/Modalsplit                              |
| 11. Anwohnerparken                           | 22. divers                                       |



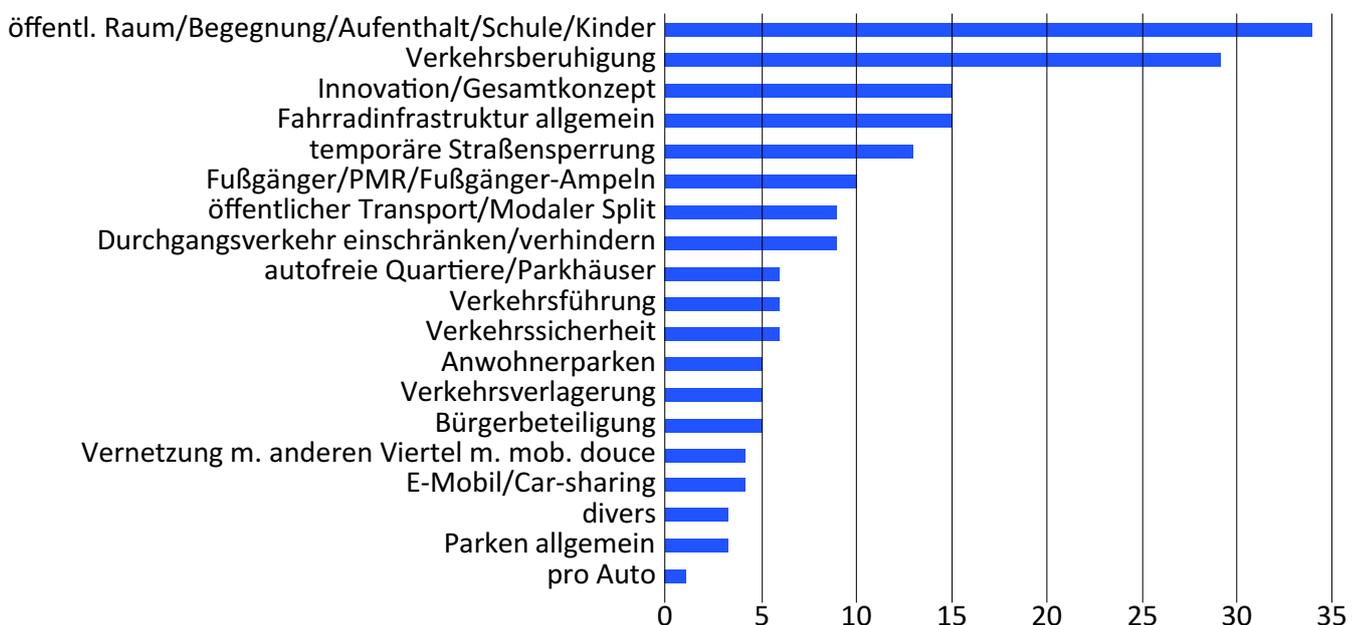
### 3.4. Lösungsphase

#### O phase zusammengefasst auf O tthemen

Anmerkung zur Unterscheidung in Probleme und Lösungen: Diese funktioniert nur annäherungsweise, denn einige Teilnehmende haben in der Problemphase das Problem schon als Lösung gedacht und notiert, z.B. „Straße XY müsste Einbahnstraße sein“; „Priorität für Fußgänger + Velofahrer“. Das sind streng genommen Lösungsvorschläge, wurden jedoch in der Problemphase aufgeschrieben. Von einer Verschiebung der Post-its wurde in diesem Fall abgesehen. Hauptsache ist, dass sie als Thema erfasst sind.

Auch diese Phase betreffend wurden einzelne Themen, die zueinander passten oder sich gut ergänzten, wieder in einem zweiten Durchgang zusammengefasst, zum Beispiel „Fußgänger/PMR“ und „Fußgängerampeln“. Um die Funktion des öffentlichen Raumes als Ort des Aufenthaltes und der Begegnung der Menschen, der Bewegung und des Spiels für Kinder, Jugendliche und Erwachsene, für die Sicherheit auch der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer - (Schul-) Kinder - zu unterstreichen, wurden die Kategorien „Öffentlicher: Raum/Begegnung/Aufenthalt“, „Grün“, „Schule/Kinder/Spielplätze“ zusammengelegt. Dies, im Kontrast zum Ist-Zustand, wo der fahrende und ruhende Autoverkehr den öffentlichen Raum beherrscht.

- |  |   |
|--|---|
| 1. Bürgerbeteiligung                   | 11. Anwohnerparken  |
| 2. Verkehrsberuhigung                  | 12. E-Mobil/Car-sharing   |
| 3. Verkehrssicherheit                  | 13. Fahrrad-Infrastruktur allgemein   |
| 4. Verkehrsführung                     | 14. Fußgänger/PMR/Fußgänger-Ampeln  |
| 5. Durchgangsverkehr einschr./verhind. | 15. Vernetzung mit anderen Vierteln für mobilité douce                        |
| 6. Verkehrsverlagerung                 | 16. öffentlicher Transport/Modaler Split                                      |
| 7. temporäre Straßensperrung           | 17. öffentlicher Raum:<br>Begegnung/Aufenthalt/Schule/Kinder/Spielplätze/Grün |
| 8. autofreie Quartiere/P-Häuser        | 18. Innovation/Gesamt-Konzept   |
| 9. pro Auto                            | 19. divers  |
| 10. Parken allgemein                   |   |

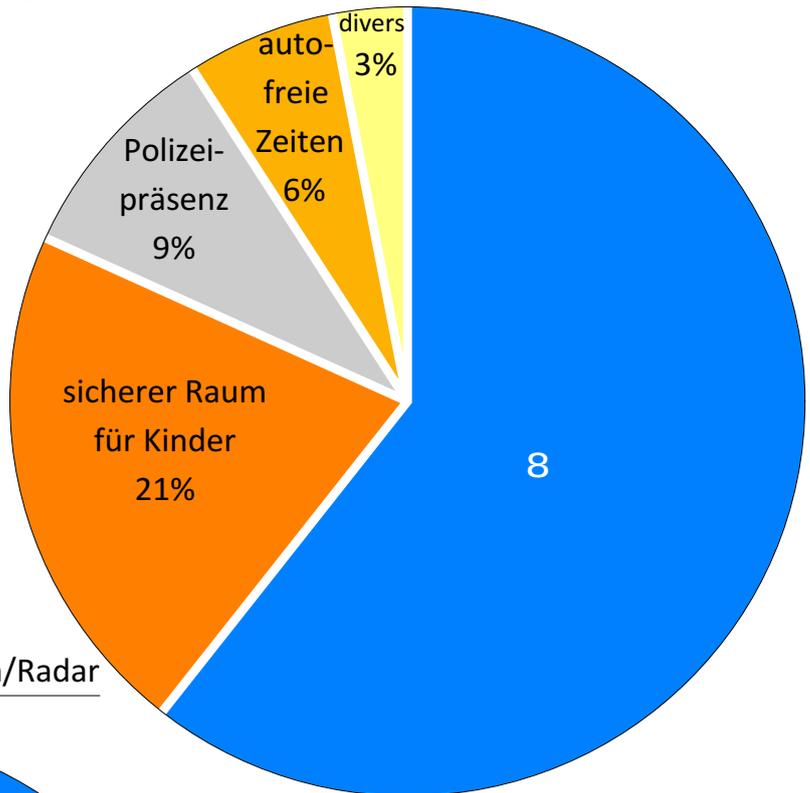


### 3.4. Lösungsphase

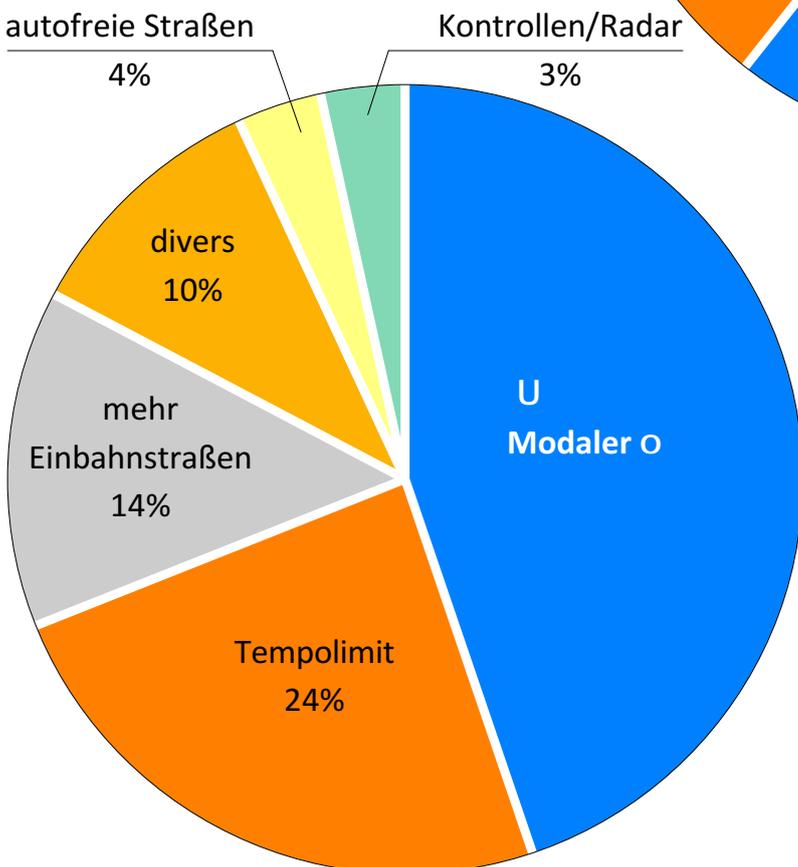
#### Tortendiagramme der wichtigsten V

Aus den Lösungsvorschlägen hat **eis O** die Themen Verkehrsberuhigung und öffentlicher Raum näher unter die Lupe genommen.

öffentlicher k als O  
V



†  
V



## 3.5. Aufgaben

### Aufgabe A

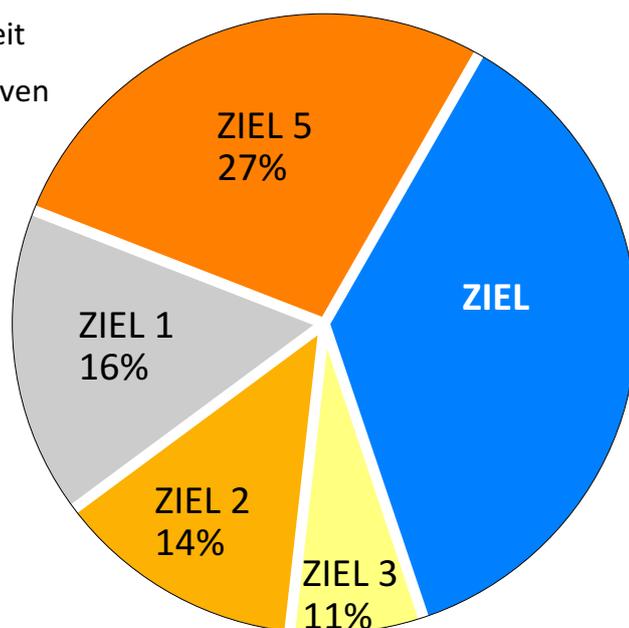
Auf den Tischen lagen zwei Dokumente, die den Teilnehmenden weitere Möglichkeiten boten, sich zu äußern. Zum einen die **Ziele des U** der Stadt Luxemburg, wo sie ihre Prioritäten in Bezug auf diese Ziele angeben konnten sowie ein Fragekatalog zu **O - U**, auf dem die Teilnehmenden die drei für sie wichtigsten Bedürfnisse ankreuzen konnten.

**Aufgabe** : „Onse Mobilitéitsplang fir muer: vernetzt - innovativ - nohaltig“

Die Ziele, die die Stadt Luxemburg in ihrem **Mobilitéitsplang fir** formuliert hat.

Bitte kreuzen Sie **drei Ziele nach** ihrer persönlichen **Priorität** an.

- . h Ziel 4 Erhalt und Verbesserung Lebensqualität
- . h Ziel 5 Schutz der Lebensgrundlagen/Umweltverträglichkeit
- . h Ziel 1 Regionale/überregionale Erreichbarkeit
- . h Ziel 2 Sicherung der Entwicklungsperspektiven
- . h Ziel 3 Mobilität für alle



38 Anwesende haben ihre Fragebögen abgegeben. Sie haben sowohl die Hauptziele als auch Unterpunkte der Ziele angekreuzt. Für die Auswertung wurden die Unterpunkte dem jeweiligen Hauptziel zugeordnet.

Falls die Reihenfolge der Ziele, die die Stadt in ihrem Dokument aufführt, ihre Priorisierung für den Mobilitätsplan widerspiegelt, setzen die Bürger:innen, die in Bonnevoie an der Bürgerbeteiligung teilnahmen, ganz klar andere Prioritäten: Sie setzen Lebensqualität und Umweltverträglichkeit an die ersten beiden Stellen. Diese Ziele stehen im Einklang mit dem Erfordernis einer Verkehrswende und sind zukunftsorientiert, während die Ziele der Stadt eher technokratisch gefasst sind und auf eine Weiterführung des Status quo, ohne Richtungswechsel, hinauslaufen.

### 3.5. Aufgaben

#### Aufgabe B

**Menschen haben unterschiedliche U - und O**

**Aufgabe "** Welche treffen auf Sie zu? Bitte kreuzen Sie **drei U** **nach** ihrer persönlichen **Priorität** an.

Das Ergebnis: Das wichtigste Bedürfnis bezieht sich auf das Lebensumfeld und den öffentlichen Raum als Nicht-Verkehrs-Raum.

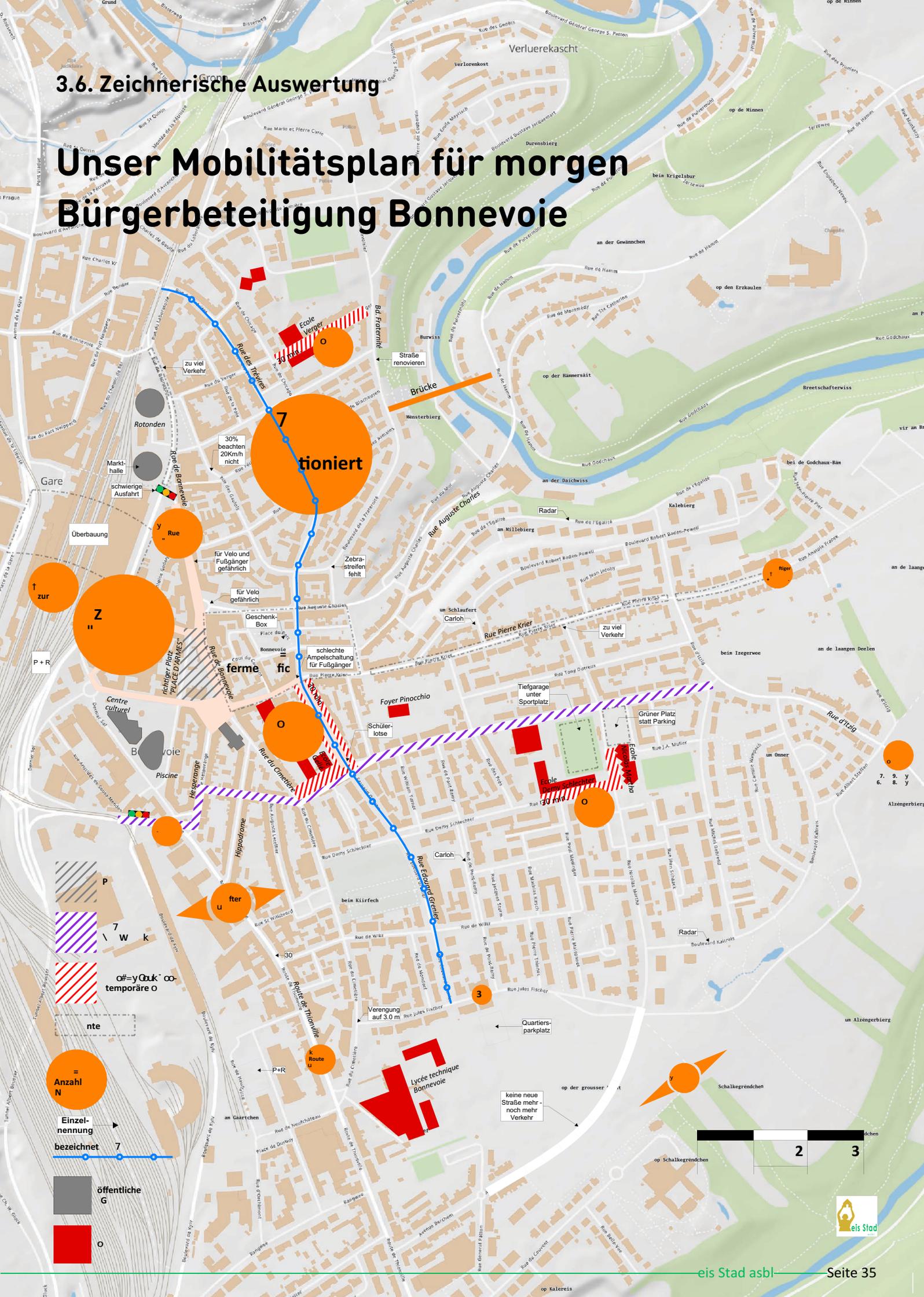
Auf dem zweiten Rang liegt ein Bedürfnis, welches eine klar ablehnende Haltung zu den negativen Folgen der Mobilität bezieht. In Klammern die ursprüngliche Rangfolge. Am Ende die Anzahl der Nennungen.

38 Anwesende haben diesen Fragebogen abgegeben.

Rang neu	urspr. Reihenfolge		Nennungen
1.	(1.)	Es ist wichtig, dass der öffentliche Raum mir die Qualität bietet, mich dort aufzuhalten, zu verweilen oder zu spielen.	21
2.	(3.)	Mir ist es wichtig, dass ich in meinem Zuhause nicht durch Verkehrsemissionen und geräusche gestört werde.	19
3.	(2.)	Mir ist es wichtig, dass ich meine Besorgungen im näheren Umfeld tät igen kann.	14
4.	(14.)	Ich bin regelmäßig mit Kindern bzw. als Familie unterwegs.	11
5.	(5.)	Mir ist es wichtig meine Wege möglichst schnell zurückzulegen.	9
6.	(6.)	Ich bewege mich hauptsächlich innerhalb der Stadt.	7
7.	(7.)	Ich stoße regelmäßig auf Hindernisse bei meinen Wegen in der Stadt.	6
8.	(11.)	Ich wähle meine Wege nach Aspekten der Verkehrssicherheit aus.	5
9.	(10.)	Ich bin regelmäßig über die Stadtgrenze hinaus unterwegs. (z.B. Arbeit, Freizeit)	4
10.	(4.)	Ich möchte mein Ziel möglichst direkt erreichen.	3
11.	(9.)	Ich wähle meine Wege danach aus, ob das Umfeld ansprechend ist.	2
11.	(13.)	Ich möchte mich möglichst komfortabel fortbewegen.	2
12.	(8.)	Oft plane ich meine Wege durch die Stadt, bevor ich aufbreche.	1
13.	(12.)	Die Kosten für die Fortbewegung spielen für mich eine wichtige Rolle.	0
13.	(15.)	Ich transportiere häufig große oder schwere Gegenstände.	0

### 3.6. Zeichnerische Auswertung

# Unser Mobilitätsplan für morgen Bürgerbeteiligung Bonnevoie



**Legende:**

- Anzahl N:** (Orange circle)
- Einzelnenennung bezeichnet:** (Blue line with dots)
- öffentliche G:** (Grey square)
- O:** (Red square)



### 3.7. Diskussionsveranstaltung 30. März 2023



Kein Durchkommen mit dem Lastenrad zum Foyer scolaire

An diesem Tag fanden sich sowohl Teilnehmer:innen des Workshops vom Oktober 2022 als auch neue Interessierte ein. Nach der Präsentation der Auswertung des Workshops (auf den vorherigen Seiten dargestellt) und der detaillierten Erklärung des **Good Way Bonnevoies** (auf den folgenden Seiten dargestellt) wurde die Diskussion darüber eröffnet. Auffallend war, dass die Wortmeldungen der Workshopteilnehmer:innen **Good Way "** bestärkten und anerkannten, dass damit ihrem Wunsch nach mehr Unterstützung der sanften Mobilität und mehr Förderung des Quartierlebens (im Sinne des Lokalkolorit) in Bonnevoie Rechnung getragen wird. Der gezielte Einsatz von *Modalen Filtern* wurde als sinnvolle Maßnahme gewertet.

Die neuen Teilnehmer:innen wiederum bestätigten das unterdrückte Ergebnis der Onlineumfrage der Stadt, nämlich, dass sie Alternativen zum Auto wählen würden, wenn die sanfte Mobilität mehr gefördert werden würde. Im **Good Way "** geht es vor allem um Nahmobilität und weniger um beispielsweise ein verbessertes Busnetz in der Gesamtstadt, auch wenn dieses natürlich integraler Bestandteil der Verkehrswende sein muss.

Weitere Anmerkungen aus dem Repertoire der vorhersehbaren Pauschalaussagen werden hier entkräftet. Diese Gegenargumente waren schon vor dem 30. März 2023 Bestandteil des Dossiers.

#### **Die Menschen in Luxemburg wollen das**

Die Umfrage im Rahmen von **Onse Mobilitéitsplang fir muer** hat gezeigt, dass mehr als zwei Drittel, also eine große Mehrheit, für eine Verkehrswende bereit ist, wenn auch einige nur unter bestimmten Bedingungen. Auch die Ergebnisse des Bürgerrats auf nationaler Ebene zeichnen ein eindeutiges Bild. Die Bedeutung der Verkehrswende ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Den meisten Menschen ist klar, dass nicht nur Politik und Wirtschaft, sondern auch sie selbst etwas für den Klimaschutz im Verkehr tun können. Leider bleibt eine kleine Gruppe der Autofahrenden immer sehr laut vernehmbar, wenn es um die Behauptung des Gegenteils geht.

#### **Das ist doch alles @**

Soll sich etwas ändern, steht bestimmt irgendeine Ideologie dahinter. Soll alles so bleiben wie gehabt, ist das hingegen die Manifestation rationalen und unvoreingenommenen Denkens.

#### **Wenn es sich um tionale Straßen handelt kan die Stadt nichts machen**

Auf nationaler Ebene ist sehr wohl die Bereitschaft vorhanden, die Verkehrswende positiv zu begleiten, vor allem in der Stadt. Allein die Stadtregierung hat aber bisher die Kooperation nicht einmal gesucht.

### 3.7. Diskussionsveranstaltung 30. März 2023

#### **Ich habe die Freiheit zu , womit ich**

Wird gerne verwechselt mit dem für sich beanspruchten Recht, unlustauslösende Regelungen zu bekämpfen oder zu ignorieren, sogar wenn man anderen Menschen damit schadet (schlechte Luft, Lärmbelästigung, Verletzte und Verkehrstote).

Und die Stadtpolitik sagt: Man kann ja niemandem etwas vorschreiben. Zur Erinnerung: Wie war das mit dem sauren Regen und bleihaltigem Benzin? Oder mit der Gurtpflicht?

#### **Es können doch nicht einfach Straßen gesperrt**

Die meisten Baustellen beweisen, dass es geht. Die positiven Auswirkungen sind dann immer sofort wahrzunehmen. Der Individualverkehr nimmt ab. Warum werden Straßen dann danach wieder geöffnet? Selbst der Brückenbau in der Rue d'Iitzig war möglich. Und gerade sehr deutlich zu erleben: Rue Jean-Baptist-Gellé. Geht nicht? Geht sehr wohl.

#### **K tungsverkehr wird durch Sper ungen behindert**

Nein. Alles elektronisch regel- und steuerbar. Rettungsfahrzeuge, aber auch öffentliche Entsorgung, können sich Barrieren oder Poller selbstverständlich freischalten. Und wenn etwas Rettungsfahrzeuge behindert, dann der vom Individualverkehr verursachte Stau.

#### **Es gibt nicht genug h**

Das Festungsstadt-Argument. Doch, aber der muss nun mal dem Auto weggenommen werden. Bisher gab es keinen Platz für Kinder, Fuszgänger:innen, Radfahrer:innen. Weniger Autos - mehr Freiräume für alle, mehr Lebensqualität im Quartier.

#### **Ich bin aufs Auto**

Der Klassiker. Wenn nur diejenigen Auto fahren, die alters- oder gesundheitsbedingt schlecht zu Fuß sind, gäbe es wirklich keine Verkehrsprobleme, nicht einmal Umweltprobleme. Fünf Kilometer Kurzstrecken wären eigentlich von ziemlich vielen Menschen auch ohne Auto leicht zu bewältigen - bevorzugt mit dem Fahrrad, dann noch dazu gesund und entspannt. Nur für die Sicherheit beim Fahrradfahren muss die Politik massiv etwas unternehmen.

#### **Weniger Individualverkehr schadet der ‡ ft und Arbeitsplätzen**

Weniger Autoverkehr ist gut für die ganze Gesellschaft, also auch die Nicht-Auto-Fahrende. Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analysen zeigen, dass Autoverkehr die Gesellschaft Geld kostet, während von aktiver Mobilität wie Radfahren alle Menschen profitierten.

#### **Mit dem Rad oder dem ffentlichen Transport kan ich keine großen Sachen, die dazu unhandlich , bis in abgelegene Bereiche**

Kommt ja nicht täglich und bei jeder Fahrt vor. Auf wie viel Prozent aller Fahrten befördert man denn Kühlschränke oder den Einkauf einer fünfköpfigen Familie? Wie hoch ist der Anteil aller dieser Transporte am gesamten Verkehrsaufkommen? Entstehen Staus durch den Transport von großen Sachen oder durch den Platzbedarf von 1 PKW (150 m<sup>2</sup> bei 50 km/h) auf durchschnittlich 1,2 Personen? Die Ausnahme sollte nie den Regelfall begründen.

### 3.7. Diskussionsveranstaltung 30. März 2023

#### 8 **fte werden Bankrott gehen**

Es gibt ausreichend Studien, die belegen, dass Geschäftsleute den Bedarf an Parkplätzen oder Zugänglichkeit mit dem Auto überschätzen. In Wirklichkeit laufen die Geschäfte in fußgängerfreundlichen Zonen und verkehrsberuhigten Geschäftszentren besonders gut. Autofreiheit hat einen weit höheren positiven Einfluss, als das Gegenteil davon.

#### **Natürlich kann man vieles auch ohne Auto , muss aber dann diverse Einschränkungen zusätzlichen Aufwand**

Die Einschränkungen gelten aber nur für das Individuum, nicht für die gesamte Gesellschaft. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen würden dabei sehr wohl profitieren. Ebenso die Bewohner:innen von stark befahrenen Straßen, Kinder, ältere Menschen, die Gesundheit aller. Da kommen viele Vorteile zusammen. Und wenn denn das Auto die einzige Alternative wäre, dann nur deshalb, weil wir uns seit 60 Jahren massiv darum bemühen, dass das so ist. Klar funktionieren die Alternativen dann nicht. Aber warum muss dies so bleiben?

#### **Lastenräder sind zu , zu , viel zu schnell und werden von Leuten , die wie einer Wahlwerbung der Grünen**

Das Argument erweist seine Unlogik leicht, wenn man ein Lastenrad mal neben ein SUV stellt. Hier geht es nicht um ein Argument, sondern um Gefühle. Schon mal eins Probe gefahren? Wenn es erst Mal Lastenräder zum Ausleihen mitten im Quartier gibt, kann sich jede und jeder davon überzeugen, wie sinnvoll diese sind.

#### **h ftung ist Abzockerei. ° innen zahlen genug O**

Alle Menschen in Luxemburg zahlen Steuern, egal ob sie Autofahren oder nicht. Die Kosten alleine für den Unterhalt des Straßennetzes übersteigen hierbei bereits die spezifischen Einnahmen aus dem Kfz-Sektor. Von den Kosten für Straßenneu- der Umbau nicht zu reden. Relevant sind auch Kosten für die Erkrankungen auf Grund von schlechter Luft, Lärm, Unfall. Parkplätze müssen aber auch deshalb teuer werden, damit die Wahl des Verkehrsmittel wieder objektiv möglich wird.

Am Ende geht es für alle Bewohner: innen Bonnevoies um die Frage:

## Was bringt **Good Way Bonnevoie** positives?



Foto: Riese & Müller Packster 70

### 3.8. Zusammenfassung Teil I

#### Unser Mobilitätsplan für Bürgerbeteiligung "

Die Teilnehmenden bewerten die **Auswirkungen des @** auf  
die ° und O , die **Straßenraumgestaltung** und die  
† mehrheitlich **tiv**.

Als Hauptverursacher hierfür sehen sie den Durchgangsverkehr an. Aber auch  
die mangelnde Infrastruktur für Radfahrer:innen wurde deutlich kritisiert.

=

Zentrum Bonnevoies (öffentlicher Raum)

Durchgangsverkehr (Lebensqualität)

Schulstraßen (Sicherheit und Verkehrsberuhigung)

Fahrradinfrastruktur (Lösung und zukünftige Ausrichtung)

y

In einzelnen Schritten zur **Fußgängerzone im Zentrum**

Konsequente Einführung der „**Schulstraße**“.

**Modaler Split** zur **Reduzierung des )**

bzw. des mobilen Individualverkehrs mit

**Bevorzugung des Radverkehrs**

und insgesamt der **mobilité** .

# Good Way Bonnevoies

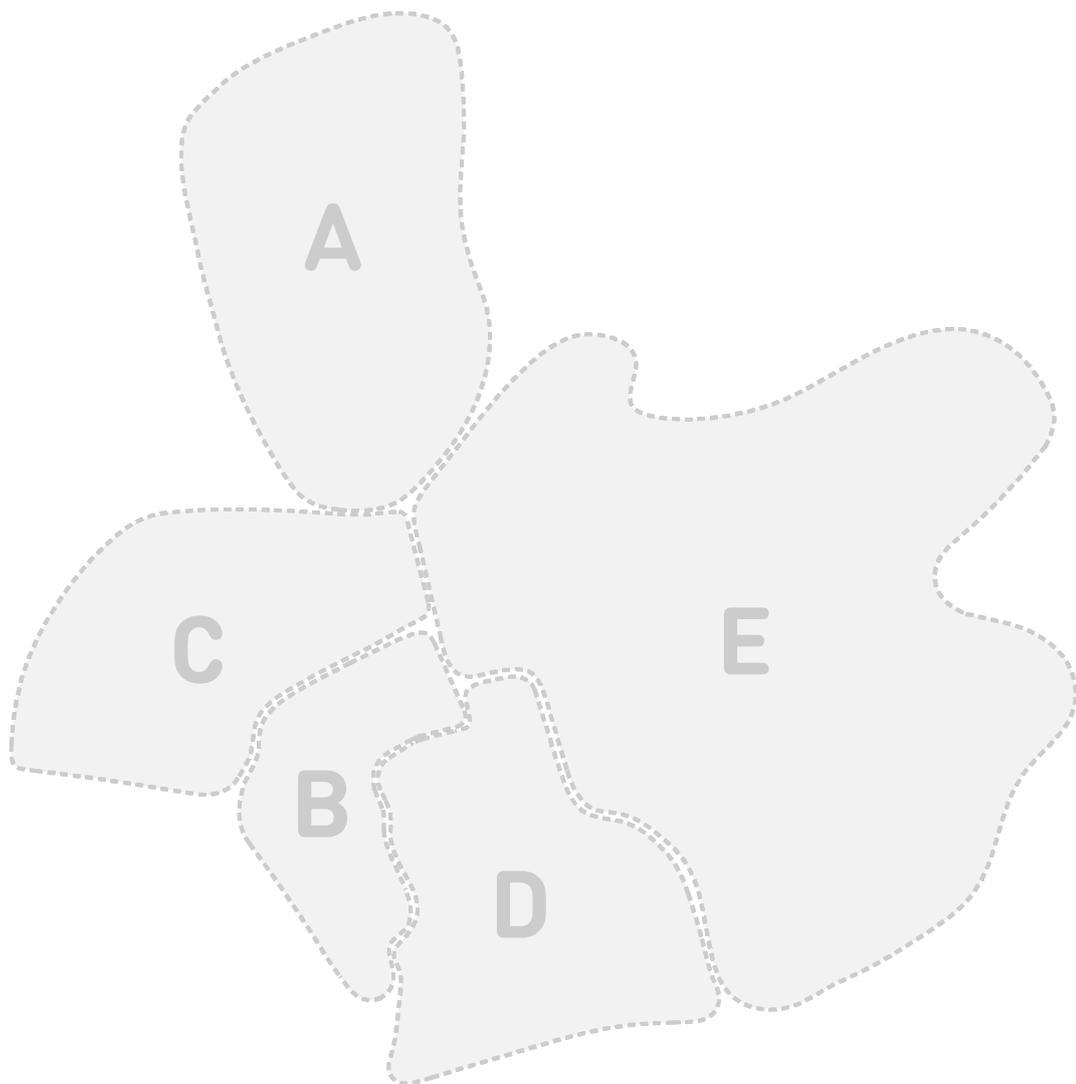


Raum wäre schon vorhanden, er ist nur offensichtlich falsch verteilt.  
Und in der Schulstraße Rue Jean-Baptiste Gellé (Bild rechts) bleibt das auch nach deren kompletter Neuherstellung so.

# Good Way Bonnevoie

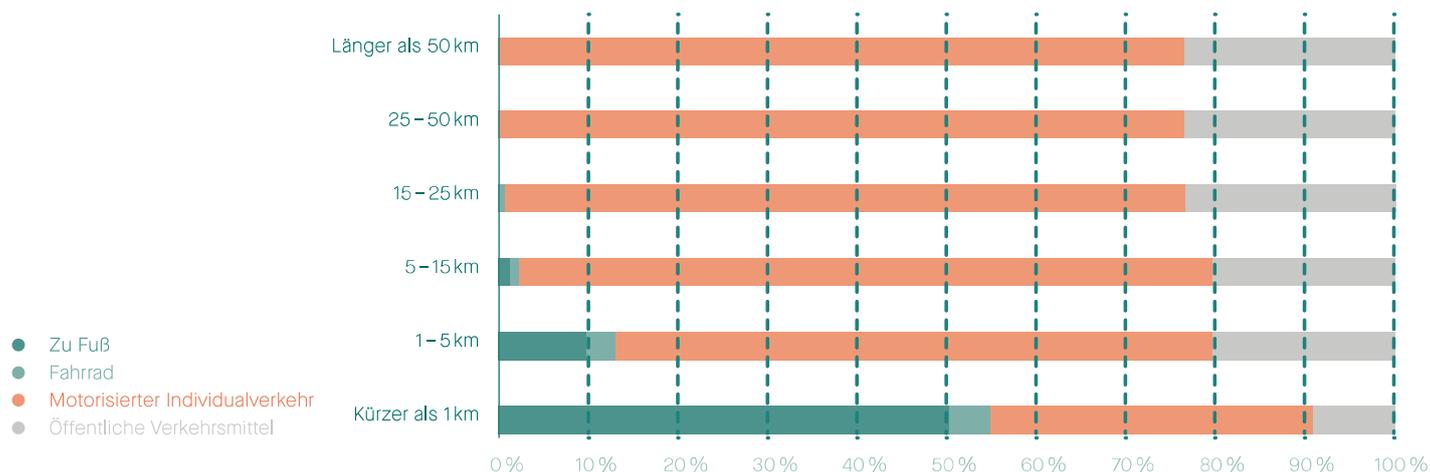
Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil II



# Good Way Bonnevoie

## Modal Split nach Wegstrecke – Einwohner



**Ein Drittel** aller Wege unter 1 km und **zwei Drittel** aller Wege zwischen 1 und 5 km werden mit dem Auto zurückgelegt. Bei Wegstrecken über 1 km liegt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel annähernd konstant bei etwa **20%**.

# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil II

### 4. Leitgedanken und Theorie

# 4.1. Theorie I

## **In der Vergangenheit wurde Mobilität ausschließlich mit dem motorisierten Individualverkehr gleichgesetzt.**

Es ging dabei um Kapazität und Geschwindigkeit des Verkehrsflusses, die Hauptmaßnahmen waren Infrastrukturen für Kraftfahrzeuge. Geplant wurde ausschließlich von Verkehrsingenieur:innen. Heute offenbaren Verkehrspolitik und Stadtplanung, die 60 Jahre lang vom Autoverkehr dominiert wurden, unübersehbare Nachteile.

Die Bevorzugung nur eines Transportmittels hat unsere gewachsenen Städte, die Natur und das Klima zerstört, sie schädigt die Gesundheit und am Ende führte sie doch nur zum Stillstand des Verkehrs und direkt in den Stau.

Vor dem Hintergrund verschärfter Klimaziele bedarf es heute andere Strategien. Zwei Ansätze konkurrieren hier um Deutungshoheit.

### **Das integrative Verkehrskonzept**

Hier liegt der Fokus auf dem zentralen Verkehrsproblem: Der drohende „Verkehrsinfarkt“. Ein Schreckgespenst für jeden Wirtschaftsstandort, denn Wirtschaftswachstum (zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen) kann es danach ohne entsprechende Verkehrsentwicklung nicht geben.

Angestrebt wird ein Verkehrssystem, das eine ökonomisch effiziente, sozial verträgliche und die Umwelt schonende, nachhaltige Verkehrsentwicklung gewährleistet.

Verkehrspolitik soll hier vor allem marktgerecht und zielorientiert sein. Schnelle, reibungslose und kostengünstige Mobilität erfordert leistungsfähige Netze.

Theoretisch setzt das integrative Verkehrskonzept auf den harmonischen Interessensausgleich aller Beteiligten mit dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. In der Praxis setzen sich allerdings die machtvolleren Interessensvertreter durch. Das Ergebnis ist eine weitere kalkulierte Verkehrszunahme.

### **Die †**

Der Fokus liegt dabei auf den Menschen. Es geht um Erreichbarkeit und Lebensqualität, soziale Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität sowie wirtschaftliche Lebensfähigkeit. Die Hierarchie der Mobilitätsformen geht allerdings vom Fußgänger zum Radfahrer, zum ÖPNV und stellt erst an letzte Stelle Privatfahrzeuge. Die Methoden sind ausgeglichene Kombinationen von Infrastruktur, Anreizsystemen und Push-Faktoren, um das Verkehrsaufkommen klimaverträglich zu moderieren. Regulierung, Information und Förderung mit dem Ziel einer integrierten Entwicklung aller Verkehrsträger und der Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität. Verkehrsreduzierung, Verhaltensänderung und Verzicht sind keine Ausschlusskriterien. Das Auto ist keine Notwendigkeit, sondern ein starker Ausdruck von Bequemlichkeit. Mobilität wird deshalb anders gedacht.

**Wenn alles so bleiben soll wie es ist, dann muss man auch nicht über neue Formen der Mobilität auf Quartiersebene nachdenken. Mit den Maßstäben aus 60 Jahren Autodominanz wird **Good Way Bonnevoie** nicht funktionieren. Der Plan ist auf Veränderung aus.**

Für die ↑ soll öffentlicher Raum umverteilt und dadurch attraktiver und lebenswerter gemacht werden. Das bedeutet mehr Fahrradstraßen und -infrastruktur, mehr Platz für Fußgänger und für die öffentlichen Verkehrsmittel. Neben Änderungen in der Verkehrsführung sollen bestimmte Straßen nur noch für Anwohner und Lieferanten mit Ausnahmegenehmigungen befahrbar sein.

Letztendlich bedeutet ↑ aber auch die weitgehende Dekarbonisierung des Verkehrssektors (der Mobilität) um nationale und internationale Klimaschutzziele zu erreichen.

Auch Luxemburg muss das EU-Klimagesetz einhalten und bis 2050 klimaneutral sein. Bereits ab 2030 dürfen es nur noch 55% der Werte von 1990 sein.

Der Ansatz, auf Freiwilligkeit zu setzen, wird hier nicht in Betracht gezogen: *„Pendler, bitte stellen Sie ihr persönliches Fahrverhalten (Schleichwege, Abkürzungen durch Wohnquartiere) schnellstmöglich um. Danke!“*



Öffentlicher Raum  
- für welchen Nutzen?

## Nahmobilität

Nahmobilität ist das Schlüsselkonzept für mehr Lebensqualität und Klimaschutz auf Quartiersebene. Dafür wäre ein Zielwert von 60% aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad im Radius von ungefähr fünf Kilometern anzustreben. Der Modale Split sähe dazu folgendermaßen aus: 35% aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt bei einer Wegstrecke von bis zu drei Kilometern. 18% mit dem Fahrrad bei einer Strecke bis zu sieben Kilometern. 7% bis zu 10 Kilometern mit dem Pedelec. 15% mit dem Bus (oder Bahn) bis zu 50 Kilometer und zum Schluß erst das Auto mit einem Anteil von 25% an allen Wegen täglich.

Konsequent zu Ende gedacht schafft mehr Fuß- und Radverkehr Freiräume im öffentlichen Raum aber eben auch Freiräume für die Anteile des motorisierten Verkehrs, die nicht verlagerbar sind.

Um diesen ambitionierten Modalen Split im Quartier als Startpunkt aller Wege zu erreichen, muss beginnend an der Haustür konsequent das Lebensumfeld betrachtet werden. Der Fußverkehr erhält nicht mehr nur Restflächen, sondern entsprechend seiner sozialen und kommunikativen Funktion, Fläche mit hoher Verweil- und Aufenthaltsqualität. Fuß- und Radverkehr sind eigenständige Verkehrsarten, die nur in Ausnahmefällen (shared space) auf gemeinsamen Flächen mit dem Autoverkehr geführt werden. Bike&Ride muss an allen Haltestellen berücksichtigt sein, denn dort ist die Schnittstelle für die Fahrten, die zum Ziel mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln innerhalb eines Weges zurückgelegt werden (Intermodalität; z.B. zu Fuß - Bus - Rad - zu Fuß).



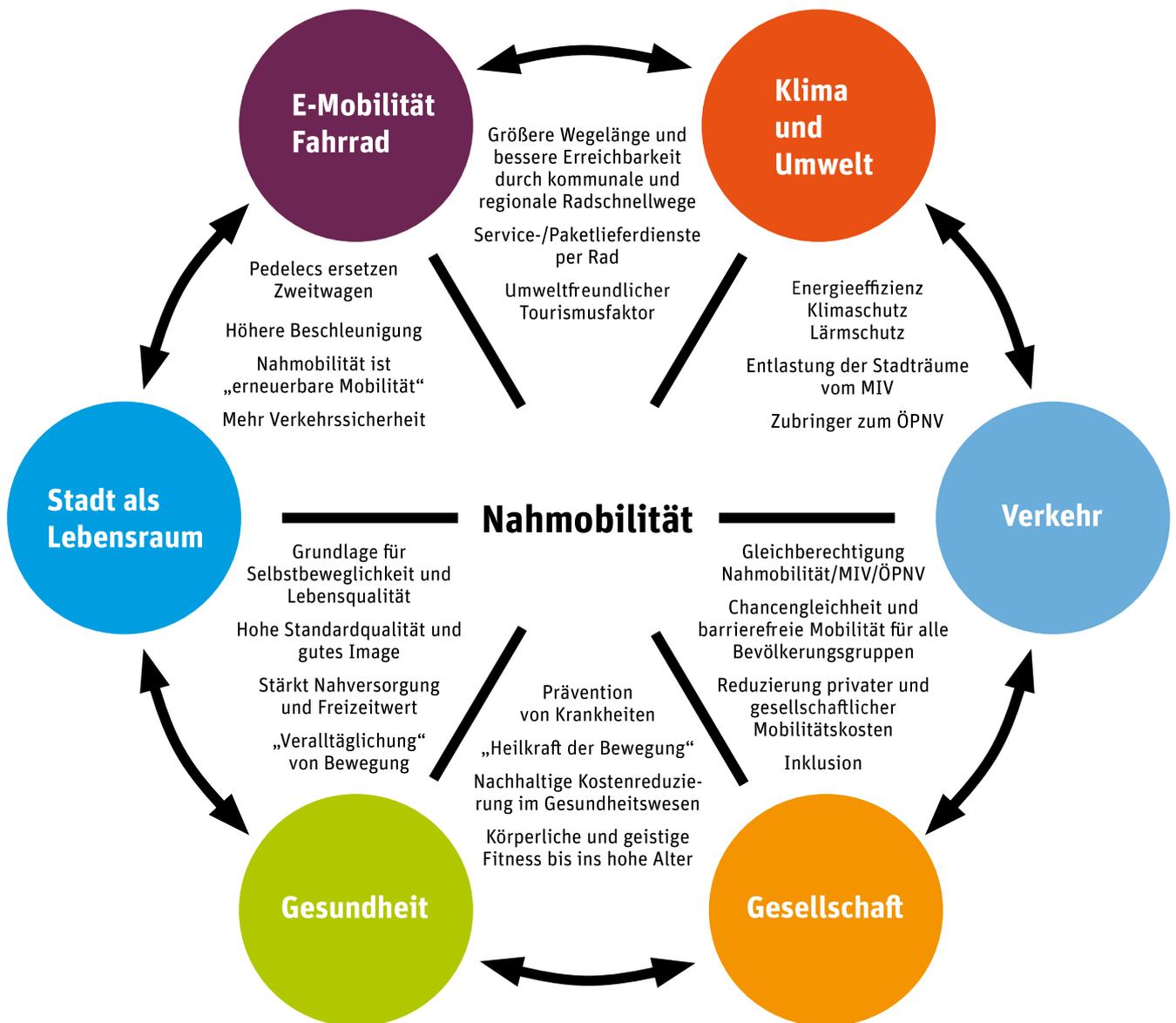
Sackgasse für den Rollator. Ist die Baustelle fertig, ist der Gehweg noch immer viel zu schmal. Dafür gibt es dann aber wieder zwei Parkplätze mehr im öffentlichen Raum.

Es gibt ausreichend sichere Querungsstellen mit vorgeschalteten Maßnahmen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs und keinen Wegfall von Zebrastreifen in Zone-30-Straßen. Keine zugeparkten Trottoires oder Poller, Schilder und Gerüste, die im Wege stehen. Gehwege müssen durchgängig gestaltet sein ebenso wie die Radinfrastruktur. Oberste Priorität bei der Mobilitätsplanung erhalten die Schutzbedürfnisse des Fußverkehrs.

Für ein selbstbestimmtes Leben ist die Nahmobilität der wichtigste Faktor. Qualität der Fuß- und Radwege im Quartier sind entscheidend für den Grad an gesellschaftlicher Teilhabe von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und für die schon immer im Straßenverkehr Gefährdetesten: Kinder und Jugendliche.

# Nahmobilität

Zur Sensibilisierung der Menschen für Nahmobilität können alle nötigen Schritte temporär hergestellt werden. Öffentlichkeitsarbeit stellt den elementaren Wert und die besondere verkehrliche, soziale und gesundheitliche Bedeutung des Fußverkehrs in der Kommune heraus. Das Wort Laufkundschaft erhält wieder seinen ursprünglichen Sinn. Klimaziele wären wieder erreichbar.



Nahmobilität 2.0;  
 2. Auflage, Februar 2015, Seite 76  
 Hrsg.: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,  
 Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.; Grafik: P3 Agentur

## 4.2. Theorie II

### Bürgerbeteiligung in der Mobilitätsplanung

Die Versuchung, aus einem alle fünf Jahre abgerufenem Wählerauftrag ein „Weiter-so“ abzuleiten, ist groß. Besser wäre es in gesellschaftlich wichtigen und drängenden Fragen der Zukunft die Bürger:innen direkter mit einzubeziehen.

Klimaschutz wäre eine solche Frage und damit unmittelbar im Zusammenhang stehend auch die Mobilitätsplanung der Stadt Luxemburg.

Die im September 2022 vom Bürgerrat vorgelegten „57 Ideen für mehr Klimaschutz“<sup>13</sup> zeigen, dass die Bevölkerung bereit ist viel weiter zu gehen, als es Politiker:innen meinen glauben zu können - im Sinne von: Was zumutbar wäre.

Diese Diskrepanz bringt auch die im Rahmen des **Onse Mobilitéésplang fir** durchgeführte Onlineumfrage ans Licht. Über 8000 Menschen hatten sich daran beteiligt. Näherungsweise könnte man aus den Ergebnissen ableiten, dass bis zu 73% der Umfrageteilnehmer:innen bereit wären, die Nutzung des PKW's für ihre Mobilität einzuschränken, auf das Auto zu verzichten, falls sie nicht bereits heute schon keines besitzen. Ein beachtliches Ergebnis. Vielleicht wurde es deshalb erst mal der Öffentlichkeit vorenthalten und erst auf Druck von **eis O** zugänglich gemacht?<sup>14</sup>

Aus den Umfrageergebnissen könnte die Stadtpolitik eigentlich konkrete Maßnahmen ableiten. Alle Bürger:innen könnten mitgenommen werden von Politiker:innen, die die Erkenntnis gepackt hat, dass es so nicht weiter geht und dass nur noch Maßnahmen für angemessenen Klimaschutz, besseren Gesundheitsschutz und eine Stadt mit Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum helfen werden. Und auch, um notwendigen Fahrzeugen überhaupt ein „Durchkommen“ während Stoßzeiten zu ermöglichen (Einsatzfahrzeuge, Lieferverkehre etc.).

„Ein entscheidendes Kriterium für **gute Bürgerbeteiligung ist die Mitwirkung aller**  
° **. Damit sind alle - innen einer Stadt oder eines** " unabhängig von Alter und Staatsangehörigkeit gemeint. Es müssen verstärkt Anstrengungen unternommen werden, um schwer erreichbare Gruppen durch unmittelbare Ansprache für die Teilnahme an Beteiligungsprozessen zu gewinnen.“<sup>15</sup>

<sup>13</sup> [www.buergerrat.de/aktuelles/luxemburg-57-ideen-fuer-mehr-klimaschutz/](http://www.buergerrat.de/aktuelles/luxemburg-57-ideen-fuer-mehr-klimaschutz/)

<sup>14</sup> Das Zurückhalten der Daten ist gem. Commission d'accès aux documents (CAD) nicht rechtmäßig

<sup>15</sup> [www.buergergesellschaft.de/mitentscheiden/grundlagen-leitlinien/qualitaetskriterien-kommunaler-buergerbeteiligung](http://www.buergergesellschaft.de/mitentscheiden/grundlagen-leitlinien/qualitaetskriterien-kommunaler-buergerbeteiligung)

Jean-Luc Weidert, Leiter der Mobilitätsabteilung bei Schroeder&Associés, der einen Beteiligungsprozess in Hesperange begleitet hat, sagt im TAGEBLATT vom 02.05.2022: „Wir dürfen keine Angst vor neuen Wegen haben und vor allem auch keine Angst haben, die neuen Visionen den Bürgern zu erklären und sie in die Planung mit einzubeziehen. Das geschieht am besten über Workshops.“ [...]

In der **Ausschreibung der Stadt O** zum Prozess des Mobilitätsplans heißt es beim Thema Bürgerbeteiligung:

„Bei der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Stadt Luxemburg wird auf folgende Punkte besonders geachtet werden:

- Es erfolgt eine unmittelbare Beteiligung von fachlich wichtigen Interessengruppen, Institutionen und Verbänden im Rahmen einer Fachgruppe Mobilität.
- **Eine unmittelbare Beteiligung der Öffentlichkeit** wird in allen relevanten Projektphasen erfolgen. Dabei wird versucht werden, mittels **unterschiedlicher** , , **viele** " anzusprechen.
- Die **Öffentlichkeit wird regelmäßig** über Pressearbeit und andere Medien **über den** **O - und** ) informiert.“<sup>16</sup>

Unter **unterschiedlichen** " , die „möglichst viele Bevölkerungsgruppen“ ansprechen sollen, führt die Stadt weiter auf Seite 8 der Ausschreibung folgende Möglichkeiten für Bürgerbeteiligung auf:

y , 7 , ° , \ **ttform, digitale y** , ‡ ,  
 Zudem ist „während des gesamten Erarbeitungsprozesses“ eine „aktive Pressearbeit geplant“.<sup>17</sup>  
 Das **verkehrliche Leitbild** <sup>18</sup> ist in Phase 2 unter **umfassender Beteiligung von h tik und**  
**Öffentlichkeit zu entwickeln** <sup>19</sup>



<sup>16</sup> Verkehrsentwicklungsplan (VEP), Stadt Luxemburg: Leistungsbeschreibung, Seite 7

<sup>17</sup> idem, Seite 8

<sup>18</sup> idem, Seite 14

<sup>19</sup> [www.tageblatt.lu/headlines/der-lange-weg-zur-mobilitaet-der-zukunft-blick-hinter-die-kulissen/](http://www.tageblatt.lu/headlines/der-lange-weg-zur-mobilitaet-der-zukunft-blick-hinter-die-kulissen/)

Bisher wurden die Bürger:innen beim **Onse Mobilitéésplang fir** nicht eingeladen, an der Entwicklung des Leitbildes mitzuarbeiten.

Von den angekündigten **O** über den aktuellen „Sach- und Diskussionsstand“ **keine O**. Die Bevölkerung wird also bisher weder an der Entwicklung des Leitbildes 2035 beteiligt noch über den Stand der Diskussionen informiert.

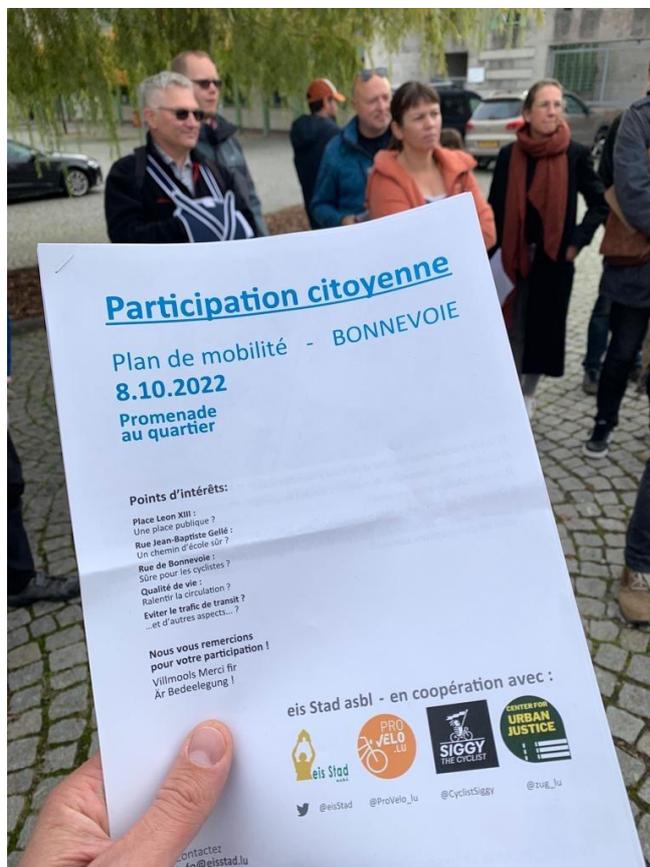
Die Quartiersbewohner:innen sind Experten. Sie kennen all die Details, die in Bezug auf die Verkehrsplanung, um die es hier geht, nicht funktionieren und einer besseren Lebensqualität im Wege stehen. Dieses Detailwissen können externe Planer nicht annähernd erreichen.

Bürgerbeteiligung kann aber auch Menschen, die Maßnahmen zur Reduzierung von CO2 im Verkehrssektor skeptisch gegenüberstehen, vermitteln, ihr Verhalten zu ändern, wenn nicht nur plump auf Fachplanung gesetzt wird.

Trotz all der Vorteile der Bürgerbeteiligung werden Projektpläne traditionell noch immer gerne durch die Brille der Fachleute betrachtet. Was ist technisch machbar? Wieviel kostet es? Wie sieht die Kosten-Nutzen-Rechnung aus? Diese Fragen analysieren und bearbeiten meistens Experten.

Es scheint so, als fehle es im letzten Moment den Verantwortlichen am Mut, den notwendigen und mit der Lancierung des Prozesses im Interesse des Klimas sich selbst auferlegten Weg der **†** wirklich zu gehen, denn er bedeutet natürlich Veränderung und ein Aufgeben von so manch lieb gewonnener Gewohnheit.

**Good Way Bonnevoie**  
setzt voraus,  
dass die Politik  
die Verkehrswende will.



In einer Nachbargemeinde der Stadt gibt es ein gutes Beispiel, wie ein solcher Mobilitätsplan zusammen mit der Bevölkerung angegangen und gemeinsam mit den Bürger:innen erarbeitet werden kann. In Hesperange wurde im Ortsteil Alzingen dieser Wege beschriftet.

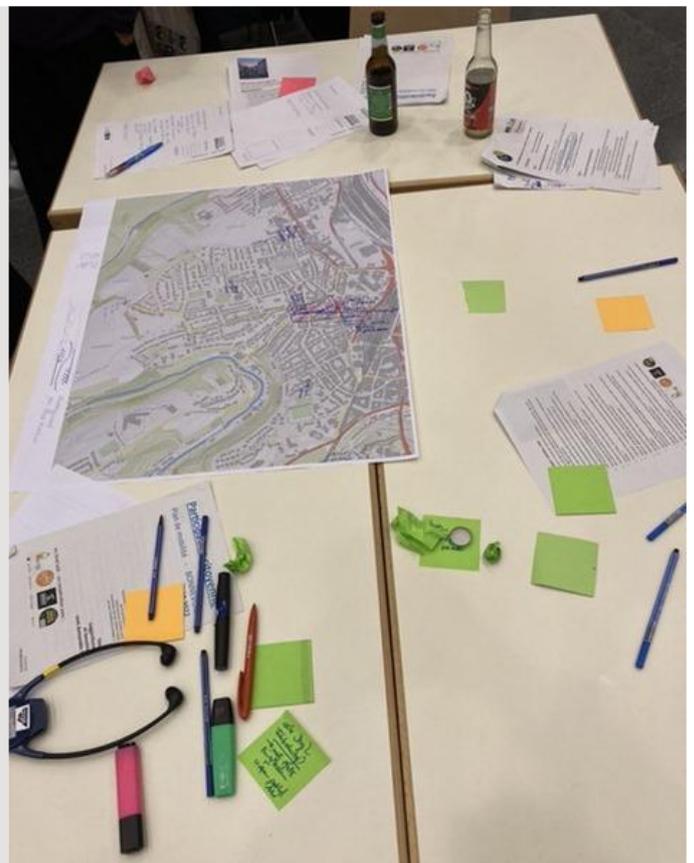
Nochmal Jean-Luc Weidert: „Als Politiker braucht man jedenfalls auch Mut dazu, denn man muss unter Umständen auf Konfrontation mit einem Bürger gehen, der eine ganz andere Meinung vertritt. Wenn dann zum Schluss jedoch ein gemeinsam ausgearbeitetes Resultat auf dem Tisch liegt, dann ist die Akzeptanz gegeben.“ [...] „Wir sind im Wandel, und das schon seit Jahren. Da helfen die vielen ausländischen Bürger hierzulande, die ihre Form von Mobilität vorleben, sehr aktiv an den Workshops teilnehmen und andere dadurch mit überzeugen.“ [...]

„Das Feedback heute: Die Menschen sind froh über das Plus an Lebensqualität durch weniger Verkehr, sind teilweise aber auch genervt von den Umwegen mit dem Auto, trauen sich aber mittlerweile auch, ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren zu lassen.“<sup>20</sup>

"Wenn aus politischen Gründen nur das Angebot gestärkt wird, dann bleiben die Investitionen in neue ÖV-Angebote oder Radwege teilweise ohne Wirkung. Das liegt an der am Auto orientierten Stadtplanung der letzten Jahrzehnte.

Trotz Staus und Parkplatzsuche ist das Autofahren weiterhin sehr bequem und viele Menschen sehen keinen Grund, auf die neuen Angebote umzusteigen. Es braucht also auch Instrumente, die dazu beitragen, die überholten Privilegien des Pkw-Verkehrs wieder zurückzunehmen. Fachleute sprechen dabei von „Push-Maßnahmen“ (Englisch: to push - drücken), weil sie - im Zusammenspiel mit Pull-Maßnahmen - das Umsteigen auf neue Mobilitätsangebote mit Nachdruck voranbringen. Das bestätigen aktuelle Modellrechnungen."

Agora Verkehrswende (2022):  
Mut zur lebenswerten Stadt. Anregungen für Kommunen,  
sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)



<sup>20</sup> [www.tageblatt.lu/headlines/der-lange-weg-zur-mobilitaet-der-zukunft-blick-hinter-die-kulissen/](http://www.tageblatt.lu/headlines/der-lange-weg-zur-mobilitaet-der-zukunft-blick-hinter-die-kulissen/)

## 4.3. Good Way Bonnevoie

Die Menschen wieder in den Fokus nehmen und ein Quartier schaffen, in dem sich Kinder selbstbestimmt, selbstbewusst und fröhlich bewegen können.

### Good Way "

ist eine Anleitung in mehreren einzelnen Schritten zur Zurückeroberung des Raums.

Er läutet die Trendumkehr von 60 Jahren Autodominanz ein.

Als † wurde der **Good Move h** herangezogen, der seit einem Jahr die Hauptstadt Brüssel verändert und dabei viel für Klimaschutz und Menschen erreichen wird.

**Good Move h** sieht vor, dass Autos das Stadtzentrum nicht mehr durchqueren dürfen und stattdessen auf die Ringstraße umgeleitet werden. Einige Hauptverkehrsstraßen wurden zu Einbahnstraßen, andere sind nur noch für den öffentlichen Nahverkehr und für Sonderfahrzeuge wie Krankenwagen zugelassen. Dafür wurden kleinere Fußgängerzonen oder Zonen mit Zugangsbeschränkungen sowie Busspuren eingerichtet.

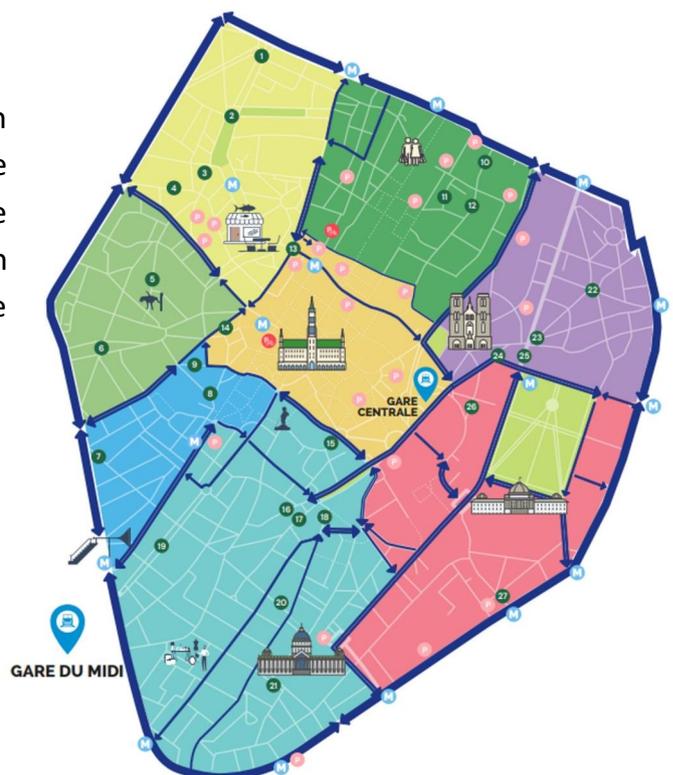
Auf die Ringstraße kann in Bonnevoie jedoch wegen seiner geringen Größe im Vergleich zum Good Move Pentagon von Brüssel verzichtet werden. Bonnevoie ist nicht einmal ein Viertel so groß und in größten Teilen reines Wohnquartier. Außerdem ist Bonnevoie innerhalb der Stadt nicht das absolute Zentrum.

**Good Move h** wird den Autoverkehr bis 2030 um 24 % reduzieren, wobei der Schwerpunkt darauf liegt, Autos von außerhalb Brüssels daran zu hindern, das Stadtzentrum zu durchqueren.

"Das Ziel von all dem ist es, mehr Platz zum Leben zu schaffen, für Kinder zum Spielen, für Bewohner, die sicher zu Fuß gehen und Rad fahren können"

Bart Dhondt, dem Beigeordneten für Mobilität der Stadt Brüssel

**Und damit wird die Lebensqualität Stadtbewohner nicht mehr gegen Bequemlichkeit von h**



<https://www.brussels.be/goodmove>

# Good Way Bonnevoie

Nach der Aufarbeitung des Materials aus Teil I sollte es weitergehen. Die vielen wichtigen und guten Anregungen sollten zu einem konkreten Ergebnis führen.

**eis O** hat deshalb einen Masterplan auf Quartiersebene entwickelt, den **Good Way "**, in Anlehnung an den aktuellen Mobilitätsplan für die belgische Hauptstadt Brüssel, den **Good Move**.

**Good Way "** kann nicht in allen Belangen den vielfältigen, verschiedenen, manchmal sich widersprechenden Wünschen und Vorschlägen gerecht werden, er soll aber als Versuch angesehen werden, eine möglichst kohärente Antwort auf die vielen kleinen und großen Fragen der Bewohner:innen des Quartiers in Sachen Mobilität und Lebensqualität zu geben - immer aber vor dem Hintergrund des akuten Klimawandels.

In einem waren sich so gut wie alle Teilnehmenden einig: Es gibt zu viel Durchgangsverkehr in Bonnevoie.

Mit dem von **eis O** entwickelten Masterplan für Bonnevoie wird eine starke Antwort gegeben, die mit dieser Dokumentation nun im zweiten Teil öffentlich zur Diskussion gestellt wird.

Das Ergebnis des von der Stadt Luxemburg ausgelobten **„Onse Mobilitéitsplang fir muer“** liegt weder vor, noch ist ein klares Ziel in Richtung Verkehrswende absehbar.

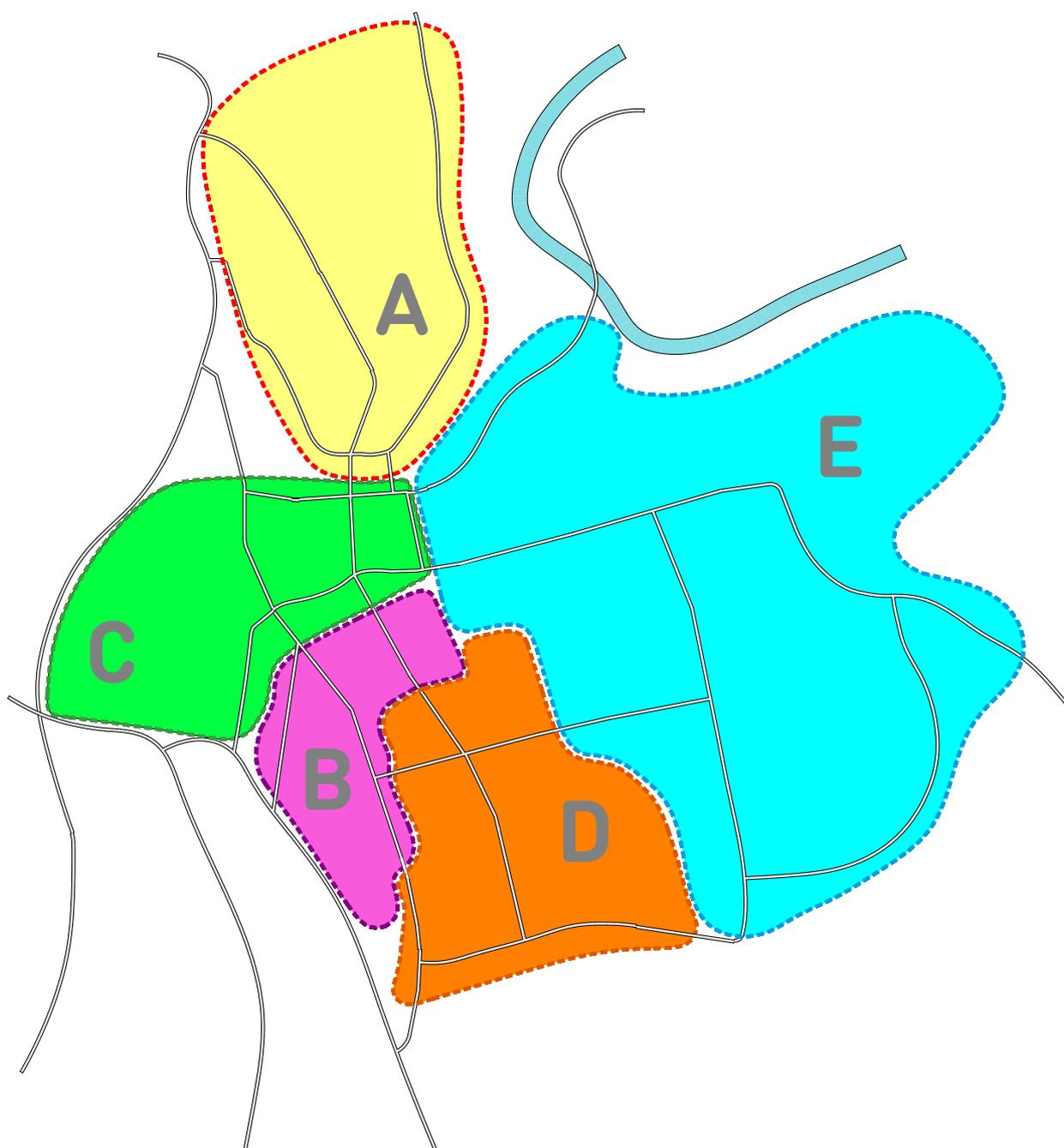
Aus Sicht der Stadt ist **„Onse Mobilitéitsplang fir muer“** nur als ein Grundsatzdokument zur Ausrichtung der Mobilität in der Hauptstadt gedacht. Er soll deshalb keine konkreten Planungs- oder Stadtgestaltungsansagen treffen. Es gibt keine festgelegten Reduktionsziele des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes für den Sektor Mobilität darin. Somit kann das Ergebnis niemals auf seine Wirksamkeit diesbezüglich evaluiert werden.

Der Planungsvorschlag von **eis O** geht über diese allgemeine Ausrichtung weit hinaus. Er hat ein sehr konkretes Ziel im Auge. Die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist bei der Mobilität für morgen ein wichtiger Faktor - auch auf Quartiersebene. **Good Way "** setzt **7**. Es ist international anerkannter Stand der Wissenschaft, dass konkrete Ziele ohne diese nicht mehr erreichbar sein werden. Dass trotz Push-Faktoren eine deutliche Steigerung der Lebensqualität im Quartier einhergehen kann, ist ein Gewinn für alle Bewohner:innen Bonnevoies.

# Good Way Bonnevoie

## Ist **eis Stad** im Rahmen der Prozedur für den Mobilitätsplan über das Ziel hinausgeschossen?

Ja und Nein. Ja, wenn es zum Beispiel um die Konkretisierungen geht, die im Mobilitätsplan der Stadt eigentlich gar nicht vorgesehen sind. Nein, wenn man die Lage vor dem Hintergrund der unumstrittenen notwendigen Bekämpfung des akuten Klimawandels betrachtet und gleichzeitig weiß, wie lange Abstimmungs-, Planungs- und Umbaumaßnahmen im Allgemeinen brauchen. Denn die Frage ist: Wenn nicht ab sofort die Planungen in konkrete Maßnahmen gegossen werden, wie wollen wir unseren Kindern die Stadt hinterlassen? Daher stellen wir unseren Masterplan für Bonnevoie jetzt vor, um im laufenden Prozess zum **Onse Mobilitéitsplang fir** quartiersbezogen einen konkreten Vorschlag zu haben und damit die Diskussion eröffnen.



# Good Way Bonnevoie

## In sechs Schritten zum neuen Zentrum für Bonnevoie - für mehr Lebensqualität

Bei dem Mobilitätsplan auf Quartiersebene geht es nicht um Arbeitsplätze und (nachhaltiges) Wirtschaftswachstum. Bonnevoie ist fast ausschließlich Wohnquartier mit ausgezeichneter Nahversorgung.

Es gibt daher keine unmittelbar zwangsweise Verknüpfung zwischen Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum. Deshalb wurde ein integrativer Ansatz verworfen zu Gunsten eines besseren, also verkehrsreduzierenden Ansatzes.

**Good Way "** versucht die Verkehrswende auf Quartiersebene zu meistern. Denn wenn es dort funktioniert, wird es auch im größeren Rahmen gelingen. Luxemburg soll bis 2030 eine lebenswerte und (verkehrs)sichere Stadt werden, die aus verkehrsberuhigten Stadtvierteln besteht.

**Good Way "** ist ein Plan von Hand gemacht, nicht durch den Einsatz von Technologien durchgestylt. Er kommt von den Ideen und Wünschen der (teilnehmenden) Quartiersbewohner:innen.

Mobilität als solche wird nicht in Frage gestellt, der Fokus liegt aber auf dem Hauptanliegen der Menschen: Lebensqualität. Die Bewohner:innen wollen atmen können und sie legen Wert auf Sicherheit im Straßenverkehr.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind langjährig erprobt und ihre Erfolge zu besichtigen (wenn auch noch nicht in Luxemburg Stadt).

Alle Maßnahmen sollen in einem zweiten Schritt zusammen mit einem interdisziplinären Planungsteam unter Einbindung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen anhand eines transparenten und beteiligungsorientierten Ansatzes detailliert entwickelt werden.

**Good Way "** ist eine Ideensammlung, keine sofort 100% funktionierende Lösung. Die Motivation ist die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität im Quartier trotz steigender Einwohnerzahlen inner- und außerhalb Bonnevoies. Alle Maßnahmen können zunächst temporär eingesetzt werden und zum Beispiel nach einem Jahr gründlich evaluiert werden.

# Good Way Bonnevoie



www.umverkehr.ch Fotografin Sabina Schütz

**Pass , da draußen ist es  
da sind die °**

Wenn unsere Kinder das Laufen lernen,  
feiern wir das total.  
Das erste, was wir ihnen dann beibringen ist,  
wohin sie nicht laufen dürfen:  
Dorthin, wo die Autos sind.

Katja Diehl, Verkehrsexpertin

# Good Way Bonnevoie

**Und deshalb kümmern wir uns als erstes um die Schwächsten im Verkehr mit modalen Filtern in den Schulstraßen - erst temporär, dann endgültig.**

**Good Way "** setzt auf den politischen Mut der Verantwortlichen und abgeleitet daraus auf fachlich gut vorbereitete sofort umsetzbare Einzelschritte, sogenannte Quick wins.<sup>21</sup>

Die Bewohner:innen Bonnevoies wünschen sich für bessere Luft, weniger Lärm und mehr Grün eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Wenn es aber um das (eigene) Auto geht, wird es kritisch. Jede:r beschwert sich darüber, im morgendlichen Quartiersstau zu stehen, aber die wenigsten wollen wirklich auf ihr eigenes Fahrzeug verzichten. Der massive Flächenverbrauch wird dann tatsächlich ausgeblendet.

Die Wahlen werfen ihre Schatten voraus. Das Thema Mobilität ist unausweichbar, aber besonders sensibel. Ein Mobilitätsplan ohne eindeutige Haltung kann getrost in der Schublade verschwinden.

**Good Way "** bezieht eindeutig Stellung. Die einzige Möglichkeit, Transitverkehr aus den Wohnquartieren zu bekommen, ist es, in einem ersten Schritt die Durchfahrt möglichst unattraktiv zu gestalten, um sie dann in weiteren Schritten gar nicht mehr zu ermöglichen.

**Good Move "** ist deshalb ein Plan mit ganz konkreten leicht umsetzbaren Maßnahmen.

---

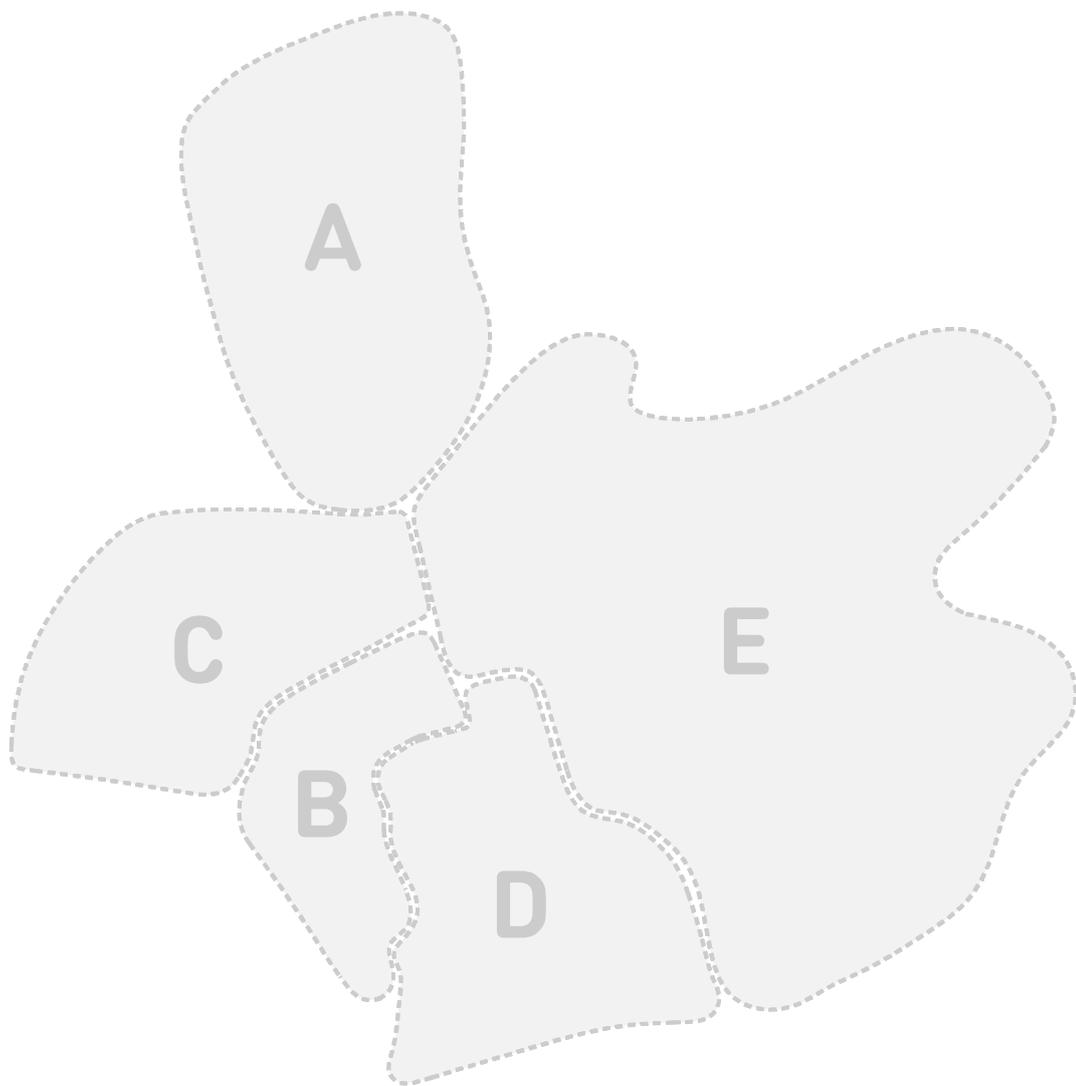
<sup>21</sup> <https://www.vdl.lu/de/unterwegs/unser-mobilitaetsplan-fuer-morgen/einordnung-des-mobilitaetsplans>

# Good Way Bonnevoie

# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil III



## Good Way Bonnevoie...



**...liefert Ideen für Bonnevoies bessere Zukunft.**

# Good Way Bonnevoie

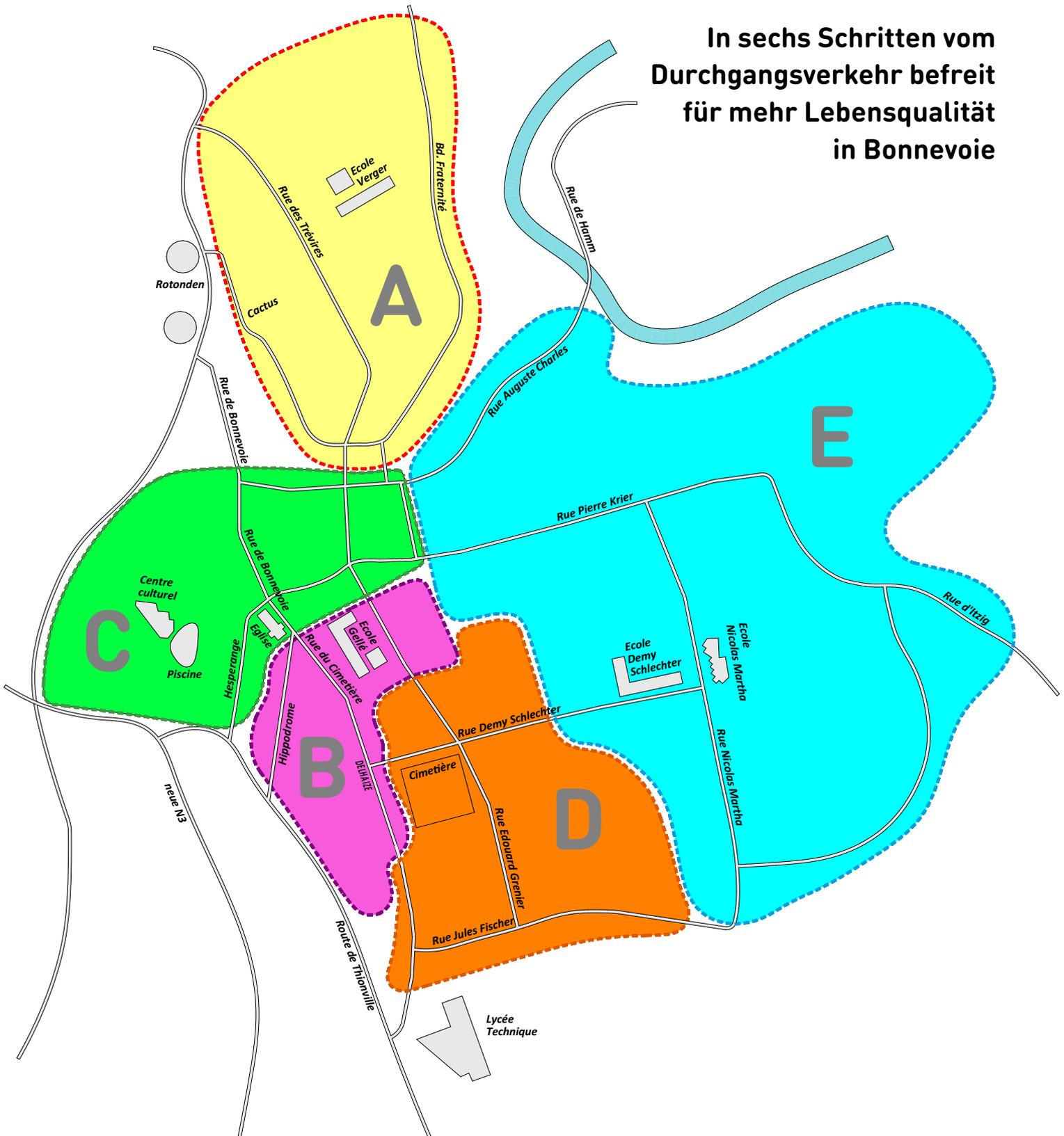
Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil III

**5. In sechs Schritten vom Durchgangsverkehr befreit für mehr Lebensqualität in Bonnevoie**

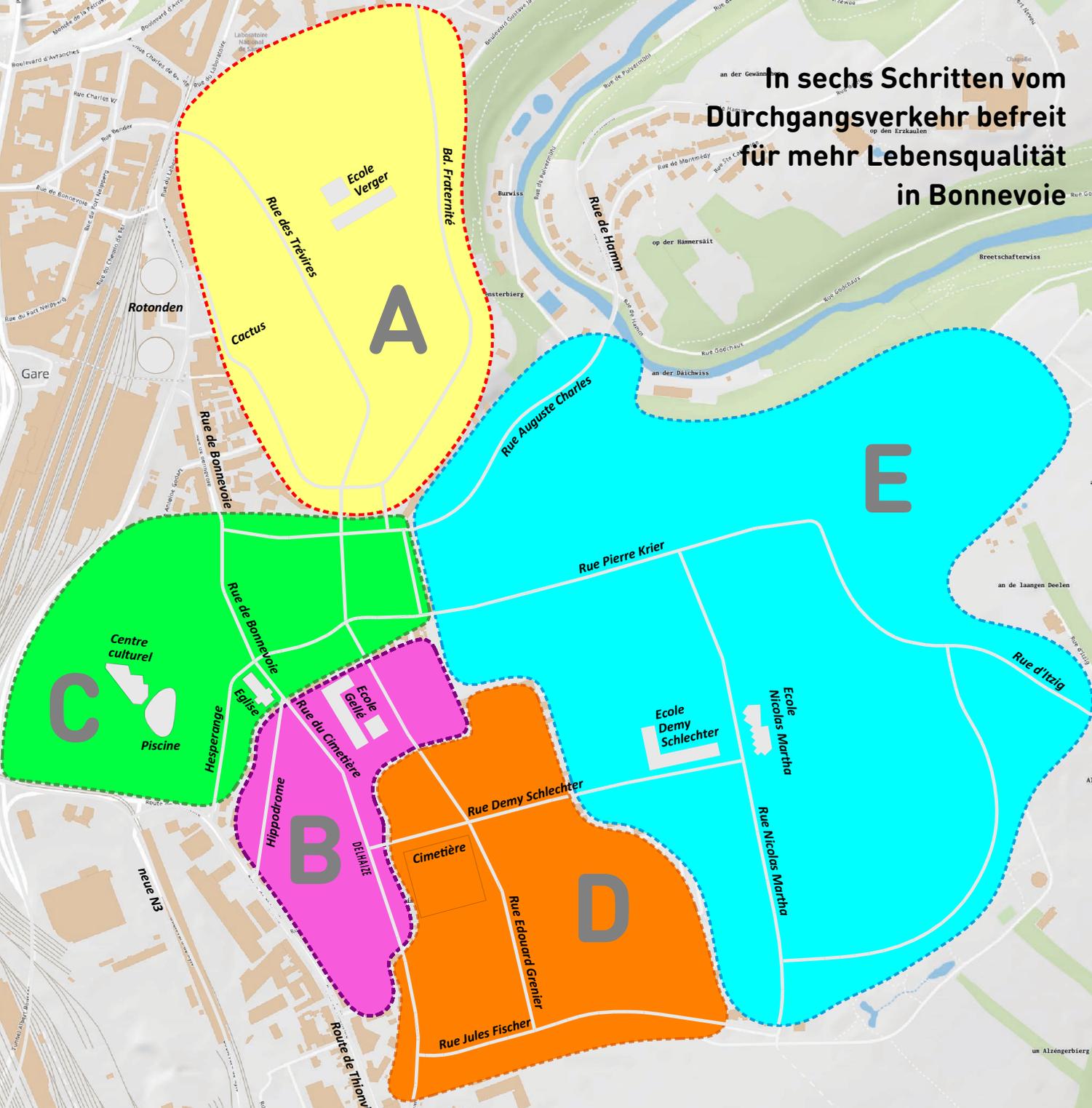
# Good Way Bonnevoie

In sechs Schritten vom Durchgangsverkehr befreit für mehr Lebensqualität in Bonnevoie



# Good Way Bonnevoie

In sechs Schritten vom Durchgangsverkehr befreit für mehr Lebensqualität in Bonnevoie



# 5.1. Schulstraßen

## Schritt 1

### 5.1.1. Temporäres Fahrverbot für private Kraftfahrzeuge während Schulbeginn und Schulschluss

„Wenn man etwas ändern möchte, muss man mit den Kindern beginnen (...) Deshalb muss die Infrastruktur vor allem rund um die Schulen verbessert werden.“

Klaus Bondam, ehemaliger Bürgermeister Technik und Umwelt von Kopenhagen



Foto: Johanna, [kidicalmasskoeln.org/schulstrassen-fuer-koeln/](http://kidicalmasskoeln.org/schulstrassen-fuer-koeln/)

In Zeitfenstern um Schulbeginn und Schulschluss herum werden die Straßen vor Schulen und Foyers für den Individualverkehr gesperrt.

Vorbild für diese Maßnahme sind die Wiener Schulstraßen. Das Modell ist längst in vielen europäischen Städten etabliert und evaluiert. Auch Paris oder London wendet diese einfache Maßnahme erfolgreich an.



Foto: Paris respire - Rues aux écoles [mairie10.paris.fr](http://mairie10.paris.fr)

„

Pedibus (bereits in Luxemburg Praxis)

Bicibus (Vorbild Barcelona):

In Barcelona fahren jeden Freitag Kinder in einer organisierten Fahrradtour zur Schule. Die Straßen sind dann für Autos gesperrt.



Foto: Christian Fürthner [www.mobilitaetsagentur.at](http://www.mobilitaetsagentur.at)

# 5.1. Schulstraßen

## Schritt 1

### 5.1.2. Dauerhaftes Fahrverbot für private Kraftfahrzeuge



Paris, Rue Charles Baudelaire @EmmanuelSPV



Heidi Sequenz und Kilian Stark <https://penzing.gruene.at>

Während der Erprobungsphase können Bewohner:innen von der Maßnahme überzeugt werden, da sie diese anschauen, ausprobieren und erleben konnten. Elternbeteiligung kommt hierbei eine wichtige Rolle zu.

Später werden die Schulstraßen zu einem **permanent** O umgestaltet.

Anlieger- und Lieferverkehr bleibt möglich.

"  
sichere Schulradwegenetze herstellen  
sichere Fußwegverbindungen zu den Schulen ermöglichen  
angemessene Verbindung Tram - Lycée Technique de Bonnevoie realisieren

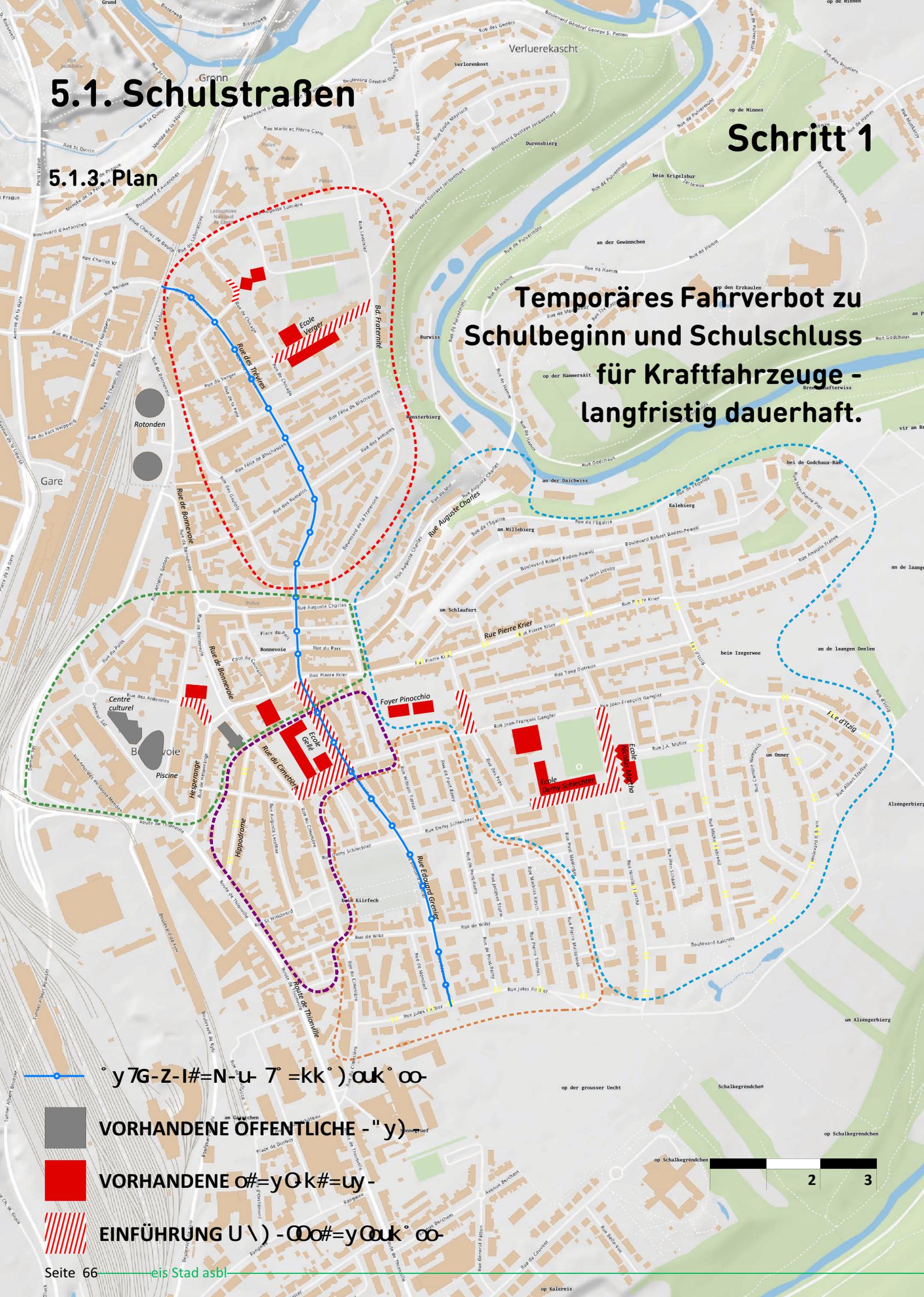
V  
Die bekannte Problematik *Elterntaxi* ist damit auch in den Griff zu bekommen.

# 5.1. Schulstraßen

## Schritt 1

### 5.1.3 Plan

**Temporäres Fahrverbot zu Schulbeginn und Schulschluss für Kraftfahrzeuge - langfristig dauerhaft.**



° y 7G-Z-l#=#N-u 7° =kk° )ouk° ∞

**VORHANDENE ÖFFENTLICHE -"y)**

**VORHANDENE o#=#yQk#=#uy-**

**EINFÜHRUNG U \ ) -∞o#=#yOuk° ∞**

## 5.2. Öffentlicher Raum

### Schritt 2

#### 5.2.1. Love Your Neighbourhood Festival - autofreies Wochenende & Co.

Die Idee, die zur Formulierung des 3. Schrittes führte, kam direkt aus der Veranstaltung. Eine Gruppe hat es so aufgeschrieben:

„Ziel ist es den Bewohner:innen von Bonnevoie zu zeigen, wie stark die Lebens- und Aufenthaltsqualität ohne Autos im Quartier steigt.

Umsetzung: (Ähnlich Nachbarschaftsfest) Sperrung aller Straßen in Bonnevoie für ruhenden und fließenden Verkehr (Kfz.) für 1 Woche; stattdessen selbstorganisierte Aktivitäten, Spiele, Konzerte, Feste etc.; 1 Woche im August -> mit Vereinen“

#### Was steckt dahinter und worum geht es

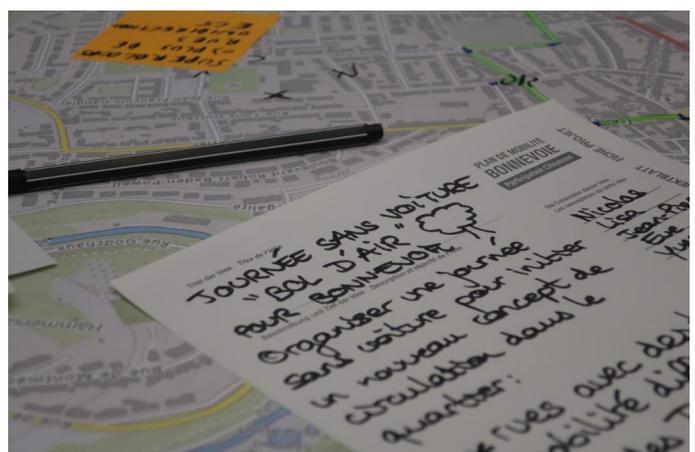
Die Braderie in Bonnevoie zeigt ganz anschaulich, dass das Zentrum Bonnevoies auch mal autofrei sein kann, auch wenn es bei der Braderie in erster Linie um Kommerz und Konsum geht.

Deshalb müsste derselbe Raum im Sommer für einen längeren Zeitraum einmal für andere Aktivitäten nutzbar sein. Allen Gruppen in der Stadt soll hier die Möglichkeit zum Aufenthalt, zu Begegnungen und gemeinsamen Aktivitäten geboten werden. Mit einem kulturellen Programm, wie es bei den Rotonden funktioniert. So eine gemeinsame Aktion könnte Menschen in unserem Quartier einander näher bringen. Als Keimzelle, um das Quartier für etwas anderes schmackhaft zu machen, an Stelle von reinen Konsumveranstaltungen.

Dabei können die Menschen erleben, wie schön ruhig es ohne Auto ist und lernen, den öffentlichen Raum als Gemeingut zu betrachten. So etwas könnte zum Beispiel im Rahmen der EUROPEANMOBILITYWEEK stattfinden.

Die „Bouneweger Kiermes“ findet an der Place Jeanne d’Arc statt. Warum dort?

Warum nicht im Zentrum?



# 5.2. Öffentlicher Raum

## Schritt 2

### 5.2.2. Den öffentlichen Raum zurückgewinnen

In öffentlichen Räumen mit einer geringen Aufenthaltsqualität finden generell sehr wenig Aktivitäten statt, noch weniger, wenn sie dazu noch dem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Autoreduzierung stellt dagegen ein wirksames Instrument dar, um eine gesunde, lebenswerte und nachhaltige Stadt zu fördern.

Statt endlose Diskussionen über das „Wie“ und „Ob“ gibt es Fahrräder und Kuchen, Tanz und Musik und viel Nachbarschaft. Ganz Bonnevoie ist dann auf den Beinen. Auch so kann man dem Verkehrsproblem begegnen. Ist das nicht viel schöner als endlos unzufrieden zu sein?



Foto: Angelika Cech

Aus einer befahrenen  
Straßenkreuzung wird...



Foto: Die Grünen, Wien, meinbezirk.at

...ein Freibad für Bonnevoie in  
den Sommermonaten. Mitten  
im Zentrum. Wie wäre das?

## 5.2. Öffentlicher Raum

### Schritt 2

#### 5.2.3. Corona & Pop-up

Durch die Corona-Pandemie kam der Zusammenhang von öffentlichem Leben und öffentlichem (Straßen-)Raum für Lebensqualität, Gesundheit und Wohlbefinden von Stadtbewohner:innen auf bisher einmalige Weise deutlich zu Tage: Sportstätten, Schulen, Kinderspielplätze, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen waren geschlossen.

Also gab es spontane Straßenfeste auf Abstand.

Dabei wurde die ungerechte Verteilung von öffentlichem Raum, der leider überwiegend Verkehrsfläche ist und zu einem großen Teil von parkenden Fahrzeugen genutzt wird, auf exemplarische Weise sichtbar.

Viele europäische Städte reagierten spontan mit der Errichtung von diversen Pop-up Strukturen auf den fehlenden Raum. Nicht wenige davon sind heute dauerhaft geworden.

Wenn man Straßen auf diese Weise öfters und periodisch dem motorisierten Verkehr entzieht, so kann man mittelfristig auch die Neuaufteilung des öffentlichen Raums zu Gunsten von Menschen sowie aktiver und nachhaltiger Mobilität verankern. Frei werdende Verkehrsflächen werden dann zu öffentlichen Kommunikations-, Begegnungs- und Bewegungsräumen, Grün- und Erholungsflächen.

Am Ende ergibt sich sogar die Chance für eine Stärkung gesundheitsfördernder Faktoren und damit eine Verbesserung des subjektiven Wohlbefindens der Quartiersbewohner:innen. Und davon profitieren am meisten vulnerable Personengruppen: Kinder und Senioren.



Agora Verkehrswende (2022) Wolfgang Aichinger

#### Konsum

Leute von außerhalb, die nicht in der Stadt wohnen, auch nicht in Bonnevoie, die in die Innenstadt zum Einkaufen fahren, "drohen" den Stadtbewohnern, dass ihre Einkaufsstraßen "aussterben" wenn ihre Autos draußen bleiben sollen. Das demonstriert aber nur das Shopping- und Konsumdenken unserer Zeit, als ob Städte nur durch Einkaufsmeilen "leben" würden.

## 5.2. Öffentlicher Raum

### Schritt 2

#### 5.2.4. Inseln für Fußgänger:innen One-minute City

Zufußgehende scheinen in Bonnevoie zu kurz zu kommen, obwohl alle Menschen auch immer wieder Fußgänger:innen sind. Bei Baustellen werden sie grundsätzlich zu Umwegen gezwungen, selbst, wenn es andere Lösungen gäbe. Sitzbänke wurden in den letzten Jahren weitestgehend aus dem Quartier entfernt. So kommt es, dass zum Beispiel ältere Menschen mit dem Einkauf auf dem Weg nach Hause keine Orte zum Pausemachen mehr finden.

In Schweden wurde mit den Erfahrungen aus der Corona-pop-up Zeit ein neues Mobilitätsexperiment für die Stadt gestartet. Die Idee ist, dass sich der Raum in der Stadt nicht um das Auto und seine Erreichbarkeit drehen soll, sondern dass Kommunen einen Bausatz nutzen können, um mehr Raum für Menschen zu schaffen.

Anwohner:innen können sich gemeinsam für ihre Straße aus einem Katalog der Möglichkeiten kleine Inseln zusammenstellen und damit Parkplatzfläche neu gestalten. Diese Inseln bestehen unter anderem aus Sitzbänken oder Tischgruppen mit Stühlen, Fahrradabstellplätzen, teilweise sogar mit Ladestation für diese, Fitness-Stationen, Pflanzgefäßen und Spielmöglichkeiten für Kinder. Die fertigen Module passen immer exakt auf Standard-Straßenparkplätze.

Es entstehen kleine Nachbarschaftstreffpunkte, die den Gemeinschaftssinn fördern und für ältere Menschen nötige Ausruhepunkte. Mit einfachen Mitteln kann ausprobiert, erfahrbar gemacht und später mit einer festen baulichen Umwandlung auch angeeignet werden, was den Anwohner:innen für mehr Lebensqualität bisher fehlte.



Bild/Foto: Vinnova and ArkDes Street Moves -Byggsystemet steg för steg

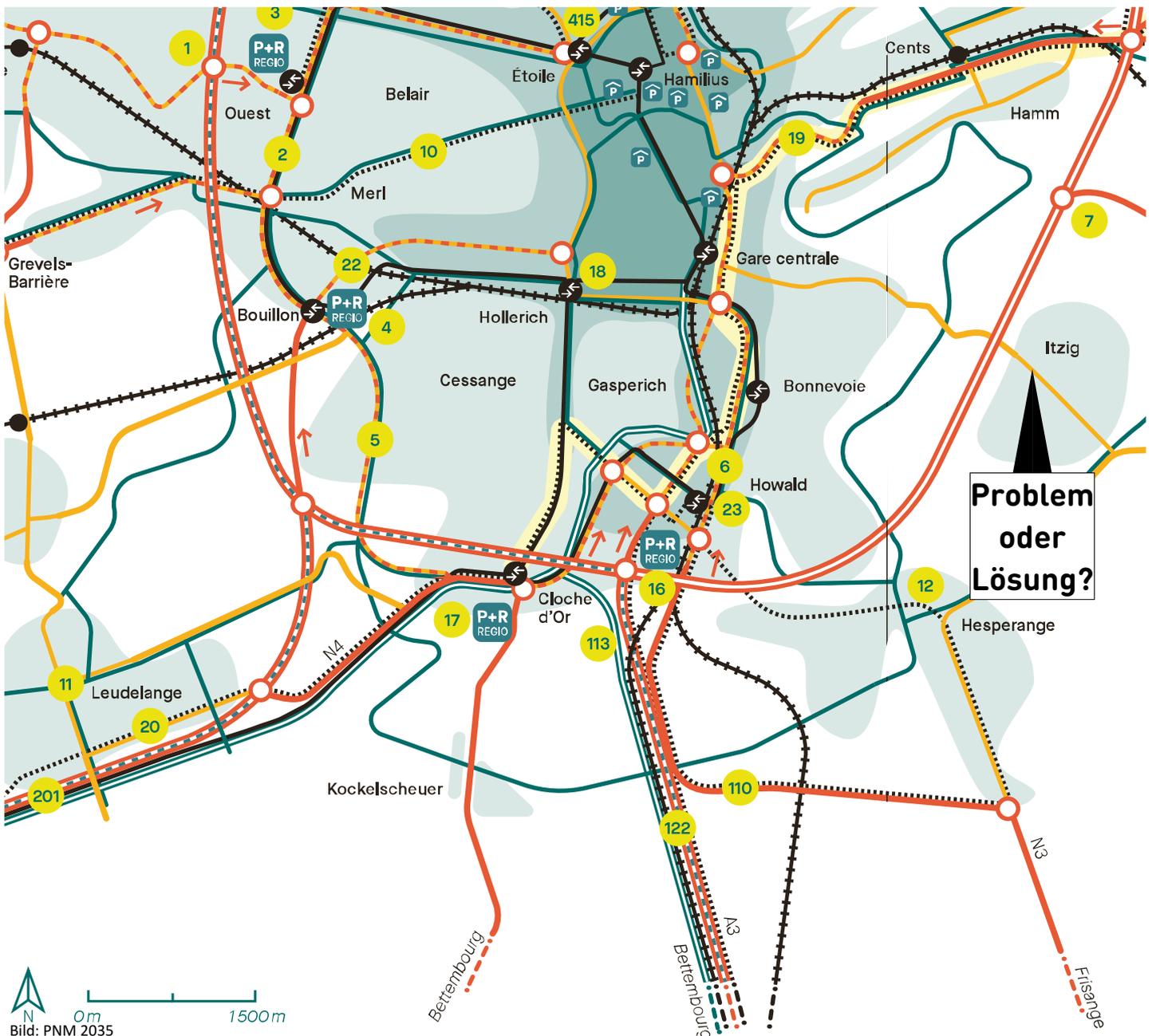
# 5.3. Durchgangsverkehr

## Schritt 3

### PNM 2035

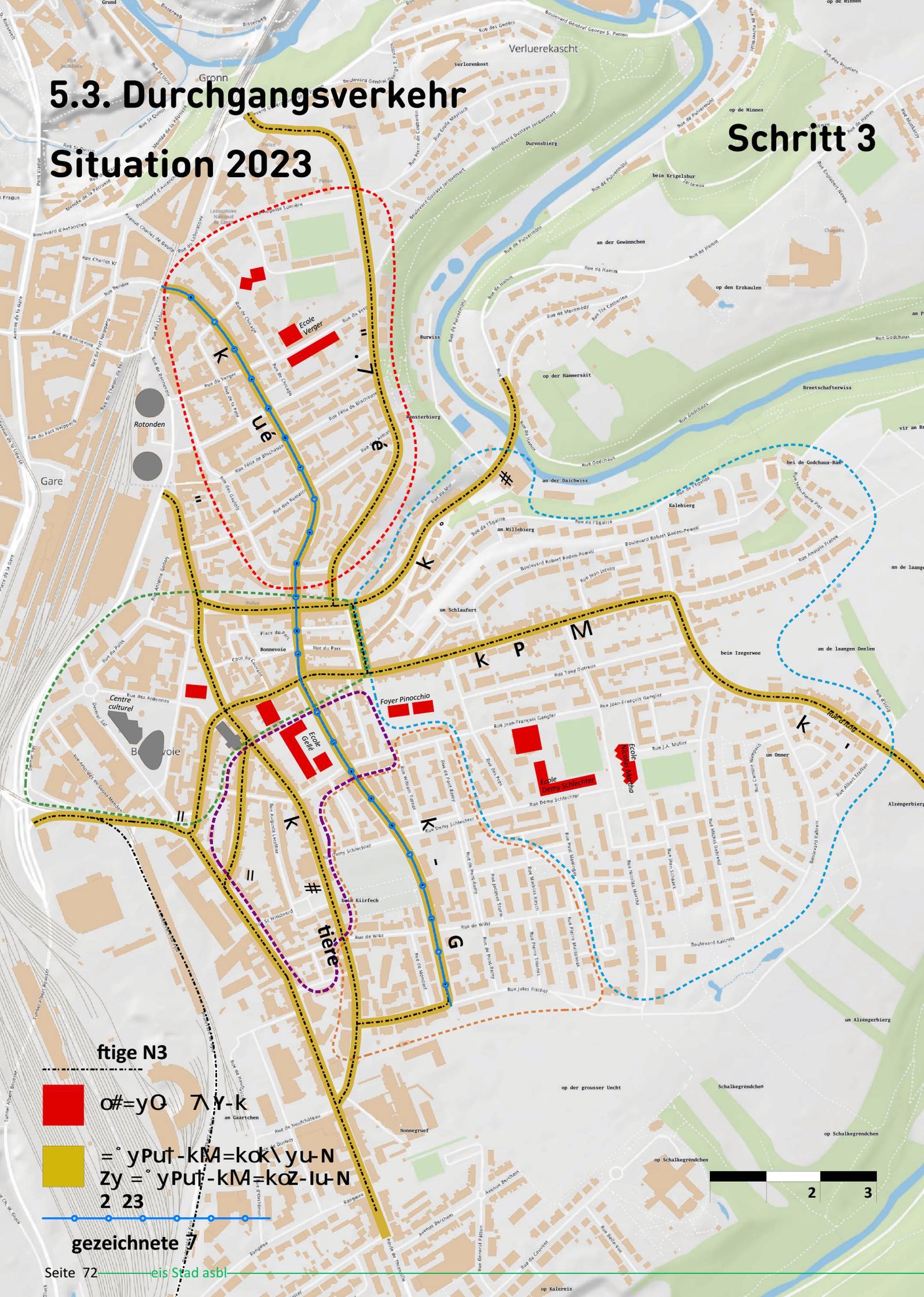
Vationaler Mobilitätsplan Ministerium für Umwelt und öffentliche Arbeiten (Umwelt und öffentliche Arbeiten)

„Das einfache Addieren von Einzellösungen für lokale Mobilitätsprobleme liefert keine Gesamtlösung für das Land. Ebenso wenig ist es die Aufgabe des Nationalen Mobilitätsplans, jedes lokale Mobilitätsproblem zu lösen. Mit dem PNM 2035 in Einklang stehende und auf die lokale Situation zugeschnittene Lösungsansätze können am besten zusammen mit den Gemeinden gefunden werden.“



# 5.3. Durchgangsverkehr Situation 2023

## Schritt 3



ftige N3

  $\alpha\# = yQ \quad \gamma \lambda - k$

  $= \text{ } ^\circ yPu\text{t} - kM = kdk \setminus yu - N$   
 $Zy = \text{ } ^\circ yPu\text{t} - kM = koZ - lu - N$   
 2 23

gezeichnete 7



## 5.3. Durchgangsverkehr

### Schritt 3

#### 5.3.1. Temporäre Einbahnstraßenregelung Phase 1 Bonnevoie Nord

Im Rahmen des „Onse Mobilitéetsplang fir muer“ formulierte die Stadtpolitik Ziele:<sup>22</sup>

#### Ziel 4 Erhalt und Verbesserung O

Und im Unterpunkt davon:

#### Vermeidung / Reduzierung von Durchgangsverkehren ‡

Auf die Frage der Wichtigkeit der einzelnen Ziele der Stadt entschieden sich die Teilnehmenden für Ziel 4. Insgesamt war ein Topthema der Veranstaltung der Durchgangsverkehr. Der zweite Schritt ist deshalb die Einführung eines *Modalen Filters*. Die Sperrung zweier Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr ist zunächst temporär. Später dann baulich verbindlich zum Beispiel mit versenkbaren Pollern.

### Modaler Filter

Boulevard de la Fraternité  
zwischen Rue des Trévires  
und Rue Pierre Blanc  
zusammen mit  
Rue des Trévires zwischen  
Rue Auguste Charles und  
Rue des Gaulois

Als *Modaler Filter* wird in der Fachsprache der Stadt- und Verkehrsplanung die Sperrung von Verkehrswegen für bestimmte Verkehrsmittel bezeichnet. Um sensible Stadtbereiche zu beruhigen, werden oftmals (private) Kraftfahrzeuge von der Durchfahrt ausgeschlossen.



<sup>22</sup> <https://www.vdl.lu/de/unterwegs/unser-mobilitaetsplan-fuer-morgen/ziel-des-mobilitaetsplans>

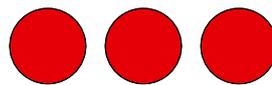
# 5.3. Durchgangsverkehr

## Schritt 3

### 5.3.1. Temporäre Einbahnstraßenregelung Phase 1 Bonnevoie Nord

Nach der Probephase in den zwei kurzen Straßenabschnitten und zur Vermeidung einer Benachteiligung der Anwohner:innen der Rue de Bonnevoie wird ein *Modaler Filter* auch auf den von außerhalb kommenden Hauptberufsverkehr angewandt.

## Modaler Filter



00

00

"

Zonen 30 für

Rue de Bonnevoie

Rue Auguste Charles

Rue de Hamm

Rue de Itzig

Rue Pierre Krier

Diese Maßnahme betrifft die Rue d'Itzig sowie die Rue de Hamm. Beides sind extrem vom Pendlerverkehr frequentierte Achsen, die aber einer positiven und immer auch klimafreundlichen Entwicklung Bonnevoies massiv entgegenstehen. Deshalb werden auch hier Modale Filter gesetzt.

Diese Maßnahmen beginnen in einer Probephase in den Sommermonaten. Dabei wird jeweils die Verkehrsrichtung entsprechend der Stoßverkehrszeiten gefiltert. Morgens also stadteinwärts und abends stadtauswärts.

Im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen in Hesperange unverzichtbar für Bonnevoies Zukunft. Diese Maßnahmen setzen auf Verkehrsreduzierung nach dem Vorbild der Rue de Cimetièrre (zw. Rue Demy Schlechter und Rue Marguerite-Séraphine Beving)



Foto: Perfekt funktionierender Modaler Filter, wie generell jede Baustelle im Wohnquartier.

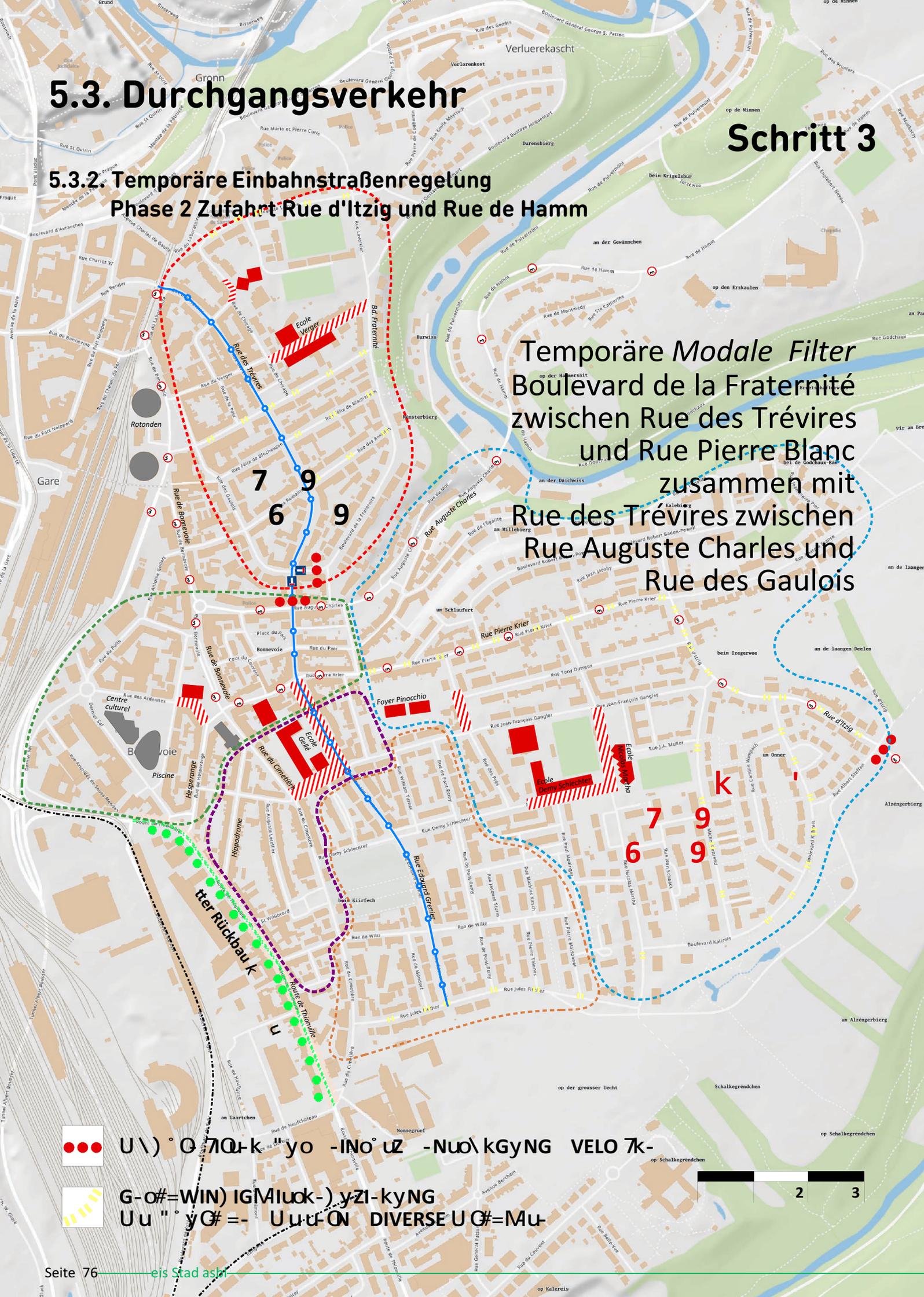


# 5.3. Durchgangsverkehr

# Schritt 3

## 5.3.2. Temporäre Einbahnstraßenregelung Phase 2 Zufahrt Rue d'Iltzig und Rue de Hamm

Temporäre *Modale Filter*  
Boulevard de la Fraternité  
zwischen Rue des Trévires  
und Rue Pierre Blanc  
zusammen mit  
Rue des Trévires zwischen  
Rue Auguste Charles und  
Rue des Gaulois



U \ ) ° 70u-k "yo -INO° uz -Nuol kGyNG VELO 7k-



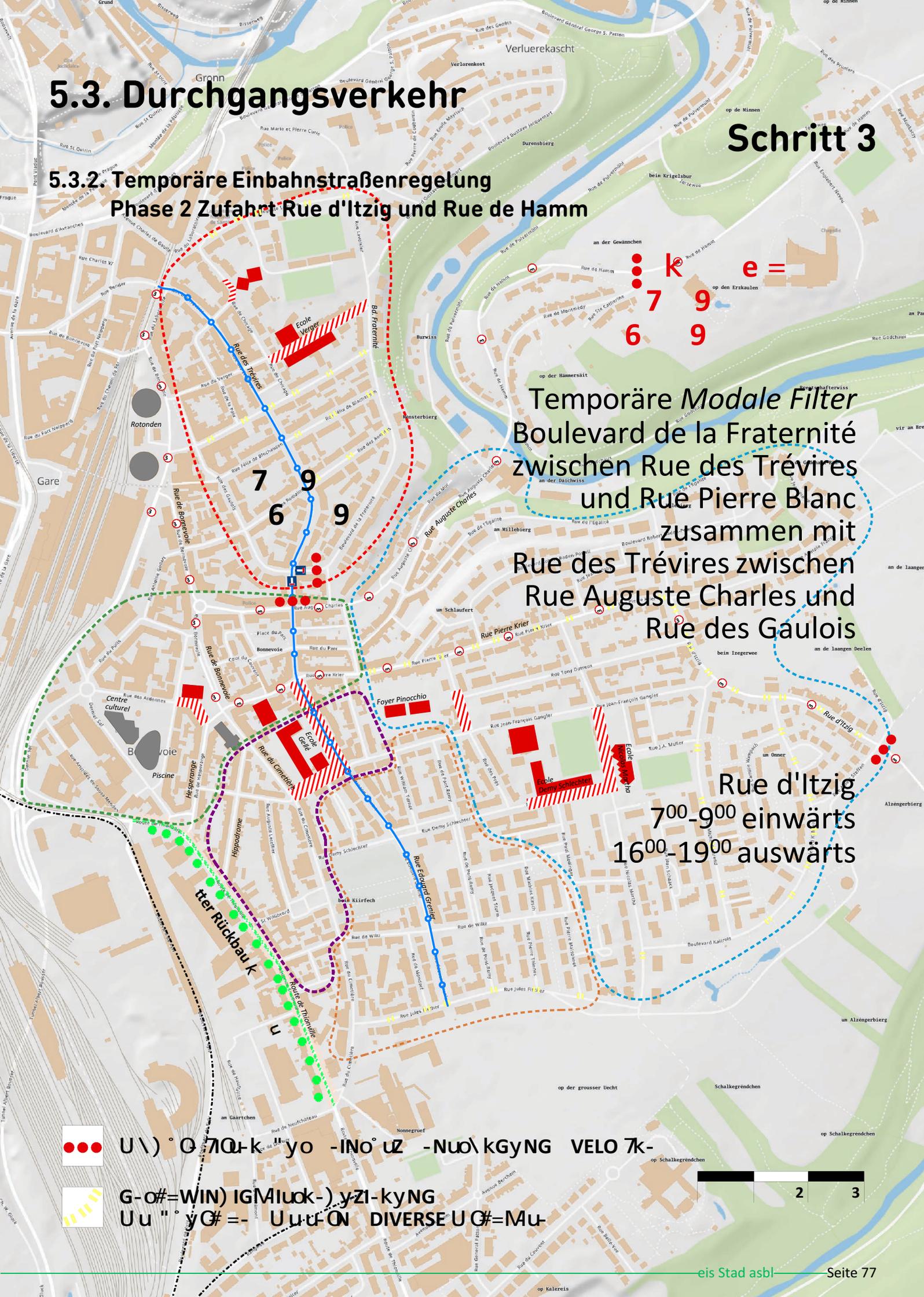
G-α#=#WIN) IGMludk-) yZI-kyNG  
Uu "° yG#=# UuifON DIVERSE UG#=#Mu



# 5.3. Durchgangsverkehr

## Schritt 3

### 5.3.2. Temporäre Einbahnstraßenregelung Phase 2 Zufahrt Rue d'Itzig und Rue de Hamm



Temporäre *Modale Filter*  
Boulevard de la Fraternité  
zwischen Rue des Trévières  
und Rue Pierre Blanc  
zusammen mit  
Rue des Trévières zwischen  
Rue Auguste Charles und  
Rue des Gaulois

Rue d'ltzig  
7<sup>00</sup>-9<sup>00</sup> einwärts  
16<sup>00</sup>-19<sup>00</sup> auswärts

U \ ) ° G 70u-k "yo -INO° UZ -Nu\ kGyNG VELO 7k-

G-α#=#WIN) IGMIudk-) yZI-kyNG  
Uu " yG#=# Uu#fON DIVERSE UG#=#Mu



# 5.3. Durchgangsverkehr

## Schritt 3

### 5.3.2. Temporäre Einbahnstraßenregelung Phase 2 Zufahrt Rue d'Iltzig und Rue de Hamm

**Contournement Hesper – Alzeng:**  
*Fir eng besser Liewensqualität*



2030 von Hesperange aus gesehen. Als Input für die Entwicklung des "Good Way" wird diese Information mit herangezogen.

Quelle: Présentation publique du 1er juillet 2021 (PDF)



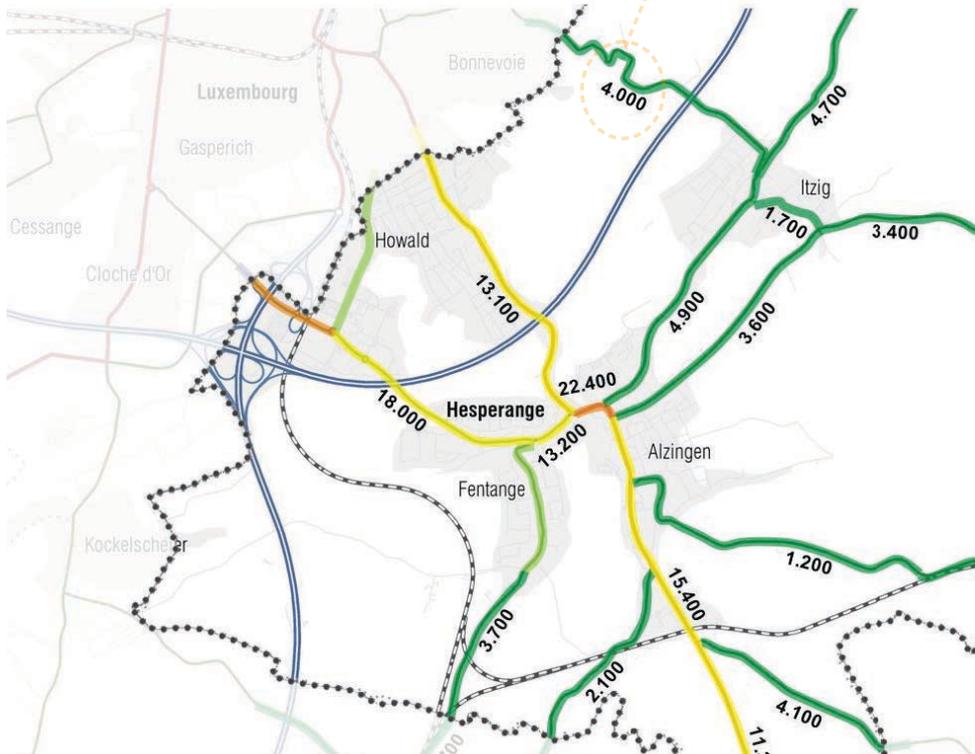
➤ Réduction conséquente du trafic à l'intérieur de la localité pour une meilleure qualité de vie

**2021: 4000 Fahrzeuge jeden Tag**  
**2030: 6800 Fahrzeuge jeden Tag**  
**Dann fahren alleine dort 70% mehr Fahrzeuge**  
**durch Bonnevoie**

# Schritt 3

## Situation existante

## Rue d'Itzig



### Légende

- < 5.000 Véh/24h
- 5.001 – 10.000 Véh/24h
- 10.001 – 20.000 Véh/24h
- 20.001 – 50.000 Véh/24h

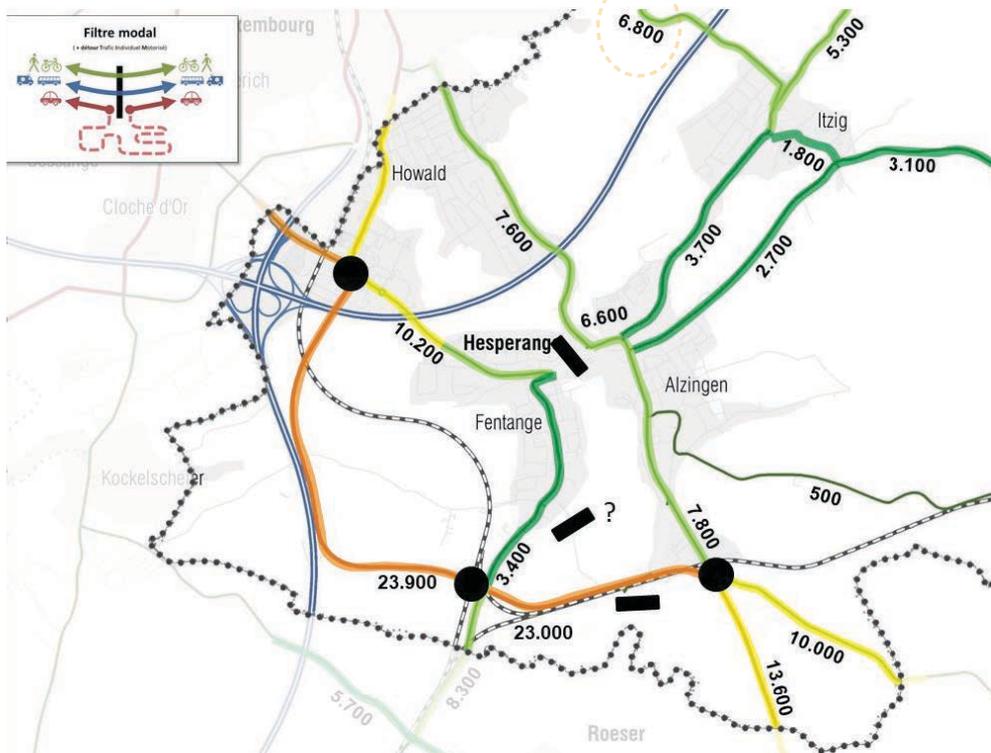


## Horizon 2030: AVEC contournement

### Scénario avec filtres modaux

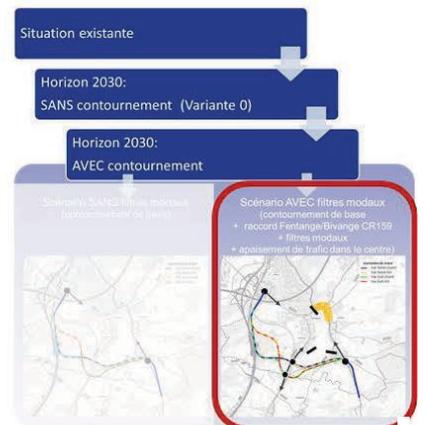
**Contournement de base + raccord Fentange - Bivange CR159 + filtres modaux + apaisement de trafic dans le centre**

## Rue d'Itzig



### Légende

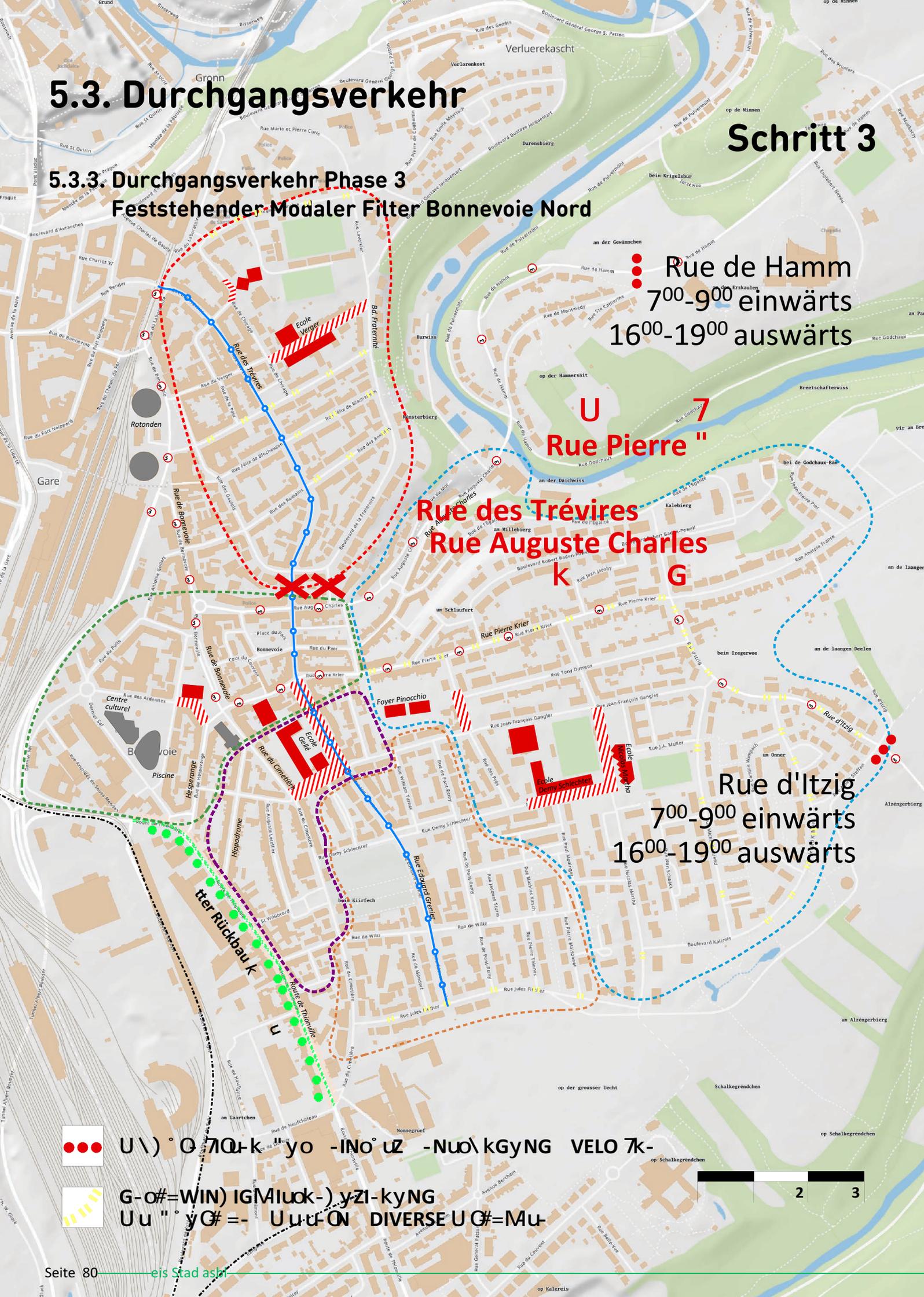
- < 5.000 Véh/24h
- 5.001 – 10.000 Véh/24h
- 10.001 – 20.000 Véh/24h
- 20.001 – 50.000 Véh/24h



# 5.3. Durchgangsverkehr

## Schritt 3

### 5.3.3. Durchgangsverkehr Phase 3 Feststehender Modaler Filter Bonnevoie Nord



●●● Rue de Hamm  
●●● 7<sup>00</sup>-9<sup>00</sup> einwärts  
●●● 16<sup>00</sup>-19<sup>00</sup> auswärts

●●● Rue d'ltzig  
●●● 7<sup>00</sup>-9<sup>00</sup> einwärts  
●●● 16<sup>00</sup>-19<sup>00</sup> auswärts



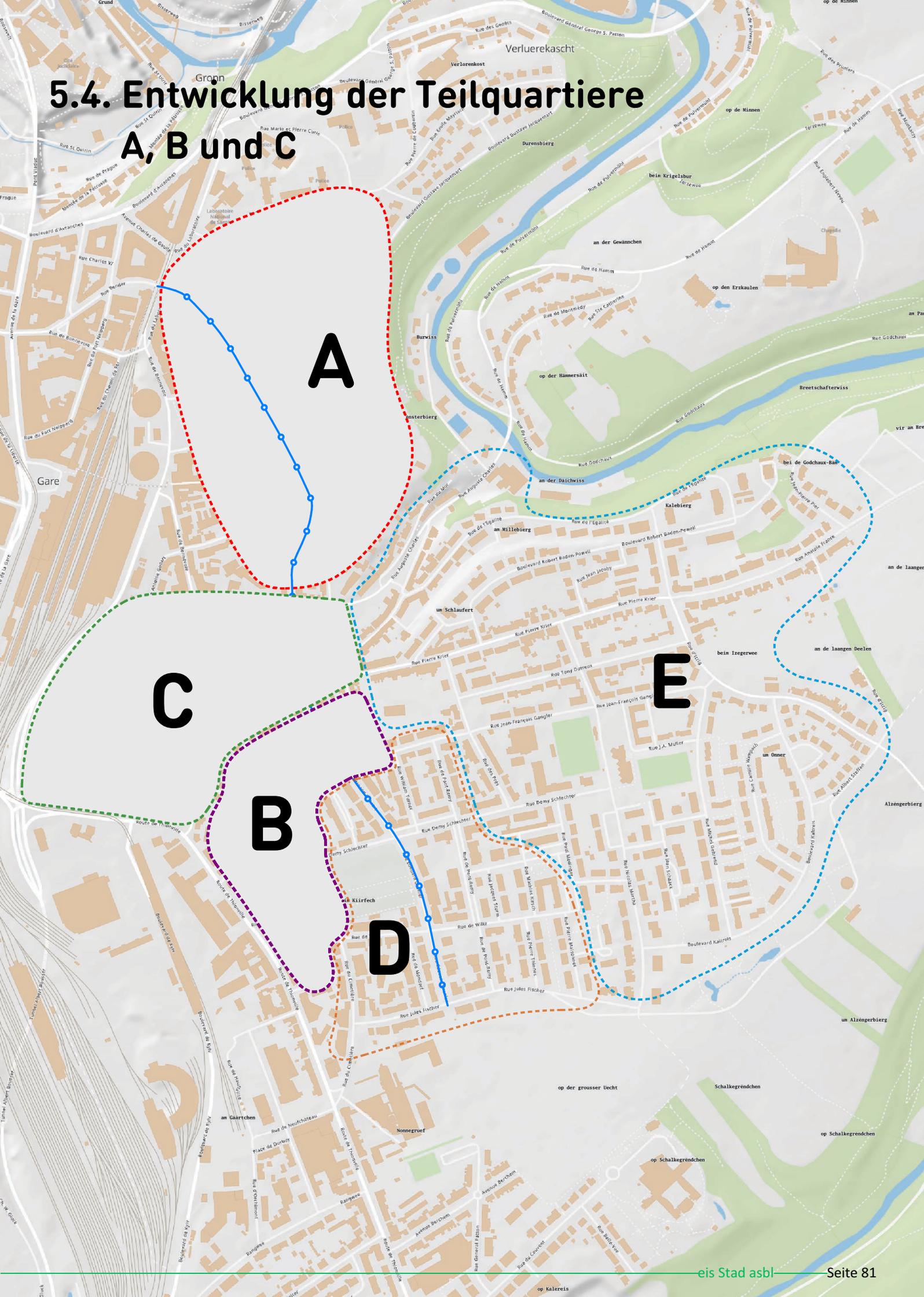
U \ ) 0 70u-k "yo -INO° UZ -Nuol kGyNG VELO 7k-



G-α#=#WIN) IGMludk-) yZI-kyNG  
 Uu " yG#=- UuifON DIVERSE UG#=#Mu



# 5.4. Entwicklung der Teilquartiere A, B und C



**A**

**C**

**B**

**D**

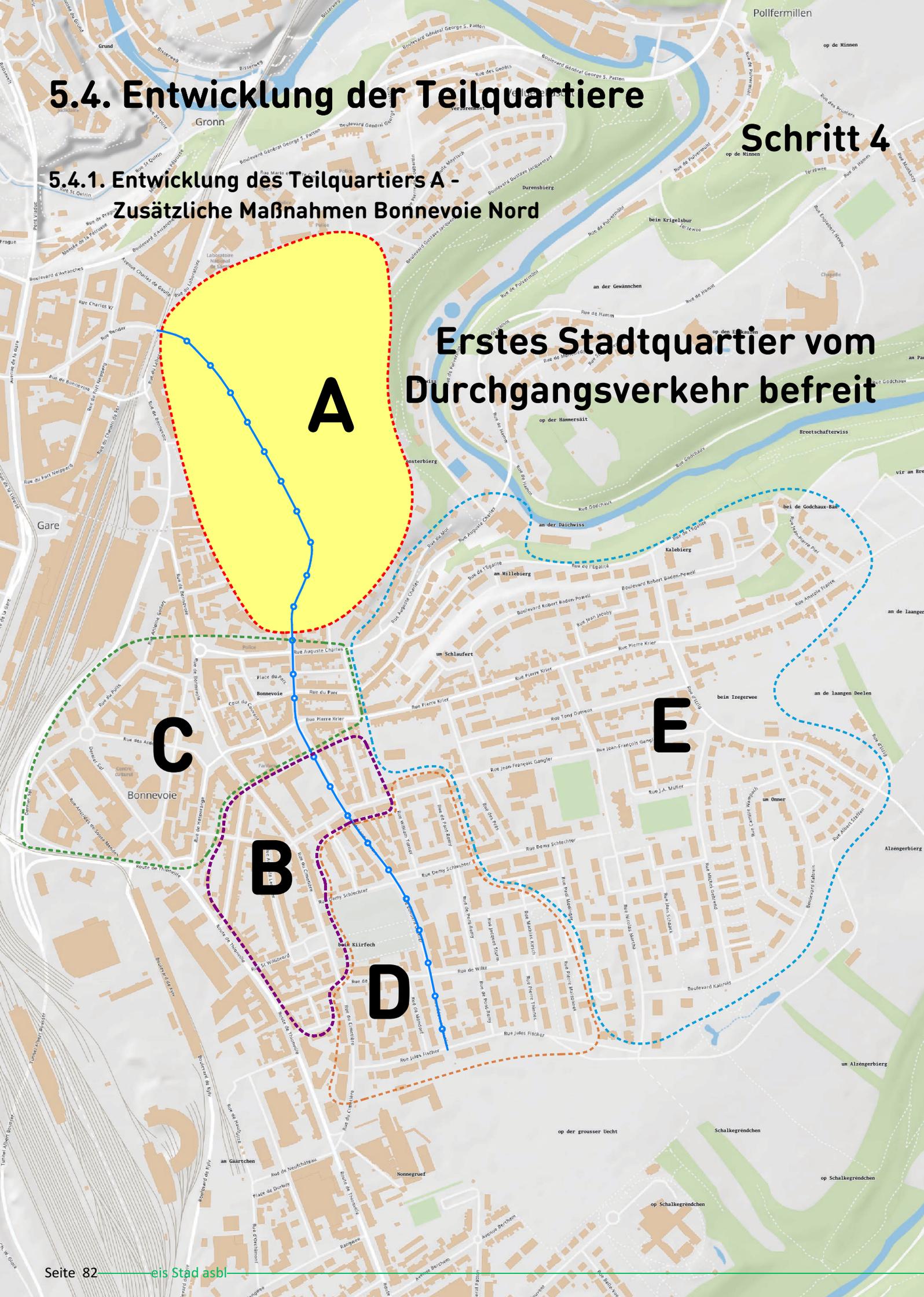
**E**

# 5.4. Entwicklung der Teilquartiere

## Schritt 4

### 5.4.1. Entwicklung des Teilquartiers A - Zusätzliche Maßnahmen Bonnevoie Nord

**Erstes Stadtquartier vom  
Durchgangsverkehr befreit**

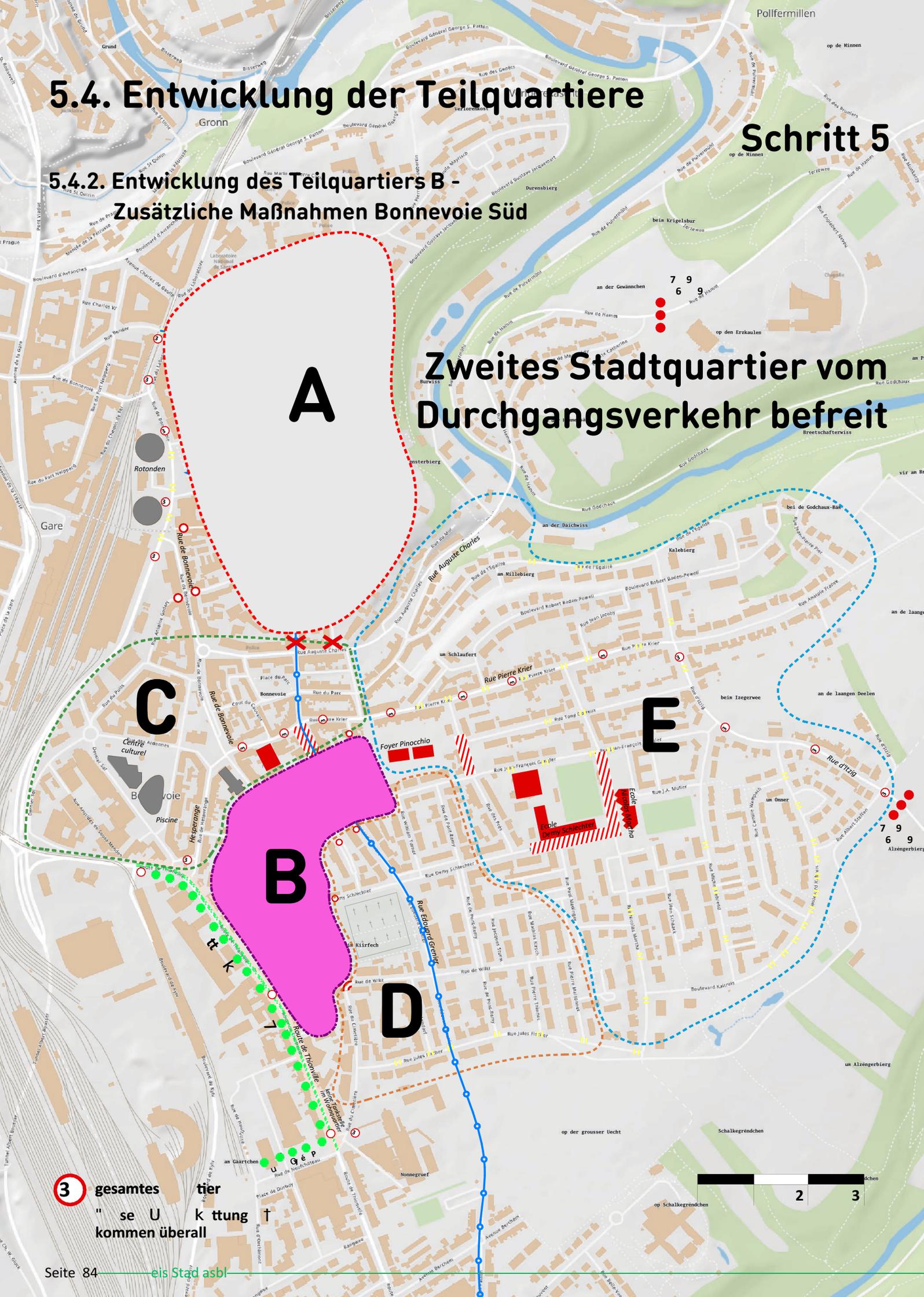




# 5.4. Entwicklung der Teilquartiere

## Schritt 5

### 5.4.2. Entwicklung des Teilquartiers B - Zusätzliche Maßnahmen Bonnevoie Süd



**A**

**Zweites Stadtquartier vom  
Durchgangsverkehr befreit**

**C**

**B**

**E**

**D**

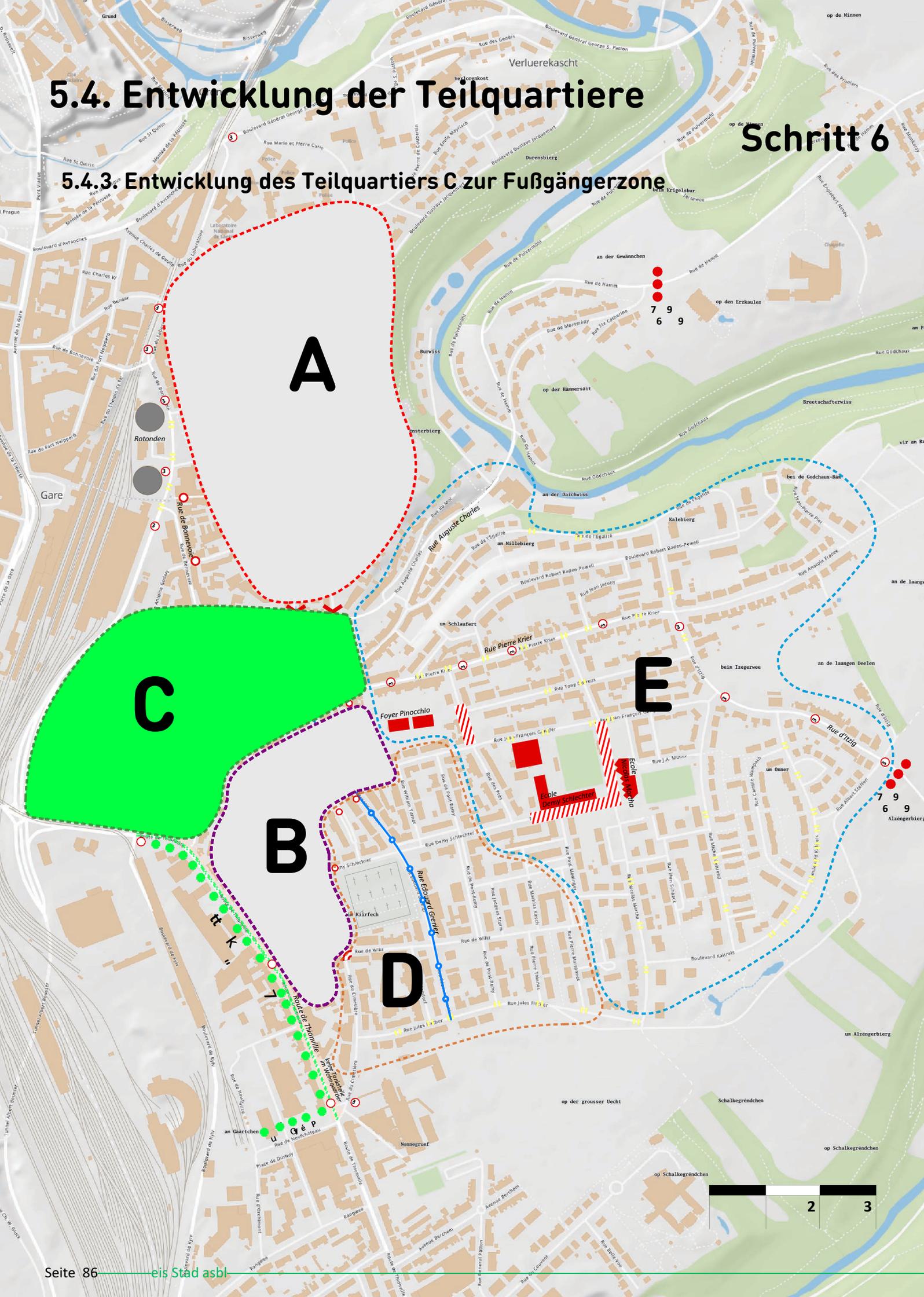
**3** gesamtes  
" se U k t t u n g  
kommen überall



# 5.4. Entwicklung der Teilquartiere

## Schritt 6

### 5.4.3. Entwicklung des Teilquartiers C zur Fußgängerzone



A

C

B

D

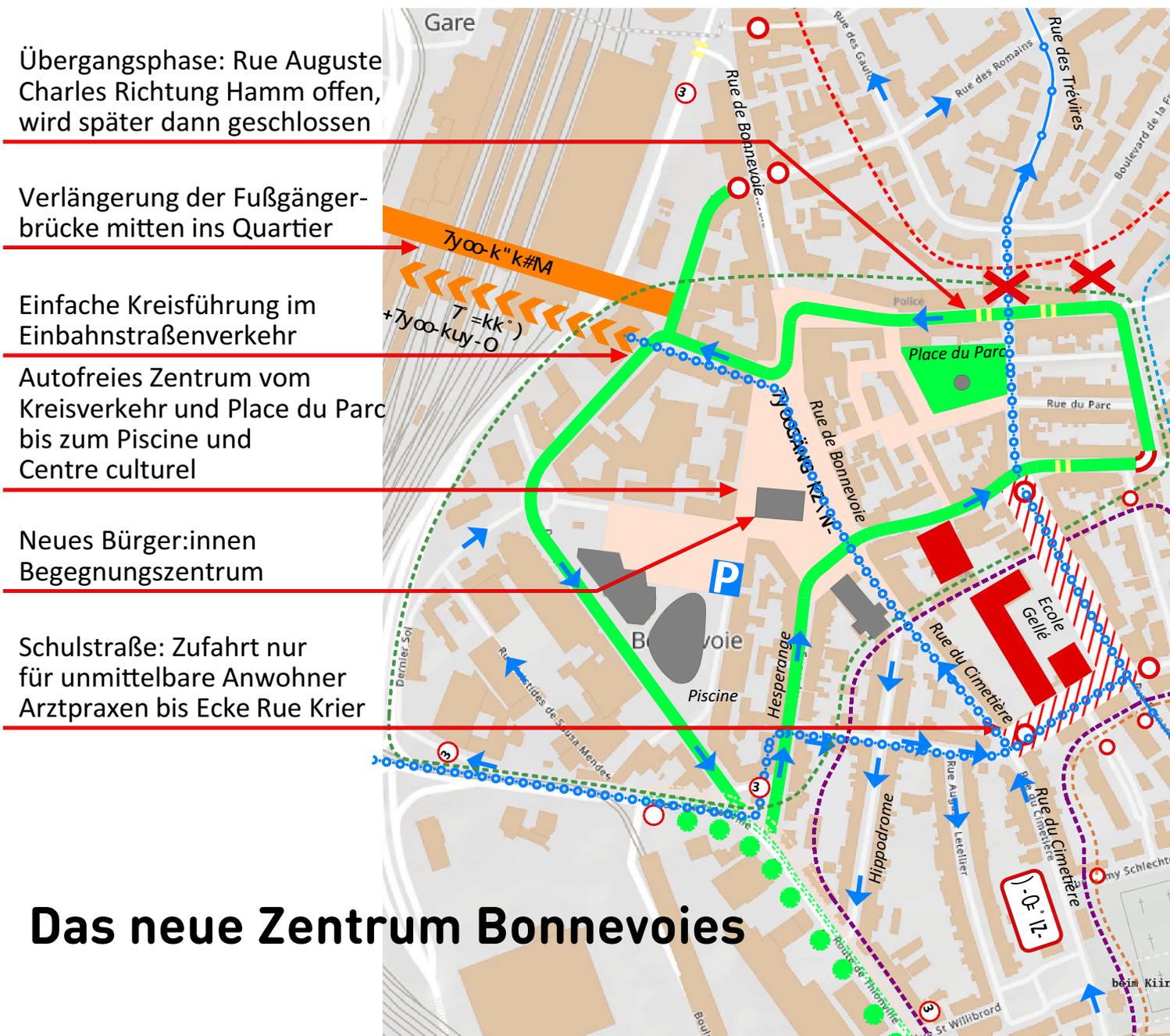
E

# 5.4. Entwicklung der Teilquartiere

## Schritt 6

### 5.4.3. Entwicklung des Teilquartiers C zur Fußgängerzone

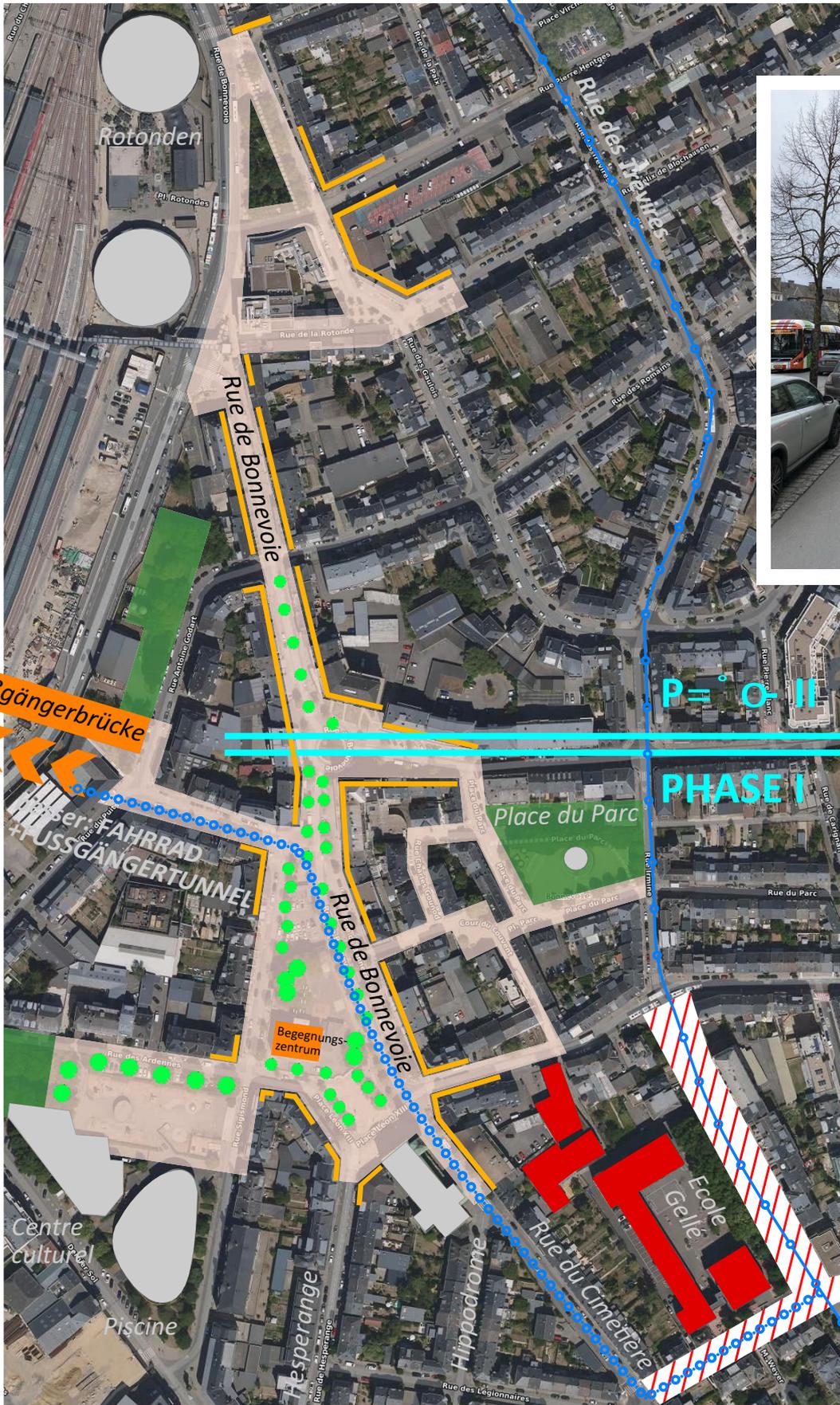
Bonnevoie hat das Potential das Leitbild der 15-Minuten-Stadt zu erfüllen. Das Zentrum dient der Vollversorgung der Bewohner:innen. Es wird Begegnungszone für alle, weitestgehend autofrei. Es wird eine Fußgängerzone wie die Groussgaass. Diese Qualität steckt im Stadtgrundriß drin - sie muss nur endlich wieder erlebbar werden. **Good Way "** macht es möglich.



# 5.4. Entwicklung der Teilquartiere

## Schritt 6

### 5.4.3. Entwicklung des Teilquartiers C zur Fußgängerzone



#### LEGENDE

- Schule
- öff. Gebäude
- Grünfläche
- Sondermaßnahme
- Geschäfte
- Fußgängerzone
- Schulstraße
- neue Fahrradstraße
- vorh. Fahrradstraße

# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil III

### 6. Begleitmaßnahmen Good Way +

# 6.1. Konzept für den ruhenden Verkehr

## Good Way +

### Park + Platz

Wenig begeistert sind Autofahrer:innen von der Vorstellung, auf einen Parkplatz vor ihrer Haustür verzichten zu müssen. „Der Luxemburger ist sehr anspruchsvoll, er will alles“, fasste Tommy Klein von Ilres zusammen.

Wort vom 9.2.2023

Lebenswerte Städte entstehen dann, wenn bei der Verteilung der Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum nicht mehr die Interessen der Nutzer:innen von privaten Pkw's einseitig im Vordergrund stehen. Der öffentliche Raum ist ein sozialer Ort.

**Good Way "** gibt den Menschen den öffentlichen Raum zurück.

Das neue autofreie Zentrum Bonnevoies wird eine richtige Begegnungszone.

Bonnevoie braucht Platz.

Platz für Sitzgelegenheiten und Begrünung.

Platz für das neue Zentrum.

Ein **Grundrecht auf die Inanspruchnahme öffentlichen Raums zum Abstellen des motorisierten** gibt es nicht.

Spricht man dieses Thema jedoch an, dann verweisen Autofahrer:innen gerne darauf, als ob es ein solches gäbe und bemängeln sofort fehlende Stellplätze.

Fehlen wirklich Stellplätze?

Ja, direkt vor der eigenen Haustür, vielleicht.

Nein, im Quartier nicht. Das zeigen zum Beispiel die Belegung der Tiefgarage unter dem Centre culturel oder Straßen etwas abseits des Zentrums.

Warum akzeptieren wir beim Auto andere Regeln als bei anderen Verkehrsmitteln? Warum darf der Weg zur Haltestelle länger sein als der zum Auto? Und wie weit ist es bis zum nächsten Kinderspielplatz?



Freie Stellplätze in den Wohnstraßen



Alles zugeparkt im Zentrum

# 6.1. Konzept für den ruhenden Verkehr

## Good Way +

### Park + Platz

Der Weg zu **neuen** **tiersgaragen** unter den Sportplätzen ist nicht weit. Ein Tiefdeck, ein bis zwei Parkebenen und oben drauf wird Sport getrieben. Rückbau oder Umnutzung wird mit eingeplant.

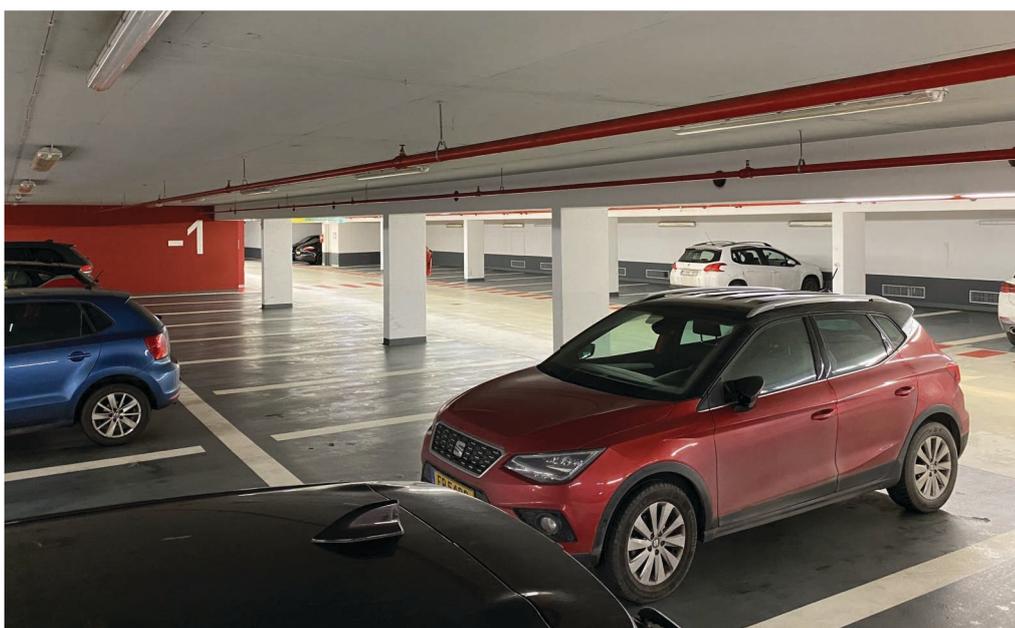
) **ö** **o** **ß** **P** für viel Grün und Entsiegelung, für viel Aufenthaltsqualität im Freien. Caféterrassen, tobende Kinder, Pétanque. Lebensqualität.

Das **bisherige** Parkticket wird **straßenbezogen** **ausgestellt** und **kostenpflichtig**. Garagenbesitzer:innen bekommen **keines** mehr. Die **Zwei-Stunden-Regelung** wird **stadtweit** **abgeschafft**.

Wird die Verkehrswende konsequent verfolgt, verliert der Besitz eines eigenen Autos an Bedeutung. Das Angebot für den **Öffentlichen** **Transport** wird **verbessert**, **Sharing** und **Pooling** gefördert, **Verkehrsmittel** vernetzt, es gibt **Shuttle-Service**, der **Umweltverbund** wird **bevorrechtigt**, **attraktive** **Fußwege** geschaffen und **Radwege** flächendeckend und **sicher** ausbaut.

Und die Geschäftsleute?

Der Einfluss der Pkw-Erreichbarkeit auf den Umsatz wird **regelmäßig** **überschätzt**. Belastbare Studien auf **negative** Folgen gibt es **keine**. Stattdessen gibt es - auch in **Luxemburg** - Beispiele, die **alle** das **Gegenteil** beweisen. Die **Fußgängerzone** in der **Altstadt** ist in den **letzten** **fünfzig** Jahren **jedenfalls** nicht **ausgestorben**, im **Gegenteil**, sie wird **gerade** **sogar** **erweitert**.



Gengügend freie Stellplätze  
in der Garage unter dem  
Centre culturel

**O**

**U**

**Auto**

**P**

**!**

# 6.1. Konzept für den ruhenden Verkehr

## Good Way +

### Park + Platz

Mit der Einführung der erwähnten Maßnahmen finden übrigens Kurzzeitparker eher einen Parkplatz als vorher, weil Dauerparker verdrängt werden. Ruhige Flaniermeilen mit Aufenthaltsqualität steigern die Kundennachfrage. Geschäftsleerstand wird reduziert.

**Good Way "** ist auch eine Aufforderung, sein eigenes Verhalten zu hinterfragen. Politik sollte das Konzept erlebbar machen und positiv vermitteln. Es ist leicht schrittweise umsetzbar.

**G U "** ist ein Zukunftsmodell. Das Zentrum Bonnevoies als ein Laden mit einem Parkplatz davor hat ausgedient. **Das Zentrum braucht endlich wieder eine neue** .

#### Bonnevoie 2030

##### Blick zurück aus der Zukunft

Ein gutes Beispiel für die Stadt Luxemburg war die neu geplante aber umstrittene Umgestaltung des Zentrums Bonnevoies in eine große zusammenhängende Fußgängerzone. Die Anwohner:innen lehnten diese wegen des Wegfalls der Parkplätze vehement ab. Im Juni 2024 wurde der südliche Teil der Rue de Bonnevoie und ein Teil der Rue Sigismond - testweise und begrenzt auf ein Jahr - in eine Fußgängerzone umgewandelt. Zu diesem Zweck wurde der Autoverkehr vollständig aus diesen Straßen verbannt und der Radverkehr zeitlich eingeschränkt. Hochbeete und viele Sitzgelegenheiten haben die Aufenthaltsqualität erhöht. Der Verkehrsversuch war ein voller Erfolg, die Rückmeldungen überwiegend positiv. Im Oktober 2025 hat der Schöffenrat dann endgültig beschlossen, den Fußgängerbereich im Zentrum Bonnevoies auf Dauer beizubehalten und sogar zu erweitern.



Aktionstag des österreichischen Vereins „walk-space.at“

# 6.2. Kleine Transformationen

## Good Way +

### 6.2.1. Tempo 30

#### Sinnloser Schilderwald oder 7 ?

Man muss kein Hellseher für folgende Aussage sein:

In Straßen, die so aussehen wie die komplett neu hergestellte Rue-Demy-Schlechter wird selten 30 km/h gefahren.

Nicht einmal vor der Schule gibt es wirksame bauliche Maßnahmen, welche die Geschwindigkeiten passiv bremsen würden. Das Aufstellen nur von Schildern ist oft genug wirkungslos, es ist zur Herstellung von Zone-30-Straßen bestenfalls eine Minimallösung. Tragischerweise entstand dieser Text im Schatten eines mehrfach tödlichen Unfalls in Neudorf. Dieses Ereignis hat die Diskussion um eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung in der Stadt auf 30 km/h entfacht. Sofort dominierte dabei aber wieder das Wort Radarkontrollen. Keine Rede von baulichen Maßnahmen.



#### Das sagt die Polizei:

André Schaack, Chefkommissar Verkehrspolizei / Prävention Verkehrssicherheit:

„Wir machen nur ungern dort Geschwindigkeitskontrollen, wo die Infrastruktur nicht jener einer 30er-Zone entspricht. 30 ist schön und gut, aber dann hält sich niemand daran, weil die Infrastruktur es nicht hergibt, und dann wird die Polizei gerufen.“

Wort vom 26.05.2021

#### Das sagt die Bürgermeisterin:

"...Tout d'abord, je tiens à vous informer que le régime de la rue cyclable (Anmerkung: eine Straße für maximal Tempo 30) a été transposé selon les directives étatiques. En cas de non respect des dispositions du code de la route par certains conducteurs de véhicules motorisés, je vous propose de contacter la Police Gran-Ducale, qui constatera et verbalisera, le cas échéant les infractions."

Schreiben Anfang März 2023



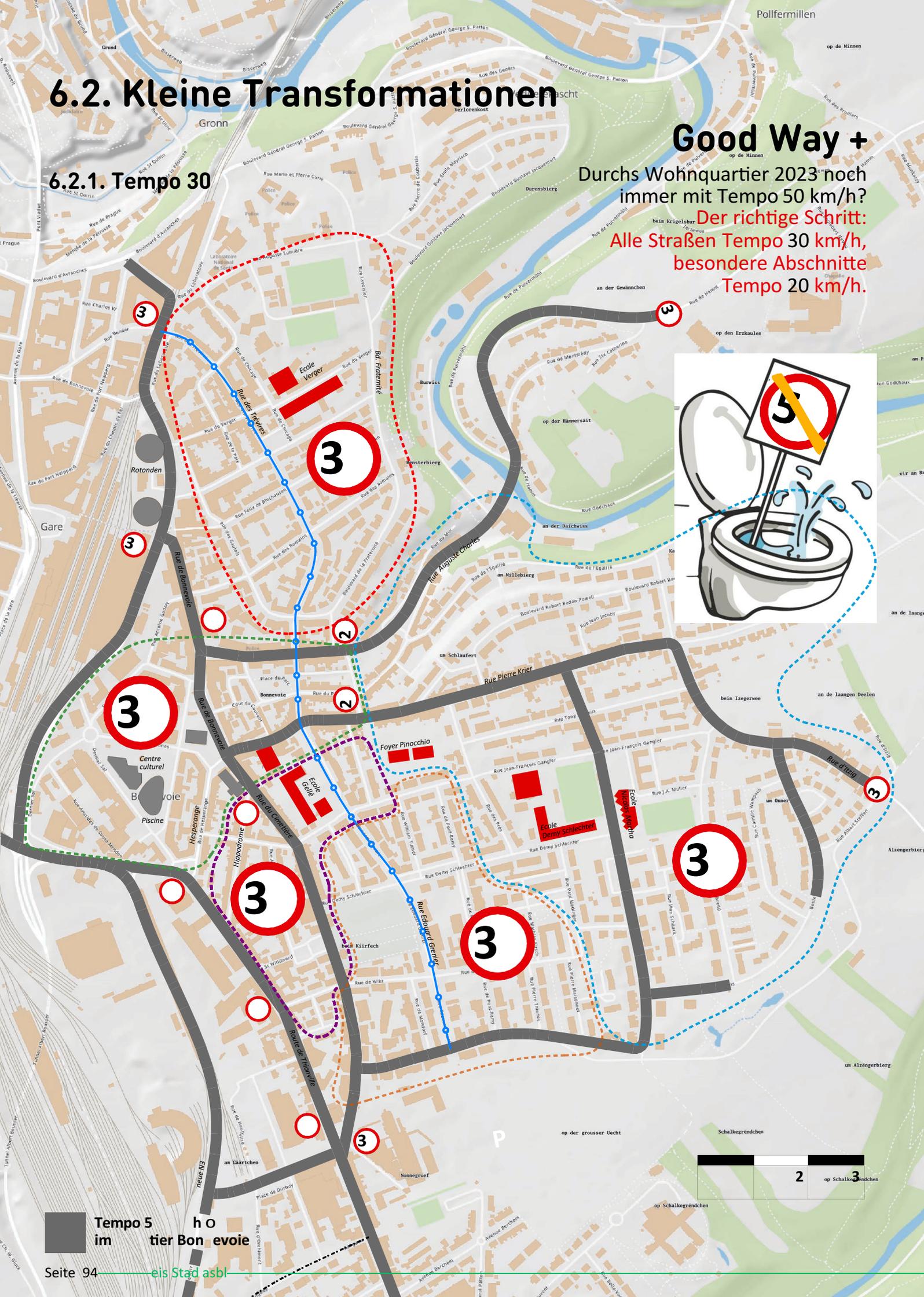
# 6.2. Kleine Transformationen

## 6.2.1. Tempo 30

### Good Way +

Durchs Wohnquartier 2023 noch immer mit Tempo 50 km/h?

**Der richtige Schritt:**  
**Alle Straßen Tempo 30 km/h,**  
**besondere Abschnitte Tempo 20 km/h.**



Tempo 5 im h o tier Bon evoie

# 6.2. Kleine Transformationen

## Good Way +

### 6.2.2. Wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit

Auch die offiziellen Empfehlungen des Mobilitätsministeriums besagen, dass Fußgängerüberwege in Tempo-30-Zonen so weit wie möglich eingeschränkt werden sollten.

Wissen Autofahrer:innen überhaupt, dass sie in Tempo-30-Zonen Fußgänger:innen das Überqueren der Straße überall ermöglichen müssen? Würde man das so gerne seinen Kindern beibringen?



Die Realität zeigt, dass ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen die Geschwindigkeitsbegrenzung von den Autofahrer:innen weitgehend ignoriert wird. Dadurch werden die Tempo-30-Zonen effektiv zu normalen Straßen ohne sichere Fußgängerüberwege degradiert. Dies ist eine reale und bekannte Gefahr. Wie - und wir fragen nicht, ob - wird die Stadt die Sicherheit der Fußgänger gewährleisten? Welche konkreten verkehrsberuhigenden Maßnahmen gedenkt die Stadt zu ergreifen?

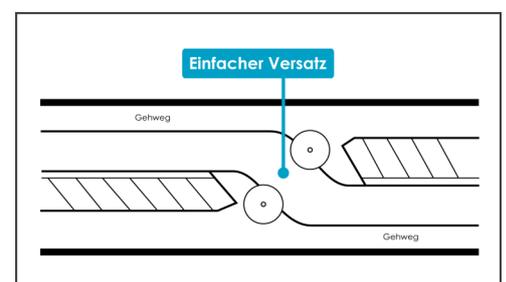
Und vielleicht können wir uns nebenbei endlich von dem Dogma welches in dieser Stadt noch immer Umdenken hin zu einer besseren O nämlich , dass † immer nur fließen

Wirksame Methoden sind zum Beispiel das Aufstellen - dies geht mit sehr wenig Aufwand - von diagonal versetzten Pflanzkübeln. Besser sind dauerhafte bauliche Maßnahmen. Bäume haben dabei noch keiner Straße geschadet.

Es stellt sich also die Frage, warum werden solch einfache Maßnahmen nicht sofort ergriffen?

Im Bild ist diese Maßnahme vorbildlich in Howald ausgeführt worden.

Hohe Wirksamkeit erzielt auch ein ausgetüfteltes System von Einbahnstraßen wie es zum Beispiel in Basel seit 20 Jahren existiert. Allerdings auch hier nur mit gleichzeitigen Verengungen des Straßenquerschnitts.



## 6.2. Kleine Transformationen

## Good Way +

### 6.2.3. Rue des Trévières

Seit März 2022 wird mittels aufgemalter weißer Fahrräder und entsprechender Beschilderung die Rue des Trévières als Fahrradstraße bezeichnet. Außer diesen beiden Maßnahmen wurde nichts unternommen, es hat sich in der Straße nichts geändert. Ob es einen spürbaren Rückgang der Zahl von individuellen Kraftverkehrsfahrten durch diese Straße gibt, ist nicht bekannt. Zahlen hat die Stadt seitdem nicht vorgelegt. Busse im Gegenverkehr gibt es weiterhin dort.

**Fahrradinfrastruktur ist dann** , wenn Kinder sie benutzen und sich Menschen, die nicht so selbstsicher mit dem Fahrrad unterwegs sind, auch gerne darauf fahren.

Eine Fahrradstraße ist also erst einmal kein sicherer Radweg. Fahrradstraßen sollten dort sein, wo es schon ein erhebliches Aufkommen an Radfahrenden gibt und Autofahrer:innen dann nur geduldet sind, nicht dominieren. Die Fahrradstraße soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. All das trifft nicht zu in der Rue des Trévières.

Der Vorteil, dass Radfahrende in dieser Straße nicht überholt werden dürfen, ist nicht spürbar. Viel zu viele Fahrer:innen ignorieren das. Eine Fahrradstraße sollte auch immer vorfahrtsberechtigt sein. Ständiges Anhalten bei Rechts-vor-Links-Kreuzungen, noch dazu beim Bergauffahren, generiert keine Vorteile im Sinne eines Modalen Filters.

Sollte der **Ott** des **Good Way Bonnevoie** nicht verwirklicht werden, wird diese Fahrradstraße nur auf dem Papier funktionieren.

**eis Stad** schlägt im **Good Way "** eine andere Route vor. Den Berg hochzufahren mit drängenden Kraftfahrzeugen im Nacken ist stressig. Die Rue des Gaulois ist in der Steigung moderater und viel weniger frequentiert, als die Rue des Trévières. Außerdem durchquert sie eine Zone 20, was viel entspannter ist. Diese Route zwingt aber die Verkehrsplanenden dazu, die Querung der Rue de Bonnevoie ebenfalls fahrradgerecht zu gestalten sowie das Buskonzept (Rue Bender statt Rue de Bonnevoie) zu überarbeiten.

Damit wäre die Rue des Trévières bevorzugt eine Busachse (später Boulevard de la Fraternité) und die Fahrradstraße könnte damit als Gewinn für die Mobilité douce verbucht werden.

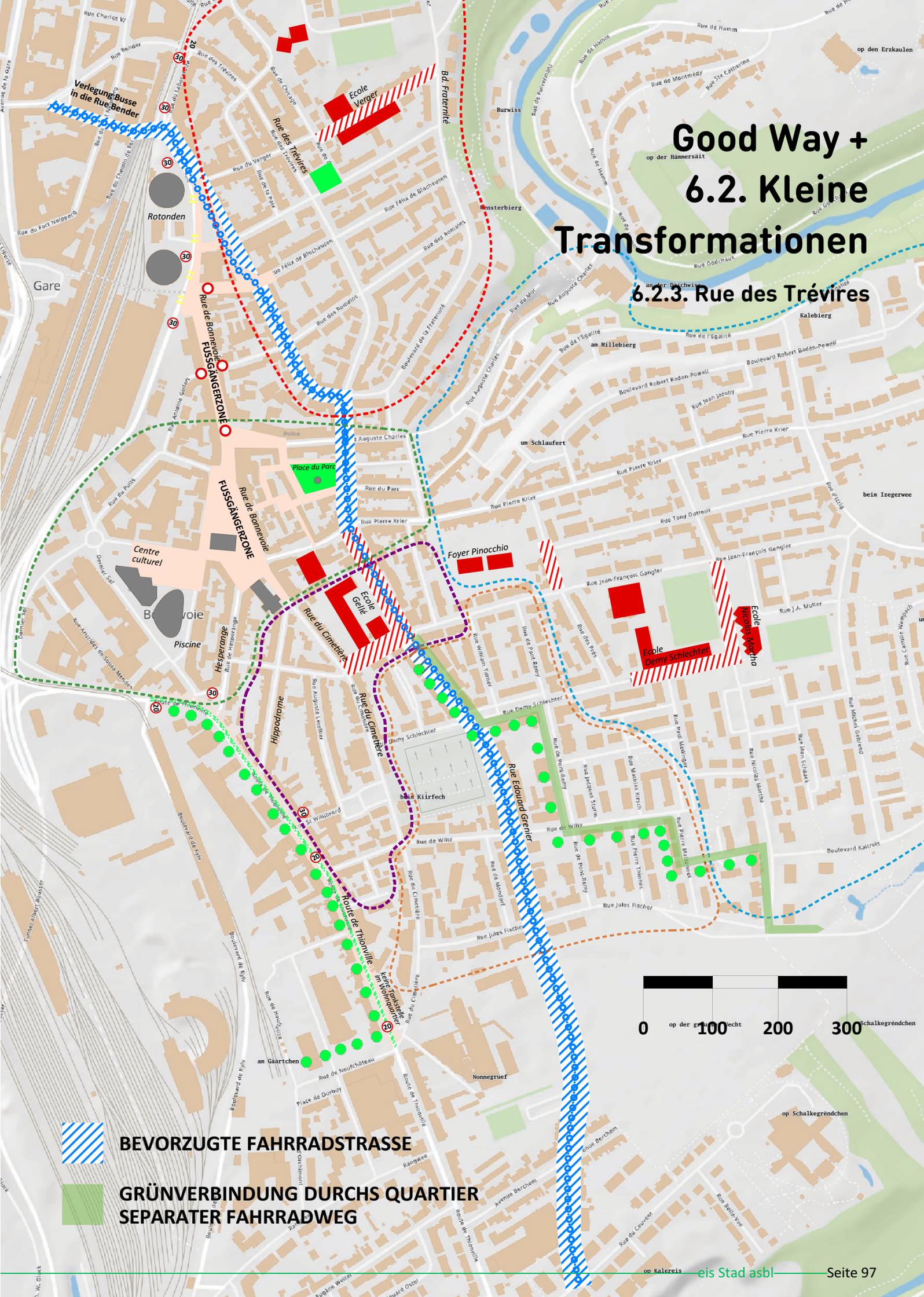
Eine neu geschaffene Verbindung bis zum Spielplatz und ins Grüne wird außerdem vorgeschlagen. An der eingetragenen Strecke gibt es heute schon viel (Park)Platz und Grün und so kann leicht ein baulich getrennter Radweg realisiert werden.

Radfahrer:innen bevorzugen die bauliche Trennung. Die Alternative, die Diskussion über die **Notwendigkeit für getrennte k** und auch – auch in Zonen 30 aus Sicht von Autofahrenden zu führen, ist bei der Verkehrswende nicht zielführend.



# Good Way + 6.2. Kleine Transformationen

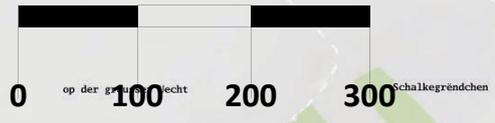
## 6.2.3. Rue des Trévières



**BEVORZUGTE FAHRRADSTRASSE**



**GRÜNVERBINDUNG DURCHS QUARTIER  
SEPARATER FAHRRADWEG**



## 6.3. Buskonzept

## Good Way +

### 6.3.1. Buskonzepte für die Zukunft

Dort, wo in Politik und Verwaltung ein „Weiter-so“ keine Option ist, finden sich meist schnell Lösungen für neue Herausforderungen.

**Good Way Bonnevoie** ist eine Herausforderung

Der öffentliche Personenverkehr ist in der Zukunft ein flexibles und vernetztes System unterschiedlichster Verkehrsmittel.

**Good Way "** setzt voraus, dass öffentlicher Transport, Fuß- und Radverkehr in Zukunft im Mittelpunkt stehen und mit diesem Fokus endlich auch bei der Stadtplanung und Politik.

Zur Einhaltung der Klimaziele muss der öffentliche Transport in Zukunft ein Hauptpfeiler sein und er muss deshalb massiv bevorzugt werden.

Es gibt dann überall dort, wo es sich heute staut, durchgehende Busspuren und das kann nur dadurch erreicht werden, wenn die Nutzung des Pkw's durch restriktive Maßnahmen (Preise, Geschwindigkeiten, Kapazitätsreduzierungen) zumindest in der Innenstadt deutlich reduziert wird.

Der Bus hat jederzeit Vorrang und kommt somit schneller vorwärts als die Autos. Heute stehen in Luxemburg Bus und sogar die Straßenbahn wartend an roten Ampeln.

Die Voraussetzungen zur sofortigen **y** sind in Luxemburg heute leider nicht gegeben. Wendet man mehrere Maßnahmen des **Good Way "** gleichzeitig unvermittelt an, wird es zum Ausfall beim öffentlichen Transport führen.

Bevor aber der Öffentliche Transport der Zukunft im Speziellen betrachtet wird, ein paar Gedanken zur Mobilität im Allgemeinen.

In Luxemburg werden gemäß dem Nationalen Mobilitätsplan 2035 heute 2/3 aller Wege bis fünf Kilometer einfacher Strecke mit dem privaten Pkw zurückgelegt.

Deshalb geht es hier jetzt nicht, wie vorher betrachtet, nur um Durchgangsverkehr, sondern eben auch um die Summe aller täglichen Bewegungen innerhalb Bonnevoies und aus Bonnevoie heraus, vor allem in einem Radius von bis zu fünf Kilometern (Arbeit innerhalb der Stadt, Arztbesuche, Einkauf, Kinderbetreuung, Schulwege). Auch diese beeinflussen die Lebensqualität in Bonnevoie. Genau hier liegt ein enormes Potential fürs Fahrradfahren.

# 6.3. Buskonzept

## Good Way +

### 6.3.2. Öffentlicher Personentransport bei der Mobilität der Zukunft

So geht's!



Busse und Menschen teilen sich die Verkehrsfläche.

Ökolöwe - Umweltverbund Leipzig e.V.

Durchgehende "

Vorrangschaltungen für "

Betrieb von \ ) Verkehren ganztags k fbus

k

o ttle o

Hoher u : Länger als 10 Minuten muss man nie warten wie bei der u

Mobilitätshubs y ) mit hoher °

Autonomes 7

= ffice

Last Mile #

Bewusster Verzicht auf U

U timodalität

Daten Daten )

Die Öffentliche-Transport-Nutzenden werden ein vernetztes System der unterschiedlichsten Verkehrsträger unter Einbeziehung der technologischen Errungenschaften des digitalen 21. Jahrhunderts erwarten. Doch dazu braucht es viele Daten.

Eine einzige App für alles / digitale M tionsmöglichkeiten

## 6.3. Buskonzept

## Good Way +

### 6.3.3. Und in Bonnevoie?

Viele Möglichkeiten zur Verbesserung. Die Linksabbiegerspur an der Rue de Bonnevoie Richtung Rocade de Bonnevoie muss entfallen. Hier blockiert der Rückstau bei Rot auch die Weiterfahrt aller Rechtsabbieger und damit auch die der Busse. Linksabbiegen mit dem Gelenkbus aus der Rue Demy Schlechter in die Rue du Cimetière: Der Gelenkbus verkeilt sich regelmäßig mit Fahrzeugen, die von der Rue du Cimetière in die Rue Demy Schlechter einbiegen. Stillstand in der Rue de Trévires. Auch hier Rückstau an der Ampel zur Rue du Laboratoire. Dann steckt auch der Bus in der Gegenrichtung fest.

Für die Fünfkilometerdistanzen sollten möglichst viele Menschen auf das Fahrrad umsteigen. Dies geschieht durch konsequent einseitige Förderung des Radverkehrs (Infrastruktur, Sicherheit).

Dann gilt es insbesondere Nicht-Nutzer für den Öffentlichen Transport zu gewinnen.

Das Hauptargument gegen den öffentlichen Verkehr ist: Damit brauche ich viel länger. Aber nicht innerhalb der Stadtgrenzen. Und falls, dann muss sich das ändern durch konsequente Bevorzugung. Die Verkehrswende beginnt im Kopf. Menschen, die von dieser nicht überzeugt sind, können die Zukunft einer Stadt heute nicht mehr planen.

Wenn auf diese Weise - auch Homeoffice reduziert die täglichen Bewegungen - die Zahl der Fahrgäste abnimmt, können auch kleinere Busse eingesetzt werden. Neue flexiblere Angebote, wie etwa kleine, komfortable Busse für ca. 10 oder 20 Personen, die „On Demand“ und flexibel Strecken fahren sind dann möglich. Automatisiertes Fahren wäre sogar eine interessante Perspektive, wirtschaftlich auch sicher günstiger als leer herumfahrende Gelenkbusse außerhalb der Spitzenzeiten. Auch wird sich die Hauptrichtung ändern: Ost-West Richtung zum Mobilitätshub Bonnevoie.

Wenn der neue Bedarf bekannt ist - dafür müssen sehr viele Daten erhoben werden - kommt die Überlegung, welches Mobilitätsangebot diesen am besten erfüllt. Manchmal ist es einfach ein Fahrrad, manchmal ein Linienbus, mal ein Shuttle, mal ein Leihroller. Es ist unnötig, gar unmöglich, die gesamte Strecke mit einer Fahrzeugart zu bedienen. Wir brauchen nicht ein Angebot, sondern viele Mobilitätsangebote. Multimodalität.

Am Ende der Strecke geht es zu Fuß. Dafür muss Bonnevoie auf Menschen ausgerichtet werden (15 Minuten-Stadt) und nicht auf Autos. Man soll in der Stadt gerne zu Fuß unterwegs sein.

**Seit Inbetriebnahme der Tram fahren mehr Busse durch die Stadt als zuvor. Warum eigentlich?**

**Wie viele Pilotprojekte zum Thema Mobilität der Zukunft auf Quartiersebene gibt es in der Stadt Luxemburg?**

## 6.4. Große Infrastrukturprojekte

## Good Way +

### 6.4.1. Verbindung mit dem Bahnhofsviertel

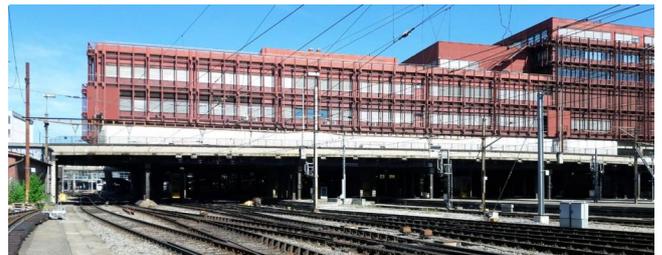
Dieses große Infrastrukturprojekt liegt außerhalb Bonnevoies, ist aber für die Entwicklung der sanften Mobilität von strategischer Bedeutung für den Stadtteil. Deshalb nahm eine bessere Anbindung an das Bahnhofsviertel bei den Anmerkungen der Teilnehmer:innen einen bedeutenden Teil ein. Lösungen hierfür können unterschiedlich aussehen. Eine Nutzung der Fläche über den Gleisen wurde in der Vergangenheit immer wieder thematisiert.

Das Potential zur Flächenerschließung wäre hier enorm, ebenso wie die positive Auswirkung auf den Wohnraummangel. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass Grundstücke, die anderen Zwecken dienen und deshalb bislang nicht im Fokus der Planer stehen, zunehmend erschlossen werden. Warum also nicht die Bebauung wie an der Rodeo weiterführen?

Eine andere Lösung (oder in Kombination) zur besseren Anbindung könnte eine Untertunnelung sein.



BS Städtebau u. Architektur Torsten Becker



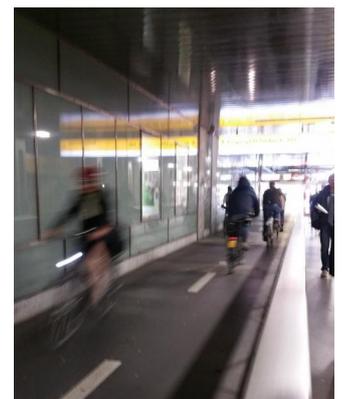
Bahnhof Basel Quelle: SBB CFF FFS



MPA Architekten Basel



JSWD Architekten Köln mit Chaix & Morel et Associés



Fahrradtunnel Bahnhof Zürich

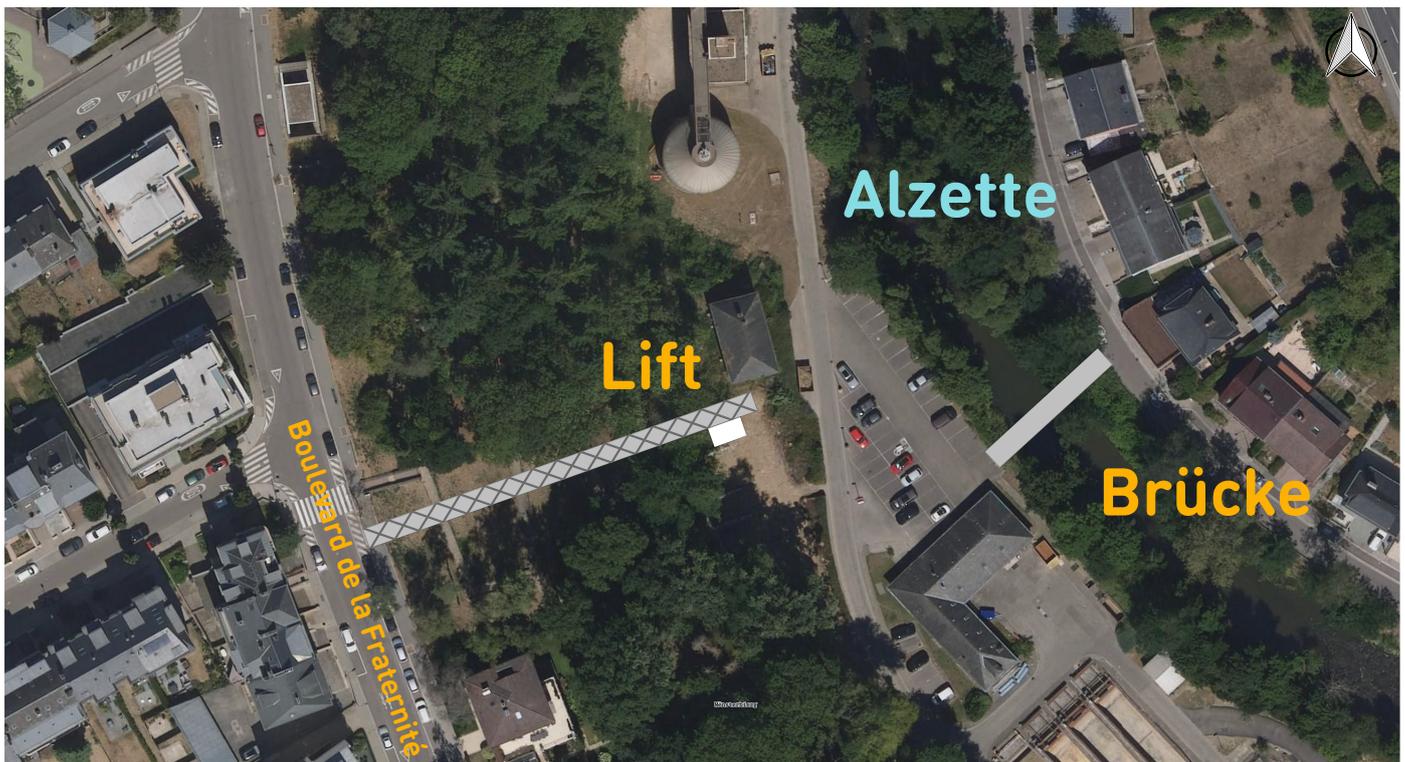
## 6.4. Große Infrastrukturprojekte

Good Way +

### 6.4.2. Runter zur Alzette und wieder rauf

Ein weiteres Infrastrukturprojekt mit hohem Wert für das Quartier ist die Erschließung des Alzette-Tals mittels eines Lifts für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, wie er auch im Pfaffenthal realisiert wurde - zum größten Nutzen aller.

In Bonnevoie würde damit einerseits der Zugang zur Naherholung erleichtert, aber auch die Verbindung des Fahrradwegs aus Hesperange kommend verbessert. Bisher endet dieser Fahrradweg am sehr verkehrsreichen Boulevard Général Patton oder an der steilen Auffahrt der Rue du Fort Dumoulin Richtung Grund.



Quelle: Geoportail Luxembourg

## 6.4. Große Infrastrukturprojekte

## Good Way +

### 6.4.3. Route de Thionville

Der Contournement in Junglinster ist seit 2015 in Betrieb. Fährt man heute nahezu acht Jahre danach die ehemalige Hauptschlagader Route de Luxembourg hinunter, so muss man feststellen, dass seitdem nicht ein einziger Quadratmeter entsiegelt wurde, kein Baum dazugekommen ist und in Richtung mehr Lebensqualität durch weniger Verkehr nicht ein Schritt nach vorne getan wurde.

Und in " ?

Die Straßenbahn erreicht nun Bonnevoie. Das Teilstück der N3, welches die Route de Thionville ersetzen soll, ist in Betrieb (und in Kürze noch weiterführend), aber in der Route de Thionville ist nicht ein einziges Schild abgeschraubt, eine Ampelschaltung zu Gunsten der Schüler des Lycées oder eine abknickende Vorfahrt von Hesperange kommend in die Rue de Neufchâteau festgelegt worden. Bisher liegt eine Zeichnung aus dem Begleitprogramm der Tram vor. Diese lässt sehr zu wünschen übrig.



"Wir können unsere Stadt nicht ändern, wir sind nicht..."

Wien,  
Paris,  
Brüssel,  
Ljubljana,  
Kopenhagen,  
Göteborg,  
Münster,  
Mailand,  
Utrecht,  
Bozen,  
Gent...

Wir sind nur eine kleine Festungsstadt."

Quelle: Tram / Ponts et Chaussées

## 6.4. Große Infrastrukturprojekte

## Good Way +

### 6.4.3. Route de Thionville

#### Umbau zur "

Was fehlt sind Sofortmaßnahmen: TEMPO ZONE 30 für die Rue de Thionville inklusive aller Straßen, die in sie einmünden, beginnend mit der Rue du Cimetière. Dann müssen temporäre Maßnahmen folgen. Straßenquerschnittsverengungen mit Pflanzkübeln oder geänderten Parkaufstellungen (Schrägparken). Schon wäre Platz für Terrassen. Im Sommer gibt es dann ein Nachbarschaftsfest mit vielen Aktionen rund um die Straße. Mit jeder neuen Residenz dort nimmt die Zahl der Bewohner:innen zu. Sollen sie noch zehn Jahre warten, bis sich irgendetwas in Richtung Verkehrswende verändert? Der Zeitpunkt ist jetzt. Provisorische Maßnahmen sind der erste Schritt dazu. Diese können erprobt und erfahren werden, bevor sie in langfristige Maßnahmen überführt werden.

#### Eingang ins j tier

Der Platz zwischen Dernier Sol und Rue de Hesperange muss ein Platz für Menschen werden. Es wird der neue Eingang von der Straßenbahnhaltestelle Dernier Sol ins Quartier. Auf dem Bild (vorherige Seite) ist er bestenfalls ein Restplatz, umgeben von viel Verkehrsfläche für Fahrzeuge. Umgekehrt muss es sein - ein richtiger shared space (de luxe) soll es werden, anstatt Fahrstraßen um den Restplatz. Die Route de Thionville hat ein Recht darauf, Erlebnisraum zu werden. Autoverkehr in einer Massivität wie wir sie kennen muss dort enden. Die Weichen sind gestellt.



Fotos: Stadt Wien

## 6.5. Runners-up

## Good Way +

### Weitere Maßnahmen

Im Zusammenhang mit den 6 Schritten müssen zum vollständigen Umbau des Quartiers eine Reihe von Begleitmaßnahmen verwirklicht werden, die hier der Vollständigkeit wegen noch nur gelistet sind:

#### U

Mikrohubs sind Umschlagpunkte in oder nahe des Quartiers, in denen Sendungen für die letzte Meile umgeladen werden auf kleine Verteilfahrzeuge, gegebenenfalls sogar Lastenfahrräder. Nicht jedes Geschäft wird immer mit dem Ladeinhalt eines ganzen LKWs beliefert, beispielsweise ein Spielzeuggeschäft.

#### Vergabeverfahren für O

In Zukunft werden nicht mehr möglichst viele unabhängig voneinander operierende Lieferdienste durch das Quartier fahren. Es gibt öffentliche Ausschreibungen, die derjenige gewinnt, der die meisten Umweltpunkte beim Angebot erzielt. Damit reduziert sich die Anzahl der Fahrzeuge drastisch.

#### Tempo 30 in der Rue de Bonnevoie / O

Auch die Rue de Bonnevoie und Rue du Laboratoire zwischen Rocade de Bonnevoie und Avenue Charles de Gaulles werden auf Tempo 30 reduziert. Andernfalls bleibt diese Achse eine stadtraum-trennende und lebensfeindliche Schneise. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen zur Hauptverkehrszeit beträgt weniger als 20 km/h. Sicherheit vor Verkehrsfluss.

Damit wäre eine menschenfreundliche Querung wieder möglich.

#### Verbindung Tram - Lycée Technique de "

Das Lycée wird weiter ausgebaut werden. Die Fußverbindung zwischen der Tram und dem Lycée sind darauf nicht vorbereitet. Hier müssen sofort bauliche Maßnahmen getroffen werden, die der Situation angemessen sind.

#### Verbindung mit dem Fahrrad nach 8

Die Rampeanlage auf dem Pont Buchler war bisher die kürzeste und schnellste Verbindung nach Gasperich. Diese muss noch im Jahr 2023 wieder hergestellt werden - auch in Form einer Spiralabfahrt. Die Bewohner:innen Bonnevoies und Gasperichs haben hier alle Geduld verloren. Die zurzeit möglichen Strecken sind eine Zumutung für die sanfte Mobilität.

# Good Way Bonnevoie



Wirksam sogar gegen Gefahr durch Elterntaxis.  
Die *Schulstraße* (Seiten 64-66).

# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil III

### 7. Good Way Bonnevoie 2035

# 7. Good Way Bonnevoie 2035

Lebensqualität gesichert,  
auch in den Teilquartieren  
D und E

A

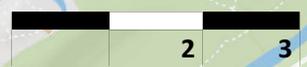
D und E

C

E

B

D



# 7. Good Way Bonnevoie 2035

## 7.1. Ausbau und Optimierung der Quartiere D und E

Im Quartier E entsteht 2023 im hinteren Teil der Rue Anatole France und entlang der Rue d'Itzig ein neues Wohnquartier. Nichts ist neu daran. Es folgt alten Strukturen. Es ist zu 100 Prozent autogerecht. Die Tempo 30 Straße hat keine baulichen Maßnahmen erhalten, damit dort wirklich maximal 30 km/h gefahren wird. Es gibt keinen separaten Radweg. Nichts weist darauf hin, dass es auch andere Siedlungsformen geben könnte.

In den 80er Jahren war man in Bonnevoie schon weiter. Damals entstanden in Kaltreis Reihenhäuser mit Sammelgaragen. Vor die Häuser darf nur zum Be- und Entladen gefahren werden. Ein autofreies Gartenwegsystem ermöglicht es Kindern, gefahrlos draußen zu spielen.

Im Quartier D wird hinter dem Lycée Technique neuer Wohnraum entstehen. Wird dieses Quartier auch nur autogerecht sein als oberste Maxime? Wird es viel neuen Individualverkehr bringen? Denn davon hängt ab, wie Bonnevoie in Zukunft sein wird. Eine neue Zu- und Abfahrt dort, kann der fehlende Baustein für die beiden weiteren von Durchgangsverkehr befreiten Quartiere sein, aber nur, wenn ein Durchqueren mit dem Pkw unmöglich ist oder mindestens sehr zeitaufwändig. Nur muss das mit der nötigen Konsequenz verfolgt werden.

In beiden neuen Quartieren müssten ausnahmslos andere Prämissen gesetzt werden. Eine ganz einfache ist zum Beispiel die Quartiersgarage. Dieses Modell wurde im Freiburger Stadtteil Vauban - einem der lebenswertesten Wohnquartiere Deutschlands - schon vor zwanzig Jahren etabliert. Geparkt wird außerhalb. Der Weg mit dem Fahrrad zum Bäcker ist schneller gemacht, als der Weg zur Garage. Zukunftsfähig sind nur der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Umstieg auf das Fahrrad. Ganz einfach eigentlich.

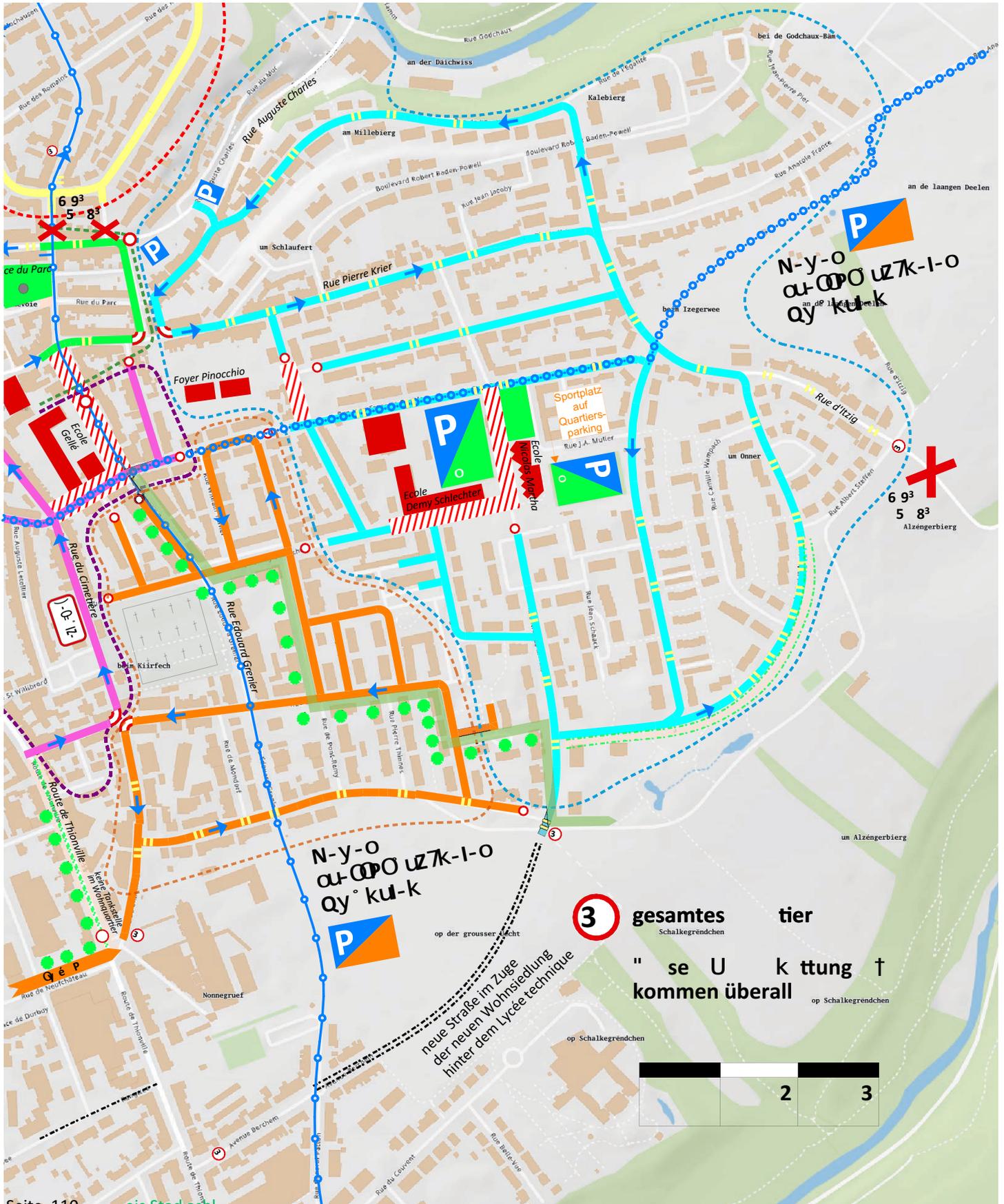


Claire7373 Andrewglaser; creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.en



# 7. Good Way Bonnevoie 2035

## 7.2. Erste Überlegungen für die Teilquartiere D und E



# 7. Good Way Bonnevoie 2035

## 7.3. Push und Pull - die Zielgerade

Auch Quartier D und E werden nur von wenigen Ein- und Ausfahrten erschlossen. Im Detail ist das zu klären. Modale Filter sorgen für ein Durchkommen von Bussen, Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen sowie natürlich Fahrrädern. Ausgehend vom Istzustand 2023 ist das nicht möglich. Das Ziel muss eine generelle Reduzierung motorisierter Einzelfahrten sein.

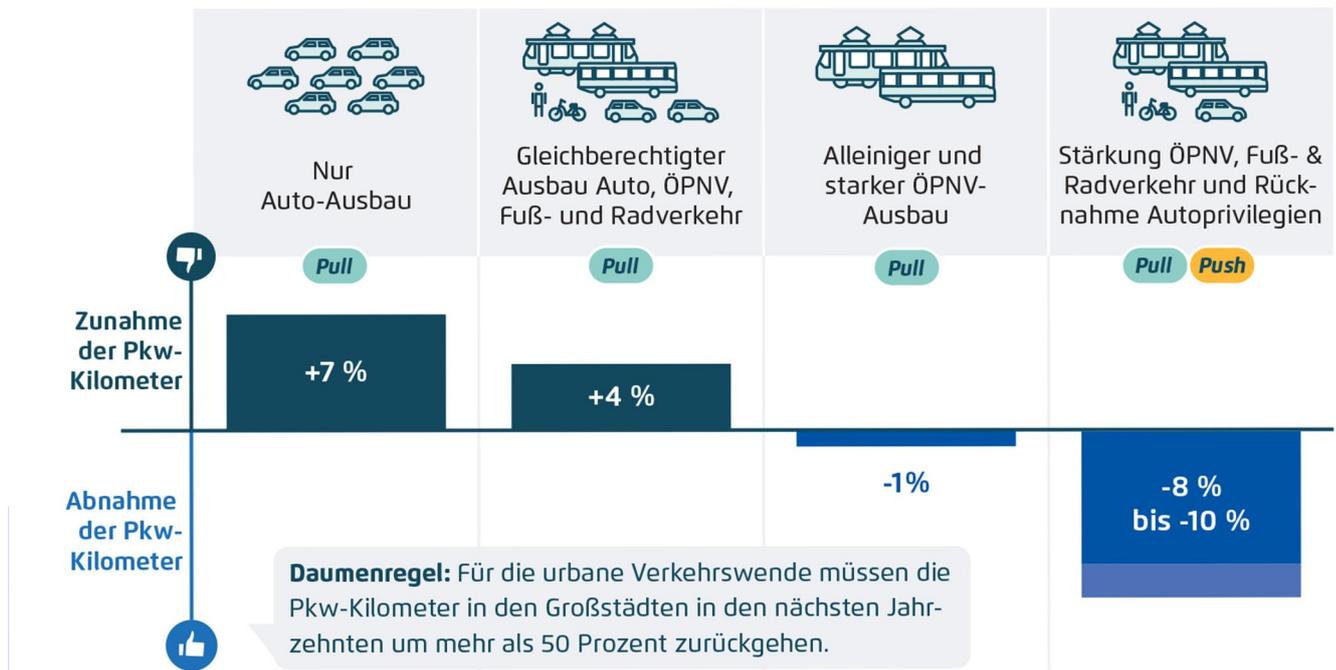
Lösungen für dieses Szenario sind alle bekannt. Flächenrückgewinnung, Entsiegelung, Parkraum (verknappen, verteuern, verteilen, ordnen), aktive Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, mehr Straßen als Tempo 20 Begegnungszonen. Am Ende steht auch das für Luxemburg gesetzte Ziel: Die Klimaneutralität. Diese fängt bei der Mobilität im Quartier an.

### Nicht jeder Maßnahmenmix nützt gleich viel

Push Pull

Nur wenn auch Push-Maßnahmen eingesetzt werden, gelingt es, Autoverkehr zu reduzieren.

Berechnungen im integrierten Verkehrsmodell der Stadt Dresden.



„...die wachsende Zahl von Autos schränkt die Lebensqualität ein – durch Flächenverbrauch, Unfälle, Lärm und Emissionen. Immer mehr Beispiele zeigen, dass es auch anders geht:

Eine Verkehrspolitik mit dem Menschen statt dem Auto als Maßstab schafft lebenswerte und klimafreundliche Städte.

Dafür reicht es nicht aus, Alternativen zum privaten Auto zu fördern. Es erfordert auch den Mut, Privilegien des Autoverkehrs abzubauen.“

Agora Verkehrswende (2022):  
Mut zur lebenswerten Stadt. Anregungen für Kommunen,  
sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen  
[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)



# Good Way Bonnevoie

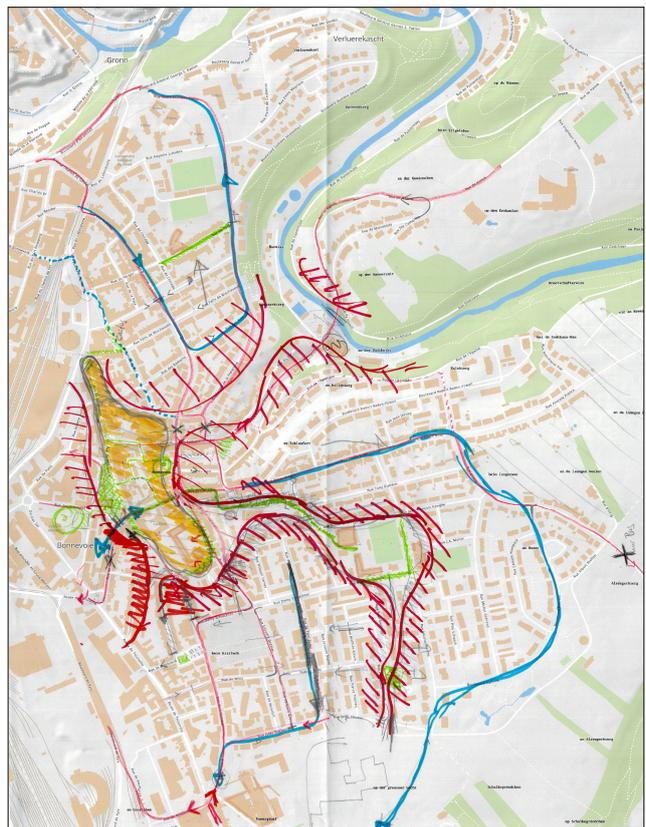
Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil III

### 8. Zusammenfassung Teil III

# Conclusion

# Good Way Bonnevoie



# 8. Zusammenfassung Teil III

## Conclusion

### Unser Mobilitätsplan für morgen

**Good Way "** zeigt für das Quartier Bonnevoie auf, welche großartigen Möglichkeiten sich für die Menschen dort ergeben könnten, welche hohe Lebensqualität erreicht werden kann, wenn bei der Stadtpolitik die Stadtbewohner:innen an erster Stelle stehen und zwar vor der Erreichbarkeit von außen. Der Bürgermeister wird von den Stadtbewohner:innen gewählt und er ist für die Stadtbewohner:innen da.

Alleine **Opt 1** und **Schritt 3** - zwei einfache **Quick-wins** - würden für Bonnevoie sehr kurzfristig und auf hohem Niveau erhebliche und zukunftsorientierte Verbesserungen mit sich bringen. Zunächst zeitlich begrenzt, dann übergeführt in dauerhafte Maßnahmen. Das neue verkehrsbefreite Zentrum Bonnevoies wäre die Krönung.

Es muss längst nicht das ganz große verkehrsplanerische Konzept entwickelt werden. Es genügt einfach auch mal etwas zu machen, denn viel schlimmer ist es, wertvolle Zeit zu vertrödeln.

Es dabei allen gerecht machen zu wollen, niemanden vor den Kopf zu stoßen, wird nicht zielführend sein. Vor dem Hintergrund widersprüchlicher Interessen, auf der einen Seite das fundamentale Recht auf Klimaschutz sowie Gesundheit und auf der anderen Seite das mit einem nicht nachhaltigen Wirtschaftswachstum verbundene endlos steigende Verkehrsaufkommen, wird man keinen gemeinsamen Nenner finden können.

Die Verkehrswende muss eine überparteiliche Einsicht in die Notwendigkeit sein, um am Ende auch Klimaziele<sup>23</sup> zu erreichen. Und dafür muss Verkehr nicht ausschließlich immer nur fließen.

**eis Stad asbl**

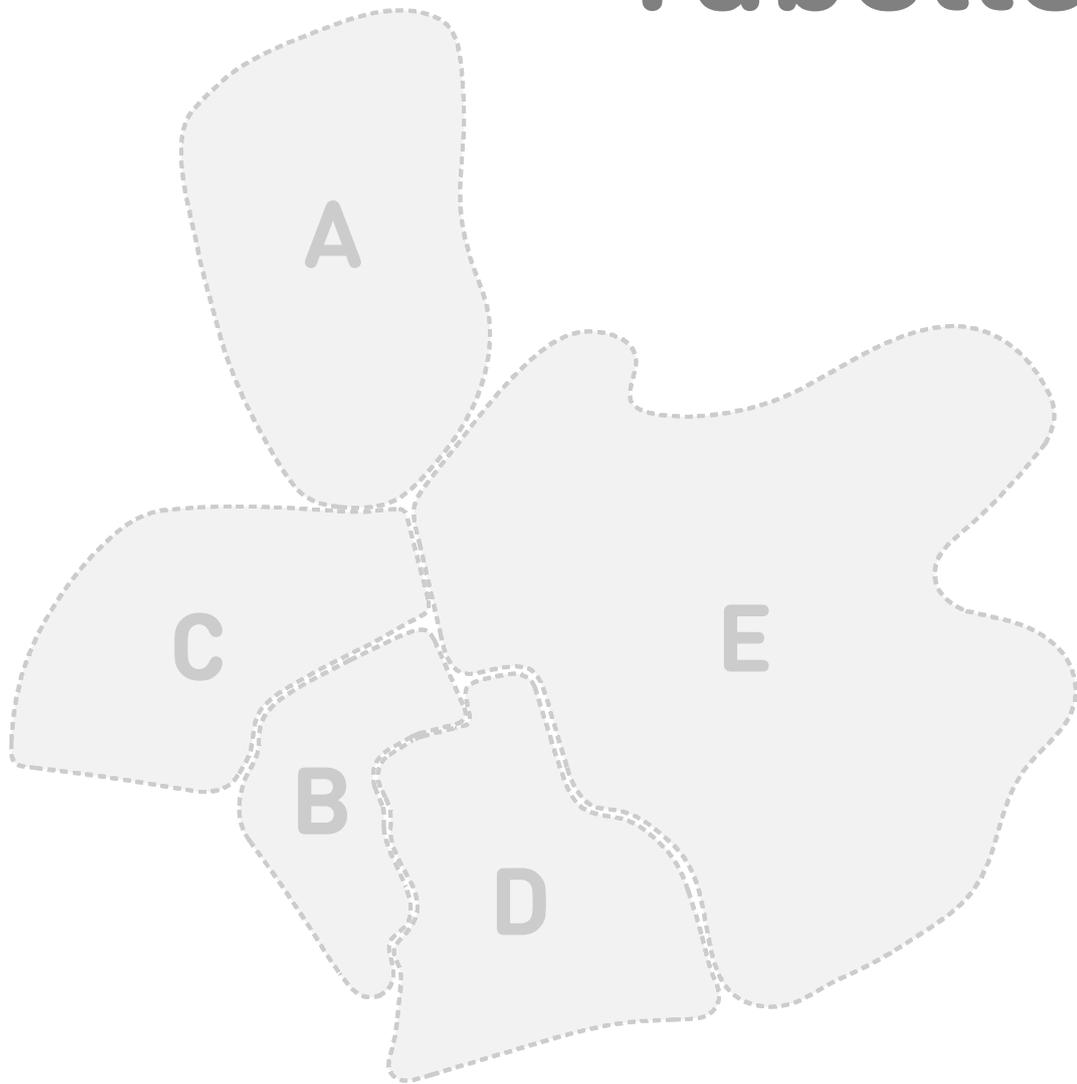
**Bonnevoie, im März 2023**

Autor:innenteam: Johannes Birgmeier, Architekt  
Susanne Görmer, Diplomkauffrau  
Tom Leufen, Architekt  
Eugen Odermatt, Dipl. Kulturmanager SAWI  
Dominique Schlechter, Dipl. theol., Sozialwissenschaften

---

<sup>23</sup> Bereits 2019 gingen ein Viertel aller Emissionen zu Lasten des Transports. Davon fielen über 70% auf den Straßenverkehr und davon wiederum über 60% auf den motorisierten Individualverkehr.  
<https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190313ST031218/co2-emissionen-von-pkw-zahlen-und-fakten-infografik>

# Pläne Scans Tabellen



# Good Way Bonnevoie

# Good Way Bonnevoie

Unser Mobilitätsplan für morgen

## Teil III

### 9. Anhang

# Good Way Bonnevoie

# Good Way Bonnevoie

## Legende zum Mobilitätsplan



Sektorengrenzen A-E  
innerhalb des Good Way Bonnevoie



neu geschaffene Sektoren  
innerhalb Bonnevoies



Haupterschließungsstraßen innerhalb der Sektoren

vorhandene Straßen auf Planunterlage (Geoportail)



Einbahnstraßenrichtung



Fahrradstraße



Modaler Filter



wirksame bauliche geschwindigkeitsreduzierende  
Maßnahmen nach internationalem Standard



Umgestaltung - Rückbau - Entsiegelung



Baum (allgemein:  
viele Bäume pflanzen)



Grünverbindung durchs Quartier  
baulich getrennter Fahrradweg



öffentliche Einrichtung



Schule / Foyer



Schulstraße



Grünfläche / Sportplatz



Fußgängerzone



Sondermaßnahme



Quartiersgarage



Friedhof



Durchfahrt gesperrt  
Modaler Filter (nach Situation)



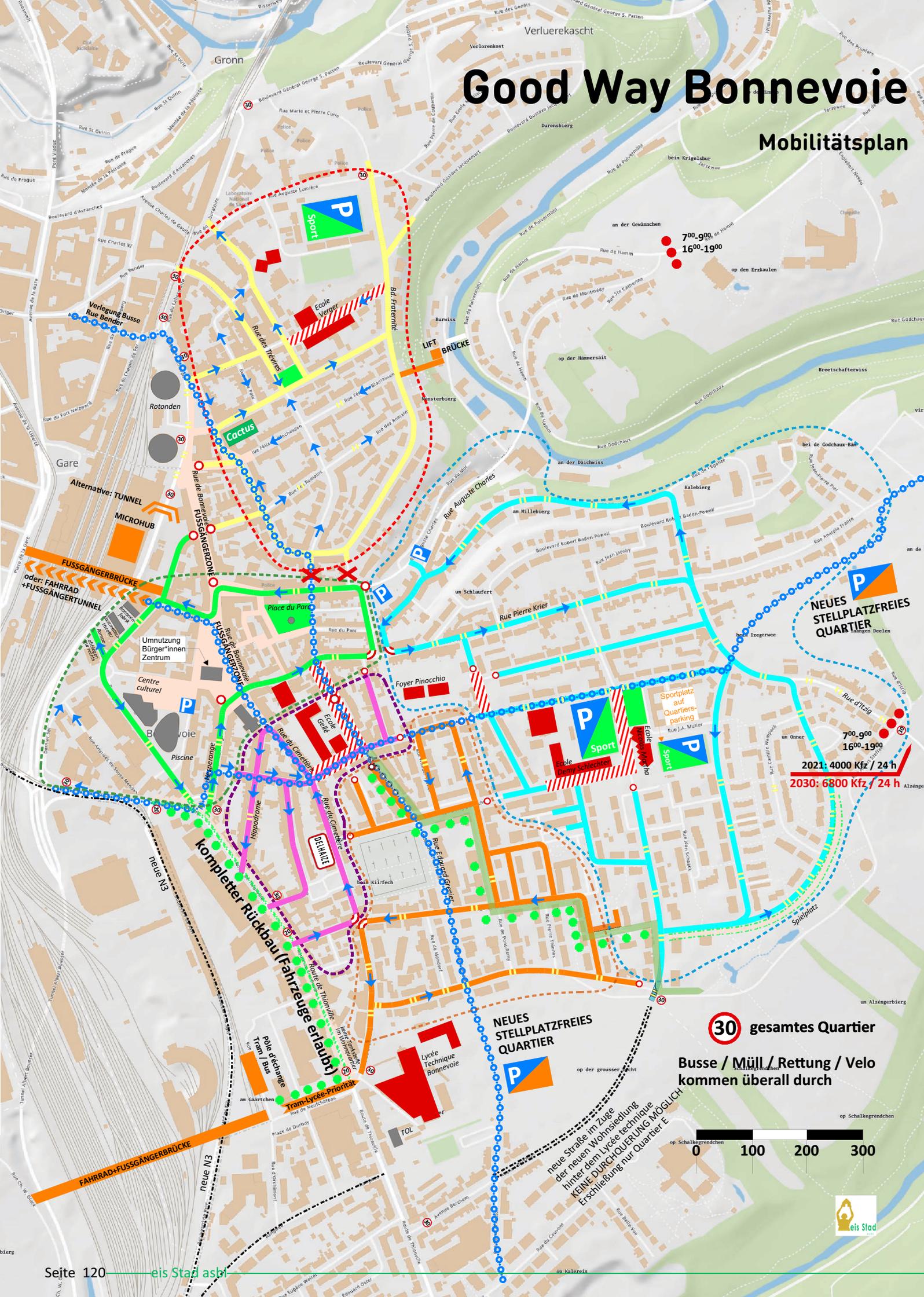
Tempo 30



Diagonalsperre (Kreuzung in zwei  
getrennte Kurven umgebaut)

# Good Way Bonnevoie

## Mobilitätsplan



2021: 4000 Kfz / 24h  
2030: 6800 Kfz / 24h

**30** gesamtes Quartier

Busse / Müll / Rettung / Velo kommen überall durch

0 100 200 300

neue Straße im Zuge der neuen Wohnsiedlung hinter dem Lycée technique KEINE DURCHQUERUNG MÖGLICH Erschließung nur Quartier E











notierte Problempunkte  
der Teilnehmenden der  
Veranstaltung vom  
11.10.2022

	Bürgerbeteiligung	Verkehrsberuhigung	Verkehrssicherheit	Durchgangsverkehr	Verkehrsverlagerung	temporäre Strassenspernung	zu viele Autos	pro Auto	parken allg	Anwohnerparken	E-Mobil/Car-sharing	bestehende Fahrrad-Str	Fahrrad-infrast'allig	Fussgänger/PMR	FG-Ampeln	Vernetz. m. andere Vernetz f. mob douce	öffentl. Raum/Begrenzung/Aufenthal	Innovation/Gesamt-Konzept	Grün	Schule/Kinder/Spielplätze	ÖPNV / Modalsplitt	divers	
249																							
250	1																			1			
251																							
252	1															1							
253	1																						
254	1																						
255	1																						
256	1																						
257	1																						
258	1																						
259	1																						
260	1																						
261	1																						
262	1																						
263	1																						
264	1																						
265	1																						
266	1																						
267	1																						
268	1																						
269	1																						
270	1																						
271	1																						
272	1																						
273	1																						
274	1																						
275	1																						
276	1																						
277	1																						
278	1																						
315	1																						
316	1																						
317	1																						
318	1																						
319	1																						
320	1																						
321	1																						
322	1																						
323	1																						
324	1																						
325	1																						
326	1																						
327	1																						
328	1																						
329	1																						
330	1																						
331	1																						
332	1																						
	2	8	37	2	12	0	0	10	6	3	1	1	11	24	21	10	5	11	5	4	10	8	6
	2	8	37	2	22	0	0	0	6	3	1	1	35	31	31	5	25	5	5	4	8	6	197

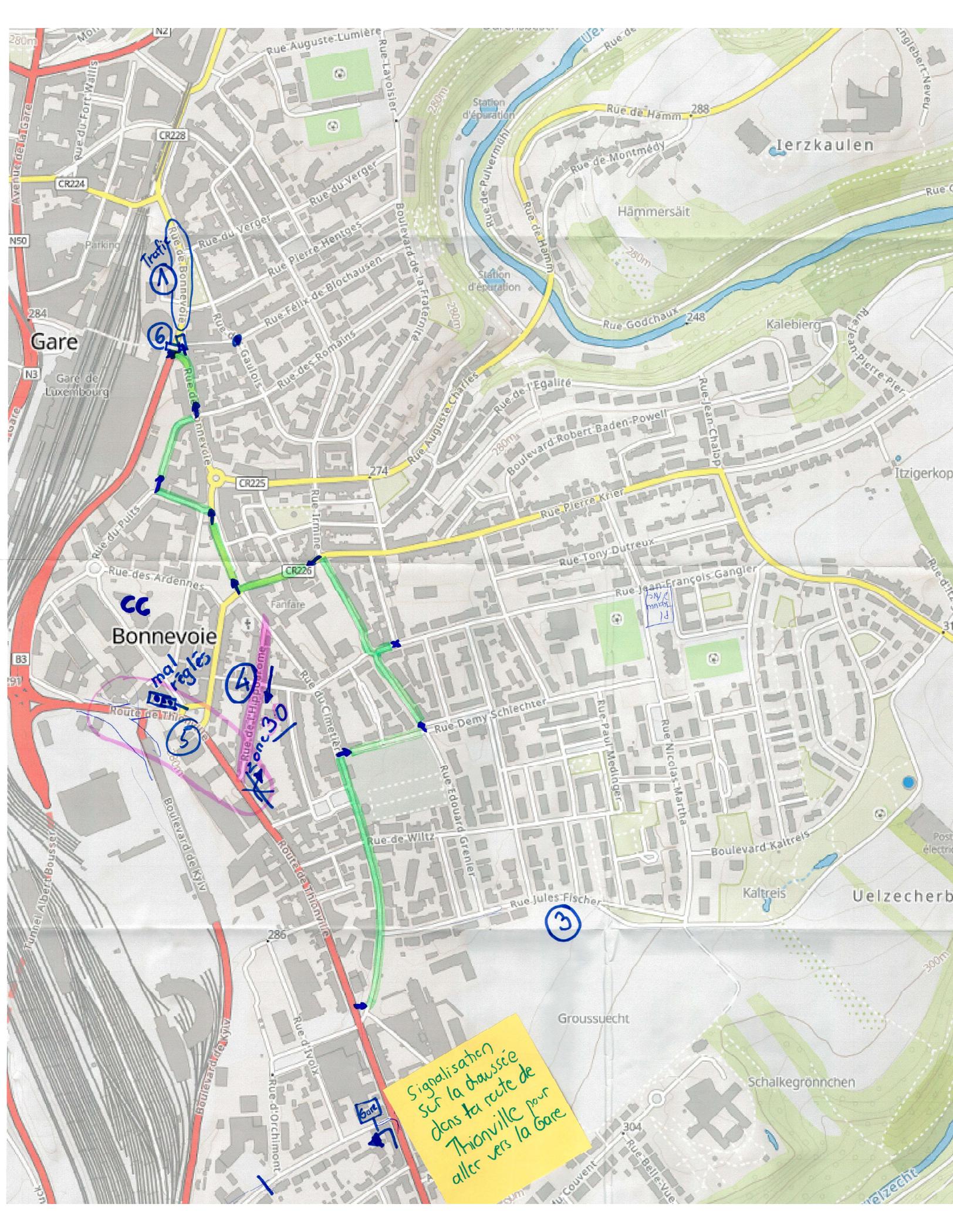












Signalisation  
sur la chaussée  
dans la route de  
Thionville pour  
aller vers la Gare

Trafic  
①

⑥

CC  
Bonnevoie

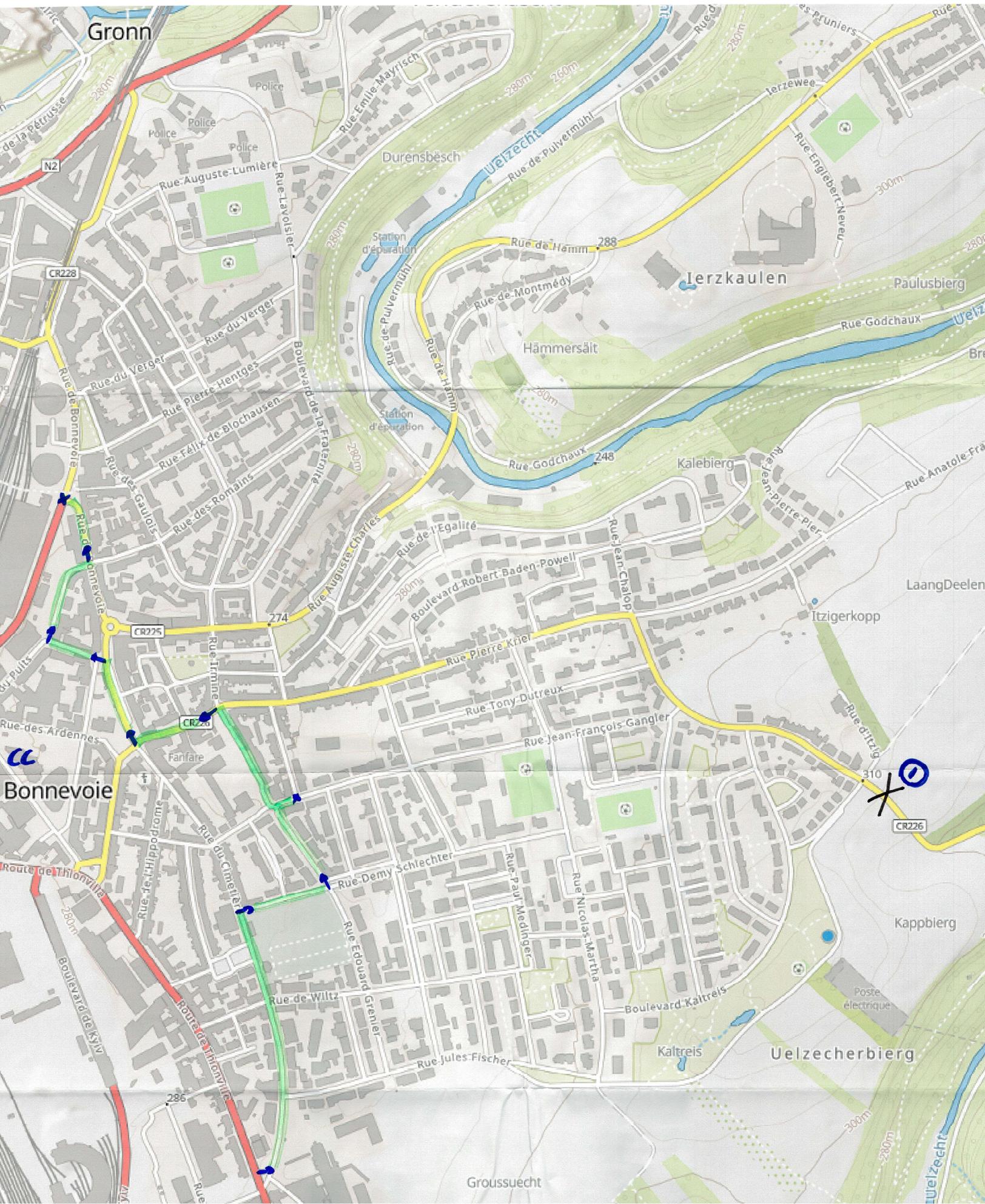
mal réglés

⑤

④  
Rue de Thionville  
K 30

③

202  
mms  
1d



Gronn

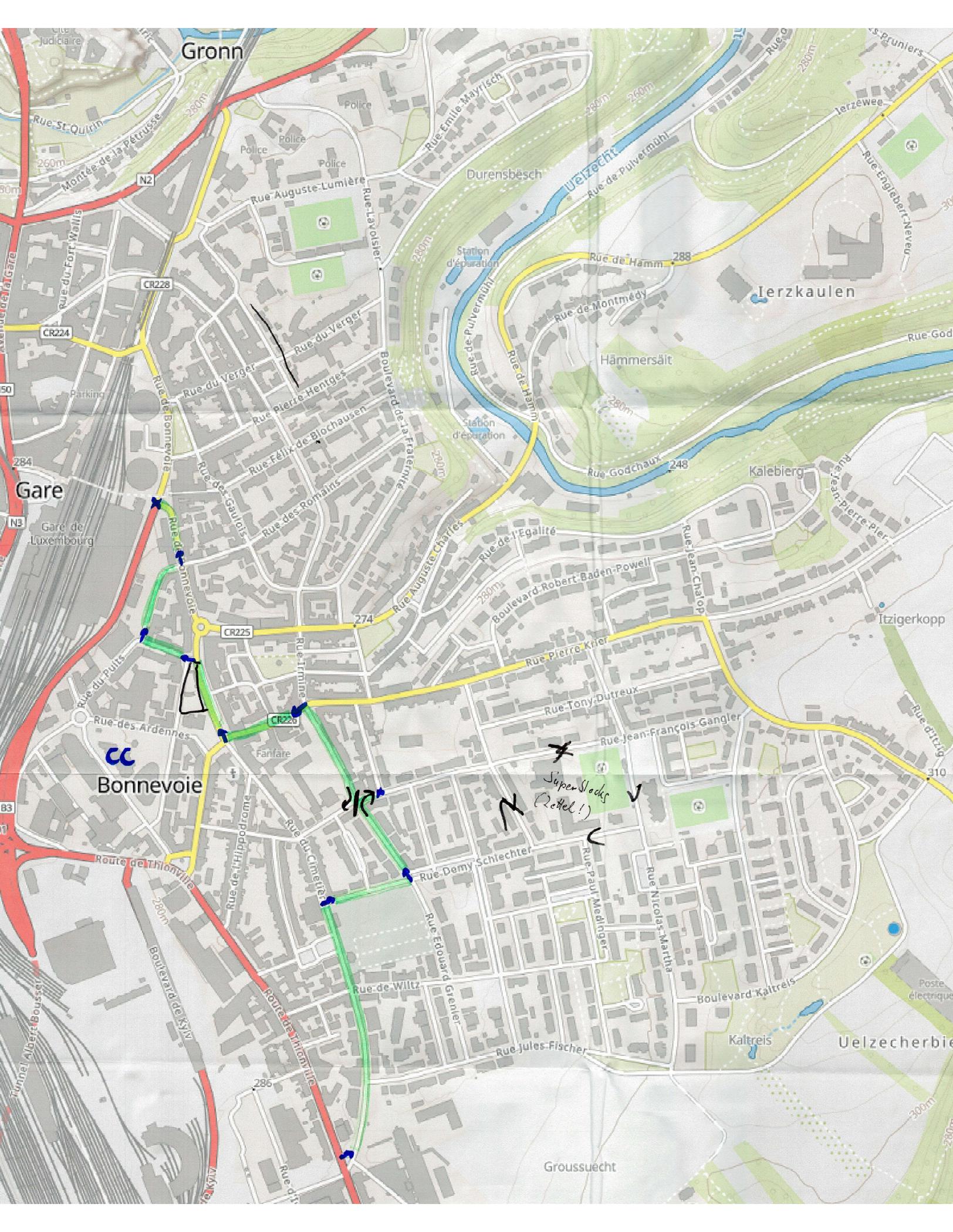
Ierzkaulen

Bonnevoie

Uelzecherbiërg

Groussuecht





Gronn

Rue St-Quirin

N2

CR228

CR224

CR225

CR226

CR227

CR228

CR229

CR230

CR231

CR232

CR233

CR234

CR235

CR236

CR237

CR238

Rue Auguste-Lumière

Rue Lavoisier

Rue du Verger

Rue Pierre-Hentges

Rue Félix de Blochausen

Rue des Romains

Rue des Gaulois

Rue de l'Égalité

Rue de la République

Rue de la Liberté

Rue de la Paix

Rue de la Justice

Rue de la Vérité

Rue de la Sagesse

Rue de la Science

Rue de la Philosophie

Rue de la Médecine

Rue de la Littérature

Rue de la Musique

Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature

Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature

Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature

Durensbësch

Station d'épuration

Ierzkaulen

Hammersält

Kaleberg

Itzigerkopp

Bonnevoie

Super Stacks (Rebel!)

Uelzecherbier

Groussuecht

Gare

Gare de Luxembourg

Route de Thionville

Boulevard de la République

Boulevard de la Paix

Boulevard de la Justice

Boulevard de la Vérité

Montée de la Pétrusse

Rue de la Liberté

Rue de la Paix

Rue de la Justice

Rue de la Vérité

Rue de la Sagesse

Rue de la Science

Rue de la Philosophie

Rue de la Médecine

Rue de la Littérature

Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature

Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature

Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature

Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature

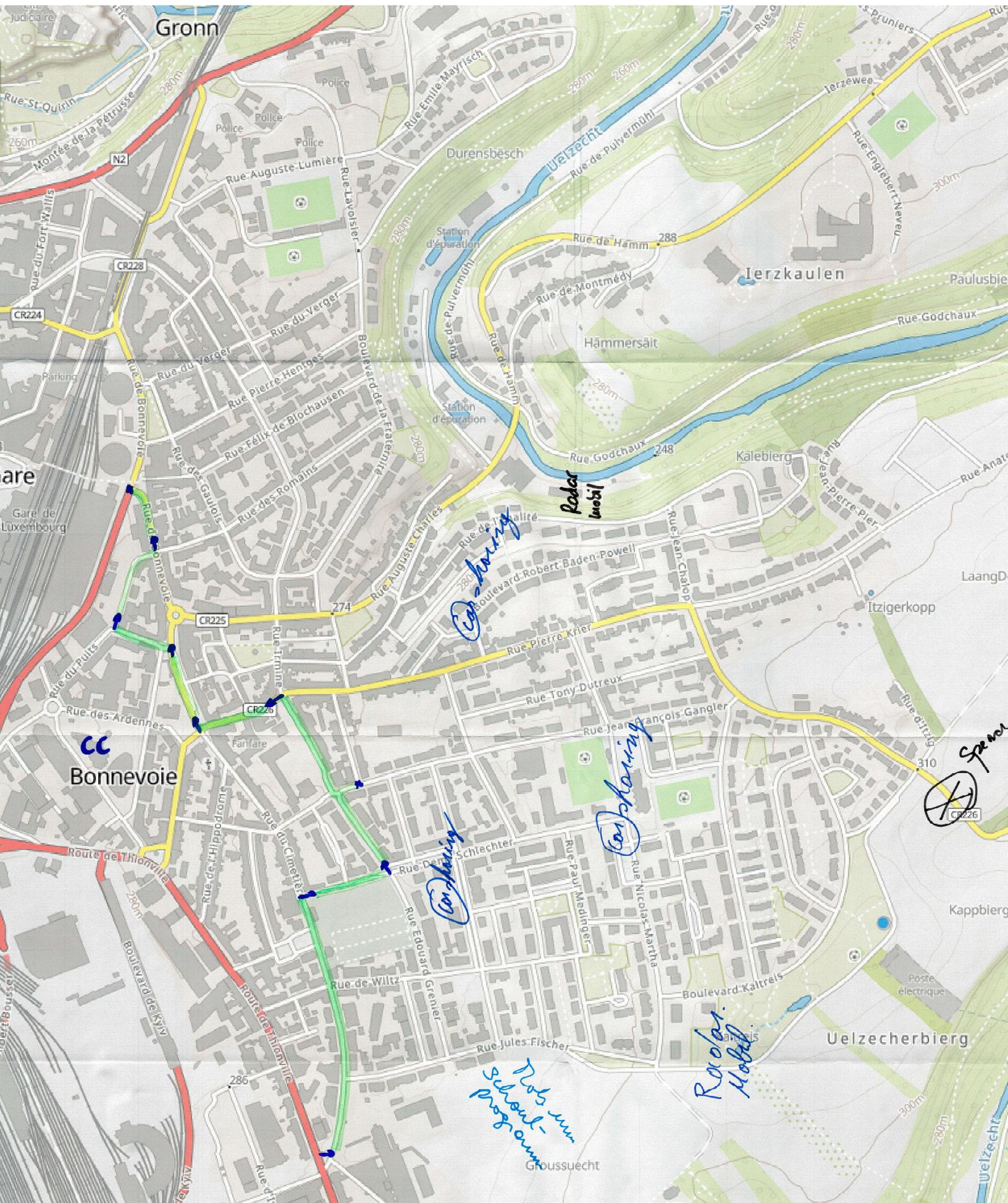
Rue de la Peinture

Rue de la Sculpture

Rue de la Danse

Rue de la Musique

Rue de la Littérature



Gronn

N2

CR228

CR224

are

Gare de Luxembourg

Bonnevoie

Route de Thionville

Boulevard de Kyiv

Route de Thionville

286

Rue de Wiltz

Rue de l'hippodrome

Durensbësch

Station d'épuration

Uelzecht

Rue de Pulvermühl

Lerzkaulen

Hämmersäit

Käleberg

Rue Godchaux

Uelzecherberg

Boulevard Kaltrels

Rue Jules-Fischer

Rue Jules-Fischer

Rue Jules-Fischer

Rue Jules-Fischer

Rue Jules-Fischer

Car-sharing

Radar mobil

Car-sharing

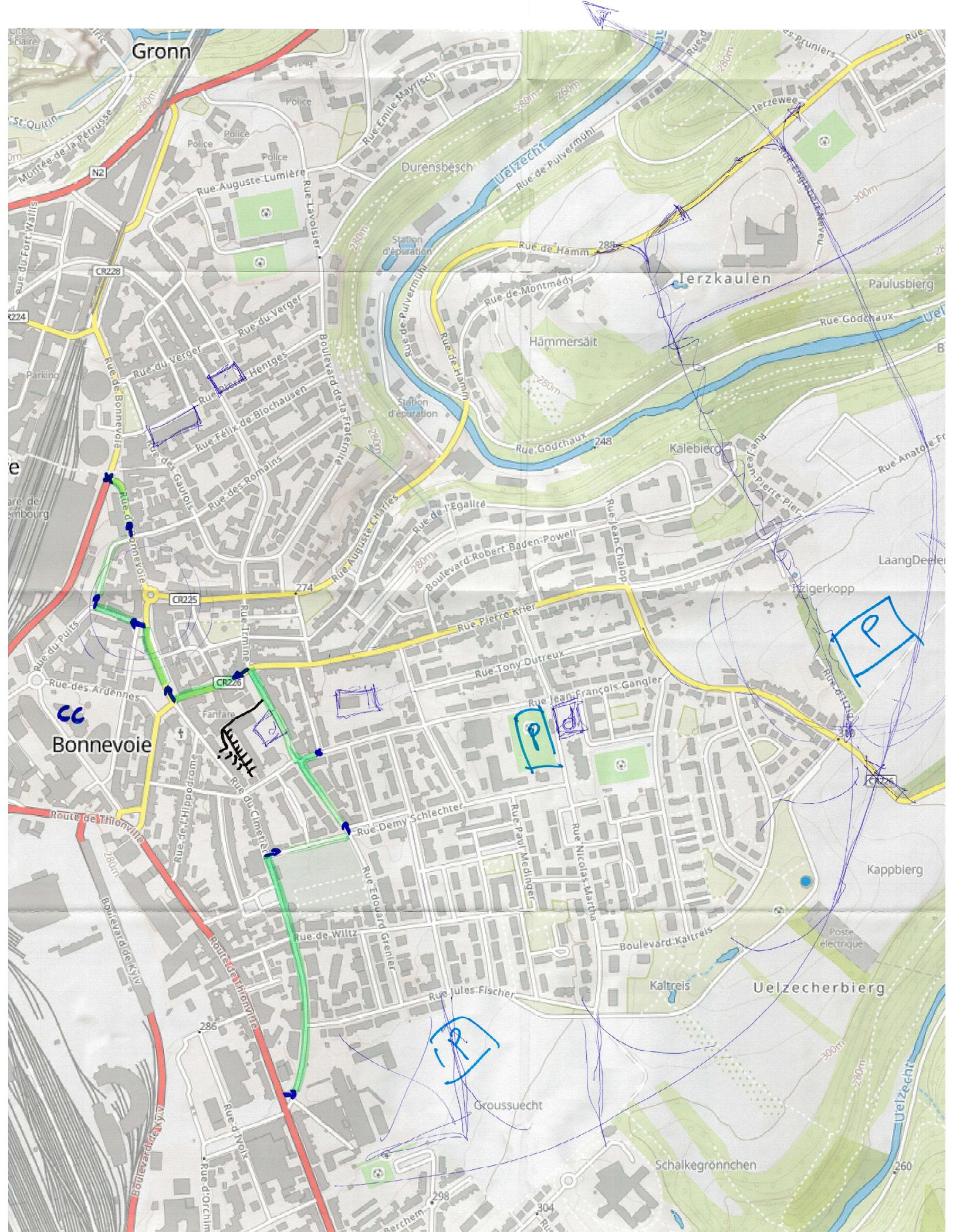
Car-sharing

Radar Mobil

Jobs am Schulprogramm

Sperrt





Gronn

St-Quirin

Montée de la Péruze

Rue du Fort-Wallis

Rue de la Bonnevoie

Rue du Verger

Rue des Gaurois

Rue des Ardennes

Rue du Puits

Rue de l'hippodrome

Rue de Thionville

Rue de Wiltz

Rue de la Bonnevoie

Rue de l'hippodrome

Rue de Thionville

Rue de Wiltz

Rue de la Bonnevoie

Rue de l'hippodrome

Rue de Thionville

Rue de Wiltz

Rue de la Bonnevoie

Rue de l'hippodrome

Police

Durensbesch

Station d'épuration

Uelzecht

Lerzewe

Lerzkaulen

Paulusberg

Hammersait

Kaleberg

LaangDeeler

Trizigerkopp

Kappberg

Uelzecherberg

Kaltreis

Groussuecht

Schalkegrönchen

Berchem

304

304

304

304

304

304

304

304

304

304

304

304

304

304

298

298

298

298

298

298

298

298

298

298

298

298

298

298

286

286

286

286

286

286

286

286

286

286

286

286

286

286

280m

260m

