

# **Participation citoyenne / Biergerbedeelingung**

**„Rue Jean-Baptiste Gellé“<sup>1)</sup>**

## **GESAMTKONZEPT FÜR DIE HERSTELLUNG EINES VERKEHRSBERUHIGTEN BEREICHS ALS TEMPO-20-ZONE INKLUSIVE „PLACE-MAKING“**

### **ANTWORT STELLUNGNAHME DISKUSSIONSGRUNDLAGE UND FORDERUNGEN IN 14 PUNKTEN**

**Erstellt in Zusammenarbeit von Anliegern der betreffenden Straßen**

- **überwiegend Familien mit Kindern, welche die Gellé-Schule besuchen**



Annabelle Saffran mit Familie, 15, rue Demy Schlechter

[annabellesaffran@gmail.com](mailto:annabellesaffran@gmail.com)

Johannes Birgmeier mit Familie, 9, rue Demy Schlechter

[j.birgmeier@pt.lu](mailto:j.birgmeier@pt.lu)

Martin Sattler mit Familie, 26, rue Michel Weyer

[martin.sattler@me.com](mailto:martin.sattler@me.com)

Dominik Reipen mit Familie, 24, rue Michel Weyer

[dominik.reipen@gmail.com](mailto:dominik.reipen@gmail.com)

Rosella Passucci mit Familie, 2, rue Michel Weyer

[rosella1@hotmail.com](mailto:rosella1@hotmail.com)

Pierre Hurt mit Familie, Elternsprecher, 10, Rue Marguerite-Séraphine Beving

[ph@lutgen-associes.com](mailto:ph@lutgen-associes.com)

Cathy Mangen mit Familie, 21, Rue Henri Vannérus

[cathymangen@gmail.com](mailto:cathymangen@gmail.com)

Boris Fuge mit Familie, Elternsprecher, 13, Rue Henri Vannérus

[boalfuge@gmail.com](mailto:boalfuge@gmail.com)

Paul Braun und Nikolina Mladi , 19, Rue Henri Vannérus

[paul\\_braun@mac.com](mailto:paul_braun@mac.com)

Norbert Brakonier mit Familie, Elternsprecher, 16, Place du Parc

[info@nbr.lu](mailto:info@nbr.lu)

Mathias Fritsch mit Familie, Elternsprecher, 57 rue Pierre Krier

[m.fritsch@bffarchitectes.lu](mailto:m.fritsch@bffarchitectes.lu)

Alexander Hummel mit Familie, 16, rue Blochausen

[alexhummel@gmail.com](mailto:alexhummel@gmail.com)

Marthe Bernard, Ars libri, 27, Rue Jean Baptiste Gellé

[shop@arslibri.lu](mailto:shop@arslibri.lu)

Laure Goedert, GLOW, 2, Rue Xavier de Feller

[laure@glow-food.lu](mailto:laure@glow-food.lu)

1) <https://www.vdl.lu/fr/la-ville/participez-vous-aussi/amenagement-de-lespace-public-par-participation-citoyenne-placemaking>

## Vorbemerkungen

Bei dem im Rahmen der Bürgerbeteiligung „rue Gellé“ vorgestellten Projekt handelt es sich um die Neugestaltung von insgesamt fünf Straßen (rue M.-S. Beving, rue Xavier de Feller, rue J.-B. Gellé, rue Henri Vannérus), rue Pierre Krier<sup>2)</sup> in denen seit Herbst 2019 Infrastrukturarbeiten durchgeführt werden (Chantier Nr. 470 der Liste der Stadtverwaltung, Laufzeit 15.09.2019 bis 31.12.2021, Koordination durch CREOS Luxembourg). Es handelt sich folglich nicht nur um ein Projekt in einer Straße, sondern eigentlich um ein Stadtteilprojekt.

2019 informierte CREOS<sup>3)</sup> im Rahmen einer Veranstaltung die Anwohner\*innen über die geplanten Infrastrukturarbeiten sowie die Phasen der Baustellen. Nur die unmittelbaren Anwohner\*innen der vom „Chantier 470“ betroffenen Straßen wurden zu dieser Informationsveranstaltung geladen, anstatt alle Anrainer der betroffenen Nachbarschaft. Betroffen sind nach unserer Meinung auch die Familien der über 300 Schüler\*innen der Gellé-Schule sowie des Foyers Pinocchio, außerdem die Bewohner angrenzender Straßen. Hier sei zusätzlich angemerkt, dass die Gestaltung der unmittelbar am Schulkomplex Gellé vorbeiführenden Straßen - Beving und Gellé - aus Gründen der Sicherheit der Kinder besondere Aufmerksamkeit zukommen muss. Der Einzugsbereich der Schule geht weit über die von den Umbaumaßnahmen betroffenen Straßen hinaus.

Erst auf ausdrücklichen Wunsch einiger Anrainer der besagten Nachbarschaft fand am 24.09.2019 eine Veranstaltung statt, auf der Wünsche und Vorschläge festgehalten wurden.

Ein Kommunikationsaustausch von Anwohner\*innen und Lehrpersonal wurde vermieden, als das Lehrpersonal der Grundschule und die Anwohner\*innen der unmittelbaren Baustelle zu zwei getrennten Veranstaltungen (20. Oktober und 29. Oktober) eingeladen werden. Das Protokoll des Treffens mit dem Lehrpersonal wurde nicht öffentlich gemacht. Diese Vorgehensweise hat mit unseren Vorstellungen von einem Austausch und einer Zusammenarbeit aller Betroffenen nur wenig gemeinsam.

2) <https://www.vdl.lu/fr/la-ville/engagements-de-la-ville/developpement-urbain/chantiers/chantiers-en-cours/bonnevoie-rue-marguerite-seraphine-beving-rue-xavier-de-feller-rue-jb-gelle-rue-henri-vannerus-rue-pierre-krier>

3) <https://www.vdl.lu/sites/default/files/media/document/Rues%20Beving%2CFeller....%20-%20Pr%C3%A9sentation%20R%C3%A9union%20Riverains.pdf>

Unserer Meinung nach müsste die Erneuerung der Versorgungs-Infrastruktur in den betreffenden Straßen und die darauf folgende Erneuerung der oberirdischen Strukturen viel stärker als bisher seitens der Stadtverwaltung angeboten, als Chance für die Neugestaltung einer gesamten Nachbarschaft genutzt werden, bei der nicht nur verkehrstechnische, sondern auch Aspekte des sozialen Miteinanders eine Rolle spielen. Hier sind die Anwohner\*innen die Expert\*innen schlechthin. Sie wissen was fehlt, was stört, was jetzt geändert werden kann, wo Möglichkeiten für die Entwicklung ihres Viertels liegen. Hier haben politisch Verantwortliche und Stadtverwaltung bislang nur zögerlich bzw. erst nach Aufforderungen reagiert.

Wenn man nun die knapp einhundert Eingaben (siehe Anhang) der Bürger\*innen, die am 24.9.2019 gesammelt worden sind, unter dem Aspekt einer sozialen Infrastruktur liest, werden zwei Themen sehr deutlich:

**Mobilität:** Die Menschen möchten mehr Sicherheit für sich und vor allem für ihre Kinder, geringere Geschwindigkeit, weniger Autoverkehr in ihrer Straße, Entschleunigung. Dies kommt in 27 der 100 Bürgerempfehlungen zum Ausdruck.

**Lebensqualität:** Ist das Umfeld in ihrem Sinne verkehrsberuhigt, sind also die negativen Aspekte reduziert, kommt das positiv Gewünschte zum Vorschein: Begrünung, Begegnung, Flanieren / Einkaufen, Gastronomie, kommunikative Urbanität. Dies drücken 19 der 100 Vorschläge aus.

In den „points forts suivant les expositions des résidents“, die von der Stadtverwaltung zusammengestellt wurden, kommen diese zentralen Anliegen nur schwach zum Vorschein. Bei vier von sieben zentralen Punkten, soll es nach der Auswertung um Bäume gehen. In der Entwurfsvorstellung (29.10.2020) erkennen wir die 100 gesammelten Anliegen kaum wieder.<sup>4)</sup>

Eine Erneuerung und Neugestaltung der Straßen, die die oben genannten sozialen Aspekte vernachlässigt, hätte ihr Ziel einer zeitgemäßen Stadtentwicklung verfehlt. Noch ist eine Neubewertung und Erweiterung der bisherigen Ergebnisse möglich und aus unserer Sicht dringend zu diskutieren.

**14 Punkte führen hier zu einem stimmigen Konzept:**

<sup>4)</sup> <https://www.vdl.lu/sites/default/files/media/document/presentation%2020201029.pdf>

## PUNKT 1

W01 W02 W07 W10 W16 W22 O23 O33 O34 O39 O67 (\*siehe Anhang)

### Verkehrsberuhigung bereits in der Rue Fernand d'Huart

Die Rue Fernand d'Huart ist nach der Neuherstellung 2016 breit und frei von baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Die Zufahrt erfolgt trotz Zone 30 mit weitestgehend ungebremster Geschwindigkeit in die Rue Jean-Baptiste Gellé hinein. Rechts-vor-links der Rue Xavier de Feller wird hier meistens übersehen (der Klügere gibt nach). Die jetzige Geometrie der Kreuzung scheint dies hier zu provozieren.

Der Eintritt in die Rue Jean-Baptiste Gellé muss deshalb stark verengt und mit baulichen, abbremsenden Maßnahmen hergestellt werden.

Der Beginn der neuen Zone ist weit in die Rue Fernand d'Huart zu verlegen.

Ein Vorschlag, wie ihn auch die Tochter einer betagten Anwohnerin bereits bei der Beteiligungsveranstaltung am 29.10.2020 vorgetragen hatte: Die gesamte Zone könnte so aussehen wie in der Rue de Verger vor der Schule. Oder wie vor dem Cactus in Bonnevoie. Keine separaten Fußwege, alles auf demselben Niveau. Spielstraße. Tempo 20. Beginn nicht an der Kreuzung selber, sondern eben deutlich in die Rue Fernand d'Huart vorverlegt.



Rue Fernand d'Huart: keine abbremsenden Maßnahmen.

## **PUNKT 2**

*S1 S3 S4 S5 O02 O03 O46 O59*

### **Entsiegelung ist wichtig und nötig.**

Entsiegelung muss da wo möglich stattfinden, um Regenwasser nach dem Konzept einer „Schwammstadt“ aufzunehmen und dadurch die Kanalisation zu entlasten sowie ein gesundes Mikroklima zu gewährleisten.

Es gibt im Planungsgebiet ausreichend öffentliche Fläche, die wieder begrünt werden könnte.

Potential bieten hierfür zum Beispiel die Bereiche vor den Häuser Nr. 2 und 4 Gellé und Ecke 38 Krier. Weitere Flächen sind hierfür sorgfältig aufzuspüren.

Die Aussaat von Wildblumen in Kombination mit zum Beispiel Insektenhotels würde hier sicherlich etwas mehr Biodiversität ins Spiel bringen und hätte sogar einen edukativen Wert.

Die vorhandenen Bäume könnten in der Fläche großzügig miteinander verbunden werden wie beispielsweise in der Rue Demy Schlechter parallel zum Friedhof realisiert.

Die Hecken entlang des Schulhofs sollen ergänzt werden und könnten als Vogelschutzhecke ausgebildet werden.

Die Terrassenfläche vor dem Café Kamoon ist schon jetzt üppig. Eine Ausweitung hier ist nicht nötig. Stattdessen können hier neue Bäume gepflanzt werden.

Die Neuplanung der VdL sieht vor, die vorhandenen Restgrünflächen komplett zu versiegeln, um dann Betonklötze aus dem Katalog dort hinzustellen. Geplant sei ein „Begegnungsraum“ für Eltern und Kinder, für den allerdings kein Bedarf besteht, da die Kinder zu präzisen Zeiten die Schule verlassen und von daher keine „Wartezone“ vonnöten ist.

Dieses Mobiliar wird im Kontext eines Gesamtkonzepts für die Nachbarschaft als sinnfrei und nutzlos empfunden.

Ganz einfach so...



...oder so.



Notwendige Infrastrukturen, die das Konzept stören, sollen angepasst werden. Eine Vielzahl von „Kästen“ könnte zusammengelegt, vielleicht sogar bodengleich hergestellt werden. Sie sollten jedenfalls nicht mehr mitten im Weg stehen. Dies gilt auch für den Waschbeton-klotz vor dem Haus Ecke Rue Pierre Krier.



Nicht mehr so.



Ein inspirierendes Beispiel.

## PUNKT 3

012 021 022 023 029 034 039 041 049 069 071

### **Gefahrenre Geschwindigkeit aktiv verringern**

Eine 5,0 m breite Straße, dazu nur mit Parkplätzen auf einer Seite, lädt leider zu erhöhter Geschwindigkeit ein. Es fehlen wirksame bauliche Maßnahmen zur Eindämmung der Geschwindigkeit.

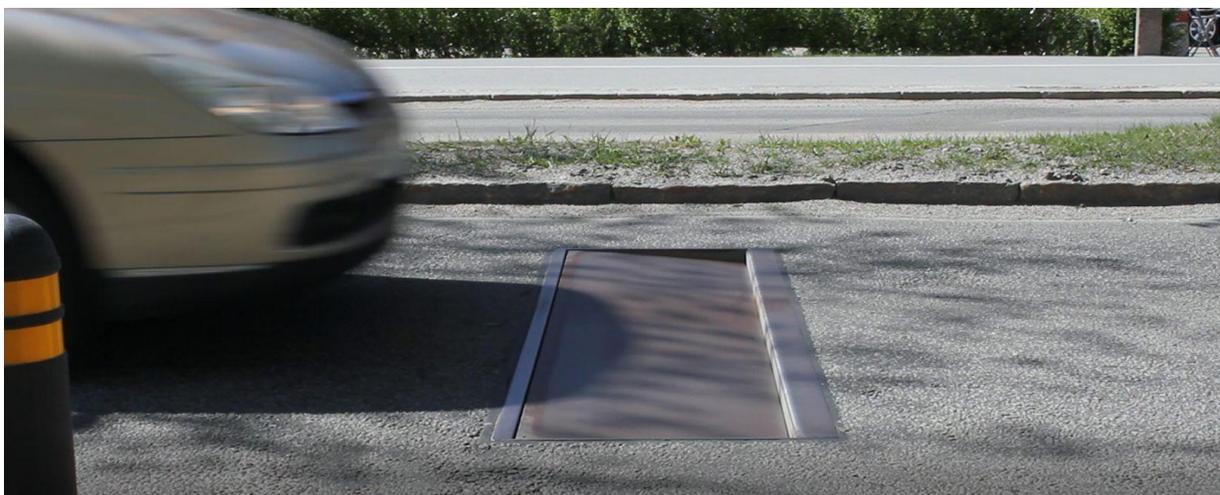
Wie am Samstag, den 14.11. 2020 bei einer gemeinsamen Ortsbegehung der Nachbarn festgestellt wurde: Selbst die temporäre einseitige Sperrung der Straße wird weitestgehend ignoriert. Die vorhandenen „Buckel“ bei den Zebrastreifen werden ungebremst überrollt, ebenso wie baustellenbedingte Stahlplatten oder provisorisch verfüllte Gräben. SUV-Fahrzeuge schaffen das locker und auch deutlich jenseits von 30 km/h.

Ein besseres Vorbild für eine Bremsschwelle findet sich zum Beispiel im Grund in der Rue Sosthène Weis. Auch Amsterdam hat hier eine langjährige wirkungsvolle Erfahrung damit und sollte als Vorbild dienen.

Die Alternative wäre hier ein verkehrsberuhigter Bereich als Tempo-20-Zone inklusive Einschnürungen und temporär gesetzte Hindernisse.

In der Planung von VdL fehlen ernstzunehmende Maßnahmen zur aktiven Abbremsung der gefahrenen Geschwindigkeit.

Nicht vergessen: Es geht hier um eine Straße mit zeitweise sehr hoher Frequentation durch Kinder, auch außerhalb der Schulzeiten (der Schulhof wird auch als Spiel- und Bolzplatz genutzt).



Wirksame Abbremsmaßnahme: Reagiert automatisch auf die gefahrene Geschwindigkeit.

## Beispiele mit Vorbildcharakter:



Rue des Gaulois: verkehrsberuhigter Bereich als Tempo-20-Zone



Schulstraße Rue du Verger: verkehrsberuhigter Bereich als Tempo-20-Zone

## PUNKT 4

004 005 007 011 012 018 026

### Querparken durch Parallelparken ersetzen

Senkrecht zur Fahrbahn angeordnete PKW-Stellplätze stellen eine erhöhte Gefahr. Senkrecht zur Fahrbahn parkende Autos verdecken mehr die Sicht als parallel zur Fahrbahn parkende. Aus der Position am Steuer ist der rückwärtige Bereich weniger gut einsehbar als bei einem parallel zur Fahrbahn parkenden Fahrzeug. Die Gefahr betrifft besonders kleine Kinder und vorbeifahrende Verkehrsteilnehmer (insb. Fahrradfahrer).

Beidseitiges und / oder wechselseitiges Längsparken reduziert die gefahrene Geschwindigkeit.

Die Anzahl an Parkplätzen kann gleich bleiben, denn es kann neue Parkfläche erschlossen werden zum Beispiel auf der Häuserseite dort wo keine Garagen sind (Häuser Nr. 9, 11, 13). Der Geschäftsführer der Orthopédie générale unterstützt diese Idee unbedingt, wie er uns mitteilte.

Auch die Umplanung der Kreuzung Gellé / Feller / Beving / d'Huart bietet hier Möglichkeiten. (siehe Punkt Nr. 10)

Beidseitiges Parken reduziert die gefahrene Geschwindigkeit. (Punkt 3)

Wir schlagen zusätzlich vor, Ladestationen für Elektrofahrzeuge einzuplanen.

Ein Konzept wie die M-Box der CFL wäre ein wünschenswerter Ersatz für die derzeitige schäbige Fahrradunterstellmöglichkeit.



Neue Stellplätze möglich mit verkehrsberuhigender Wirkung (siehe Rue du Verger).

## PUNKT 5

023

### **Zebrastreifen beibehalten**

Der Vorschlag der Stadtverwaltung, einen der in der Mitte der rue Gellé vorhandenen Zebrastreifen wegzunehmen, wird von uns kategorisch abgelehnt.

Hier wäre zu befürchten, dass eine grüne Ampel unten an der Rue Pierre Krier motorisierte Verkehrsteilnehmer\*inn ab Höhe Haus Nr. 19 zum „Durchstarten“ verleitet werden. (siehe auch Punkt Nr. 13)

Der vorhandene Zebrastreifen war bisher auf das Haus Nr. 5 abgestimmt. Er lag weder vor einer Garage, noch vor einer Ausfahrt, dafür aber passend auch für die Patienten der dort angesiedelten Arztpraxen.

Der Zebrastreifen ist genau an dieser Stelle beizubehalten.

Nota bene: Falsch wurde in diesem Zusammenhang die Bushaltestelle geplant, mit welcher VdL die Streichung des Zebrastreifens am 29.10. begründete.



Der Zebrastreifen sitzt richtig: keine Einfahrt davon betroffen. Neben dem Eingang befindet sich ein Abstellraum für Mülltonnen.

## PUNKT 6

W03 O23 O34 O39 O41 O49 O69 O71

### **Einfahrt in Schulstraße baulich erkennbar herstellen**

Aus der Rue Irmine (Tempo 50) kommend verleitet eine grüne Ampel auch hier zum Gasgeben und damit zum ungebremsten Einfahren in die Schulstraße.

Deshalb die Umwandlung der Gelle Strasse in eine Tempo-20-Zone.

Die Zufahrtsbreite von der Rue Pierre Krier aus soll auf ein Minimum reduziert werden. Eine weitere Abbremsung erfolgt durch ein höher liegendes Niveau der Spielstraße.

Die beiden ersten Querparker (senkrecht zur Fahrbahn) sollten dort entfallen, da sie mitten im Ampelbereich liegen und nicht mehr zulässig sind nach unserem Verständnis.

Es soll mit allen möglichen baulichen Maßnahmen sichergestellt werden, dass jedem Verkehrsteilnehmer\*in sofort klar wird, daß er / sie hier in eine Schulstraße einfahren wird.



Grüne Ampel in Rue Irmine: ungebremste Einfahrt in die Schulstraße

## PUNKT 7

W11 S7 O34 O39 O41 O49 O64 O65

### Schulstraße Rue Henri Vannérus als Einbahnstraße Zone 20

Müllfahrzeuge die 150 m weit rückwärtsfahren müssen in die Rue Henri Vannérus, Eltern, die sich vor dem Foyer Pinocchio beim Wenden mit den PKWs gegenseitig blockieren und deshalb streiten streiten bzw. die Zufahrten der Anwohner blockieren; mangelnde Zufahrtsgarantie für Rettungsfahrzeuge.

Zwei neue Residenzen sind im Bau, eine dritte bereits genehmigt - die zusätzlichen Anwohner werden das Verkehrsaufkommen noch beträchtlich erhöhen. Auch Lieferverkehr aller Art und Größe muss hier immer umständlich wenden, was bereits zu vielfachen Beschädigungen an geparkten Autos geführt hat. Fußwege sind maximal 80 cm breit und mit Rollator oder Kinderwagen nur schwerlich oder gar nicht benutzbar. Auch diese Straße ist durch das dort gelegene Foyer eine **Schulstraße!**

Straßenbegleitende Bäume fehlen hier bisher völlig.

Die Rue Henri Vannérus sollte von der Rue Pierre Krier aus als Einbahnstraße umzufunktioniert werden. Die Zufahrt von der Rue Pierre Krier aus ist dabei auf das Maximum für ein Fahrzeug einzuschnüren. Optisch muss durch bauliche Maßnahmen klar sein: Es ist eine untergeordnete Erschließungsstraße.

Die Straße selber wird deshalb in die Gesamtgestaltung einbezogen, kann also auch niveaugleich ohne Trennung Fahrbahn – Fußweg hergestellt werden. Das Straßendesign gleicht hierbei dem der Rue Jean-Baptiste Gellé mit dem Ziel: aktive Geschwindigkeitsreduzierung durch bauliche Maßnahmen, sie wird also auch als verkehrsberuhigter Bereich / Tempo-20-Zone hergestellt.



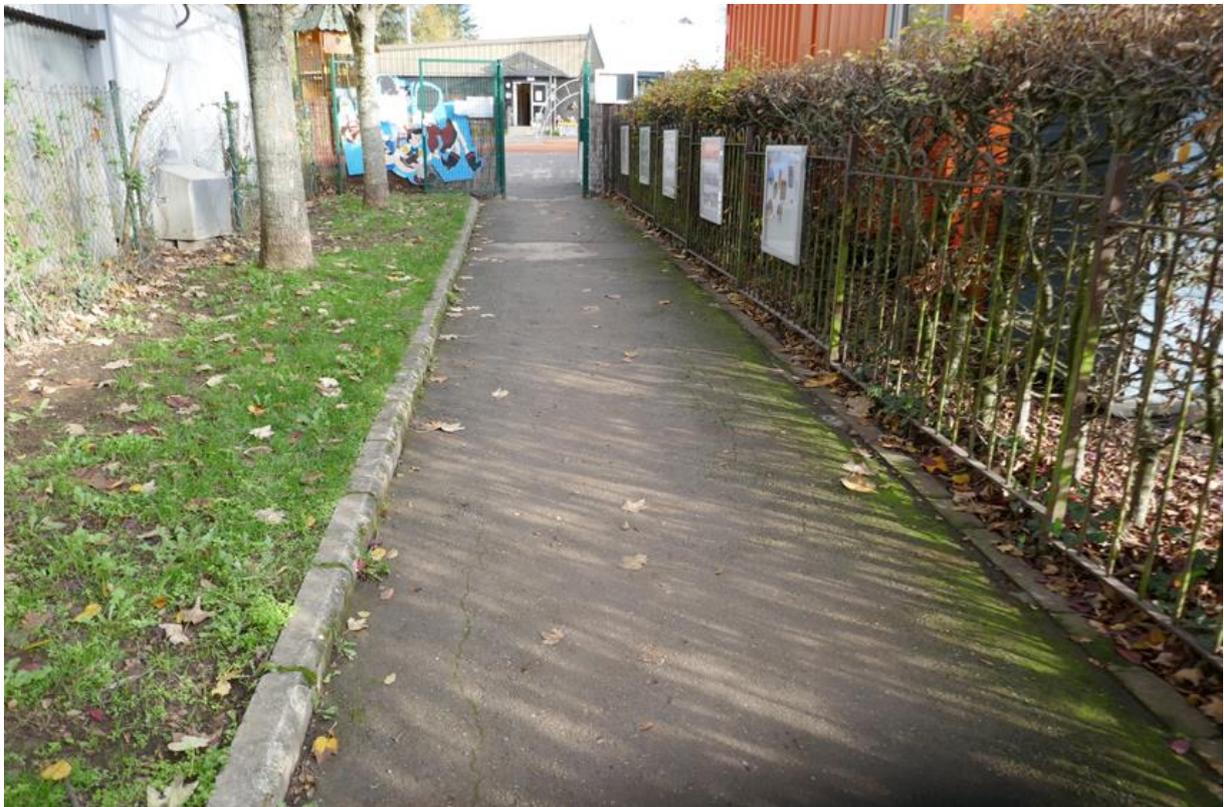
## **PUNKT 8**

### **Zugang Foyer Pinocchio gestalten**

In die Neugestaltung ist der direkte Zugang zum Foyer Pinocchio, unsere Kinder besuchen auch diese Einrichtung, mit einzubeziehen. Die Situation ist zurzeit gestalterisch völlig unangemessen und erfüllt nicht die Funktion eines Zugangs zu einem Gebäude, dass Kinder freundliche empfangen soll.

Die Überlegung nach der Sinnhaftigkeit der "Barracke" des Service Parcs sollte mit einbezogen werden.

Diese Fläche könnte dann anders genutzt werden zum Beispiel für einen besser gestalteten Zugang zum Foyer Pinocchio.



## PUNKT 9

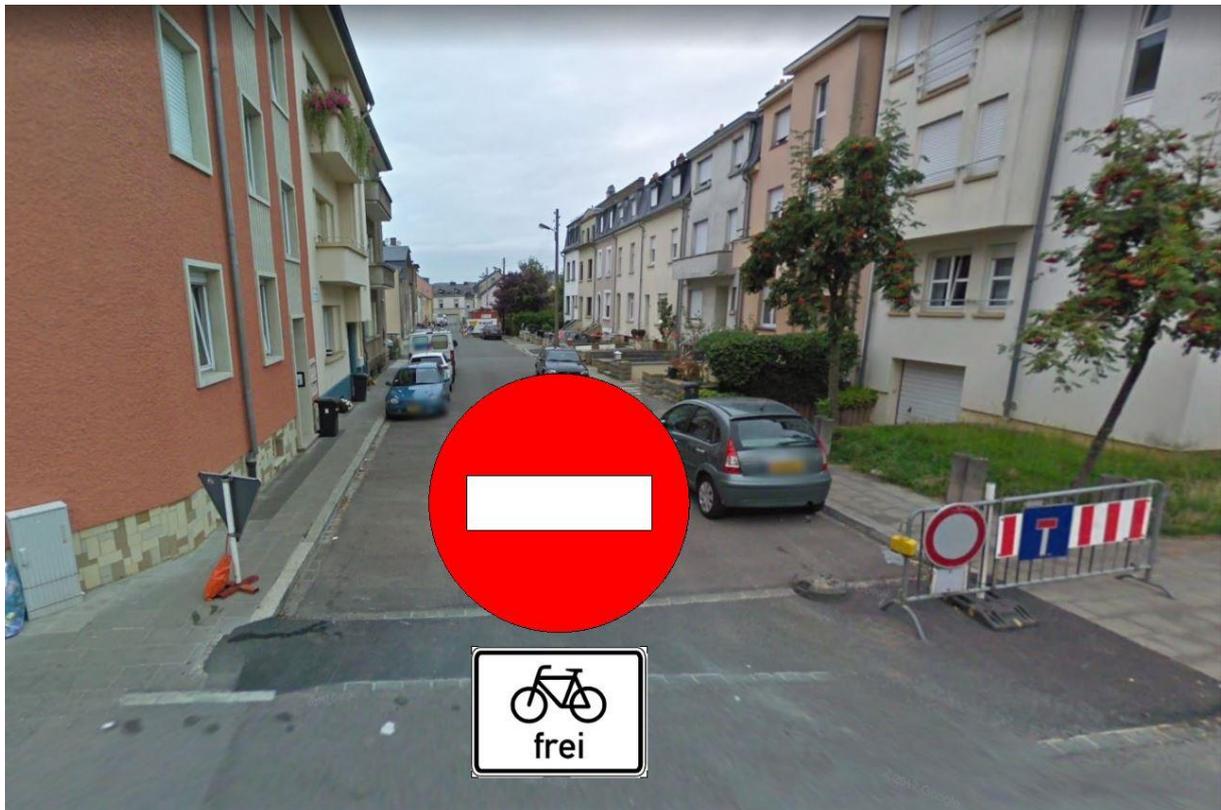
W11 072

### **Schleichwege, Abkürzungen durch Pendler\*innen, aber auch Anwohner\*innen der näheren Umgebung einschränken**

Um Durchgangsverkehr in der Rue Henri Vannérus weitestgehend auszuschließen muss ein Durchfahrtsverbot von Seite der Rue Xavier Feller erfolgen (Einbahnstraße).

Das Ende der Rue Xavier Feller wird Sackgasse auf einer Länge von nicht mal 20 Metern. Mit rückwärtsfahrenden Müllfahrzeugen gäbe es hier sicher keine Probleme.

Die Zufahrt zu privaten Garagen ist selbstverständlich möglich.



Schulstraße: Gleichbehandlung Rue Henri Vannérus mit der Rue Jean-Baptist Gellé

Alle Vorteile aus Maßnahmen der Punkte 8 und 9 führen zum

## **PILOTPROJEKT PLACE-MAKING**

### **PUNKT 10**

*O42 O49 O51 O52 O53 O54 O55 O57*

#### **Zentraler Platz für Begegnung, Austausch, als Cafétterasse auf einer ehemals nur dem fließenden Verkehr überlassenen Fläche**

In der unmittelbaren Umgebung gibt es keinen der Größe der Nachbarschaft angemessenen Begegnungsraum (idealerweise mit Bewirtung im Freien).

Gemäß dem Titel der Bürgerbeteiligung „Placemaking“ (VdL) machen wir hier einen Platz.

Die Zeit des Zuhausebleibens während der Covid19-Pandemie hat deutlich gezeigt, dass in diesem Bereich in Bonnevoie verkehrsarme Straßen von Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und spielenden Kindern belebt werden und sich zum sozialen Treffpunkt für Anwohner\*innen wandeln. Ein Pilotprojekt in diesem Sinne würde die interkulturelle Begegnung vor Ort fördern und das Gemeinwesen stärken. Wenn sich im direkten unkomplizierten Kontakt zum Beispiel der Dialog zwischen Eltern von Schulkindern verstärkt, Neuzugezogene im Vorbeigehen Alteingesessene kennenlernen oder zum Beispiel Alleinstehende niedrighschwelligem Zugang zu Nachbarschaftshilfe erlangen, wenn die Läden, Cafés und Restaurants durch eine ruhigere Lage aufgewertet werden, wird dadurch ein begegnungsfreundliches Projekt gestaltet, dass zur Integration und Inklusion aller beitragen kann. Die soziale Kohäsion und Lebensqualität im Viertel würden dadurch maßgeblich gefördert.

Diese Stelle bietet sich an, damit sich Nachbarn treffen; das Café Glow ist zu einem beliebten sozialen Treffpunkt geworden, auch das Café Amicale würde von einer großen Terrasse profitieren. Im Haus an der Ecke gegenüber ist ein Ladenlokal leer. Vielleicht ergibt sich hier noch etwas dazu Passendes.

Absicherung nur mit (einfahrbaren) Pfosten,  
Möblierung die zum Verweilen einlädt,  
mit Bestuhlung als Cafétterasse auf denen sich bequem sitzen lässt und mit Begrünung zum Beispiel in Trögen, falls sich zu viele Leitungen unter der Straße befinden.

Als international aktuell viel beachtetes Beispiel sei hier die Verkehrswende in Barcelona genannt (folgende Fotos und Referenz im Anhang). Die Verkehrsfläche wurde hier einfach nur kostengünstig möbliert. Fertig ist der öffentliche Platz.



Raum für Menschen statt für Autos



Entschleunigung und Aufwertung

Träumen wir im Museum von den schönen Plätzen in Siena...



...oder müssen wir uns einfach selber Platz machen?



## PUNKT 11

W13 O33 O34 O39 O41

### Rue Marguerite-Séraphine Beving als Schulstraße herstellen

Gegenüber der Hausnummer 8 Rue Marguerite-Séraphine Beving befindet sich der Haupteingang zum Pr coce-Gebäude und der Spillschoul der Gellé-Schule.

Damit ist auch diese Straße eine **Schulstraße**.

Auch hier soll die Geschwindigkeit längst vor dem Erreichen der Schulporte abgebremst werden und nicht erst unmittelbar daneben.

Deshalb schlagen wir hier vor den verkehrsberuhigten Bereich als Tempo-20-Zone deutlich jenseits davon beginnen zu lassen, nämlich bereits ab den Häusern Nr. 2 und 5.

Das Design sollte hier passend zum Gesamtkonzept sein und als Bremsschwelle dienen.

Auch hier soll jedem einfahrenden Fahrzeug sofort klar sein:

### **Achtung, hier ist eine Schule!**

Das Vorziehen der Zone begünstigt dazu auch den nahtlosen Übergang der Gestaltung in die Rue Michel Weyer hinein. (siehe Punkt 12)



Hier beginnt der verkehrsberuhigte Bereich als Tempo-20-Zone

## PUNKT 12

W12 041 060 063 068

### Rue Michel Weyer ins Konzept mit einbeziehen

Zurzeit gibt es dort keine durchgehenden Fußwege oder diese sind nur 50 cm (!) breit. Es gibt hier viele ältere Anwohner, auch mit Rollator, Eltern mit Kinderwagen und Kleinkindern an der Hand. Sie müssen die Fahrbahn benutzen. Größere Lieferfahrzeuge fahren hier durch den Pflanzstreifen, die Reifenspuren zerstören dabei die Pflanzflächen.

Auch diese Straße gehört in das Gestaltungskonzept integriert: verkehrsberuhigter Bereich als Tempo-20-Zone.

Eine Niveaugleiche Zone bietet sich an, da damit die ohnehin unbrauchbaren Fußwege entfallen.

Eine Sperrung für Durchgangsverkehr wie auf dem Foto von 2009 zu sehen ist wäre denkbar. Diese Straße wird heute regelmäßig als Umfahrung der Rue du Cimetière benutzt: Rechts – links – links – rechts und weiter geht es auf der Rue du Cimetière. (siehe Kritik Punkt 14)

Die Zufahrt von der Rue Demy Schlechter aus ist so zu gestalten, dass klar ist: Hier beginnt eine Sonderzone.

Zustand heute: Keine Maßnahme.

Von VdL geplante Maßnahmen: Keine.



Einfahrt in die Rue Michel Weyer Situation 2009 besser als heute 2020.

## **PUNKT 13**

023 069 071 072

### **Planungsfehler beseitigen in der Rue Demy Schlechter**

Seit der Inbetriebnahme der Rue Demy Schlechter nach der kompletten Neuherstellung 2019 (dabei ist nichts Bestand geblieben) fahren regelmäßig Busse oder andere Fahrzeuge beim Ausweichen mit Lieferwagen oder LKWs des Gegenverkehrs direkt über das Trottoire vor den Häusern Nr. 1-13 und Nr. 15 an Ecke Rue Fernand d'Huart.

Die Geschwindigkeit hat vor allem von der Rue du Cimetière aus kommend zugenommen, da es auf der 150 m langen Strecke bis zur Kreuzung Rue Fernand d'Huart keine bauliche Maßnahme zum Abbremsen gibt. Gleiches gilt für den Bereich zwischen der Rue de Pont-Remy und der Rue Paul Medinger, also wie bei der Gellé-Schule auch unmittelbar vor einer Schule. Die Straße entspricht weitestgehend dem Zustand der 50er Jahre. Alle seitdem in der Verkehrsplanung entwickelten Konzepte zur Steigerung der Lebensqualität der Bewohner durch verkehrsberuhigte Gestaltung sind dabei quasi unberücksichtigt geblieben.

Bordsteinabsenkungen wurden nicht konsequent berücksichtigt. An der Kreuzung Rue Fernand d'Huart und Rue Demy Schlechter ist eine barrierefreie Kreuzung zum Beispiel mit dem Rollator nicht mehr möglich.

Diese viel zu große Kreuzung ist auch für Kinder nicht gefahrlos zu überqueren.

Dies wurde seinerzeit zeitnah per Eingabe am 11. 12. 2018 mitgeteilt von über 50 Anwohnern.

Hier fordern wir nun Nachbesserungen wie:

- Kindersichere Zebrastreifen. Beispiele für solche trotz Zone 30 gibt es im Stadtgebiet ausreichend. Sicherheit geht vor.
- Bremsschwellen oder vergleichbar Wirksames
- Bordsteinabsenkungen, wo diese fehlen.
- Maßnahmen zur Verhinderung des regelmäßigen Befahrens des Trottoirs.



Rue Demy Schlechter. Abschnitte 150 m lang, 6.0 m breit, keine Maßnahmen zur Abbremsung

## **PUNKT 14**

*W02 W15 W16 W17 O67 O69 O71 O72*

### **Konzept Sperrung Rue du Cimetière überarbeiten und anpassen**

Mit der aktuellen einseitigen Sperrung (Ausnahme Busse) der Rue du Cimetière Richtung Quartierszentrum werden alle Querstraßen zu dieser mit erhöhtem Durchgangsverkehr von der Route de Thionville aus kommend belastet.

Als parallele Ausweichroute führt genau das letztendlich auch zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Rue Jean-Baptiste Gellé, der zu schützenden Schulstraße.

Das Konzept welches im Zusammenhang mit der Sperrung der Rue du Cimetière damals realisiert wurde (um 2007), soll erläutert und begründet werden.

Wir fordern hier eine Überarbeitung und Anpassung des ursprünglichen Konzeptes der Rue du Cimetière. Einer stetigen Verkehrszunahme im Zeitraum von dreizehn Jahren ist dabei Rechnung zu tragen.

## Schlussbemerkungen

Unsere Erfahrungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung „rue Gellé“ (die, wie wir dargelegt haben, weit mehr Straßen betrifft), sind nicht nur positiv.

Der an sich löbliche Ansatz, die unmittelbar betroffenen Bürger zu informieren und anzuhören, scheint uns seitens der Stadtpolitik und Stadtverwaltung nur halbherzig durchgeführt zu werden. Als Betroffene (und um unsere Meinung Gebetene) kamen wir uns leider oft wie lästige Bittsteller vor, deren Anliegen letztlich nicht ernst genommen bzw. mit dem Argument der Nicht-Durchführbarkeit abgeschmettert werden. Bei der letzten Veranstaltung am 29. Oktober 2020 konnten sich die Teilnehmer des Eindrucks nicht erwehren, dass die seitens der Politik und der ausführenden Beamten zugestandene „Beteiligung“ sich auf die Auswahl der Farbe des urbanen Mobiliars beschränkt.

Die bei selbiger Veranstaltung vorgestellten Gestaltungsvorschläge<sup>5)</sup> genügen unserer Meinung nach in keiner Weise einer zeitgemäßen und einwohnerfreundlichen Gestaltung des städtischen öffentlichen Raumes. Letztlich erscheint der Vorschlag wie ein 99%iger Rückbau der Situation vor Beginn der Infrastrukturarbeiten. Wichtigstes Kriterium für Politik und Stadtverwaltung scheint nach wie vor der Verkehrsfluss zu sein. Aspekte wie Sicherheit und Freiräume für Kinder sowie soziales Leben in den Stadtvierteln bleiben fast vollkommen auf der Strecke.

**Wir fordern deshalb eine Überarbeitung des am 29.10.2020 vorgelegten Plans unter Einbeziehung aller genannten Straßen im Sinne dieses Schreibens und in Form einer erneuten partizipativen Veranstaltung. Zur Vorbereitung der Diskussion und im Sinne einer konstruktiven Zusammenarbeit bitten wir darum, diese Überarbeitung diesmal vorab, zusammen mit der Einladung, zu verteilen.**

Bis dahin schlagen wir vor, dass alle Arbeiten, die nicht unter dem Straßenniveau stattfinden, ruhen.

Damit auch andere Bewohner\* innen unserer Stadt aus unseren Erfahrungen lernen können, werden wir die Öffentlichkeit über den bisherigen Verlauf der „Biergerbedeelegung rue Gellé / Chantier 470“ aus unserer Sicht informieren und auf dem Laufenden halten.

Bitte beachten: Mémorial A16 Loi du 24 février 1984 sur le régime des langues Art. 4. Danke.

5) <https://www.vdl.lu/fr/la-ville/participez-vous-aussi/amenagement-de-lespace-public-par-participation-citoyenne-placemaking>

## ANHANG

Zeichnerische Darstellung des Gesamtkonzepts (ohne Maßstab)

Liste des chantiers en cours (VdL)

[https://www.vdl.lu/sites/default/files/media/document/Liste%20des%20chantiers%20en%20cours\\_1.pdf](https://www.vdl.lu/sites/default/files/media/document/Liste%20des%20chantiers%20en%20cours_1.pdf)

Protokoll der Bürgerbeteiligung vom 24. 09. 2020 (VdL)

(\*) Darauf beziehen sich alle angegebenen Codierungen.

„Verkehrswende Barcelona schränkt den Autoverkehr in der Innenstadt weiter ein“; SPIEGEL online 12.11.2020, 16.50 Uhr

<https://www.spiegel.de/auto/barcelona-verkehrswende-die-stadt-schraenkt-den-autoverkehr-in-der-innenstadt-weiter-ein-a-78550292-b688-4857-94e4-c6fa3e31276e>