

Aktuelle Presseinformation

Cloche d'Or / Gasperich – Strassen – Bartringen – Leudelingen:

“Unkoordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“ im Süd-Westen der Hauptstadt

Mouvement Ecologique macht neue Planungselemente publik

Mittelfristig 55.000 – 130.000 Arbeitsplätze im Süd-Westen der Hauptstadt?

Über die Umnutzung der Industriebrachen im Süden des Landes gibt es derzeit recht weitgehende, zum größten Teil auch öffentliche Diskussionen. Im Süden / Südwesten der Stadt Luxemburg erfolgt parallel dazu eine vergleichsweise mindestens so bedeutungsvolle Entwicklung, ohne daß hierbei eine größtmögliche Transparenz nach aussen sowie eine systematische Vorgehensweise gewährleistet scheinen.

Dem Mouvement Ecologique liegen Arbeitsdokumente vor, die diese Tatsache auf sehr deutliche Art und Weise aufzeigen. Es handelt sich um Elemente einer Studie, die derzeit im Auftrag des Bautenministeriums und der Stadt Luxemburg erstellt wird.

Im Kartenmaterial der Studie (das übrigens schon z.T. in der Presse veröffentlicht wurde) werden die bestehenden bzw. neu auszuweisenden (!) Aktivitätszonen im Süden / Südwesten der Hauptstadt in ihrem regionalen Zusammenhang gezeigt. Es handelt sich dabei um die Zonen “Cloche d'Or / Gasperich (Luxemburg), “Hueflach” (Bartringen), “Centre Urbain Helfent” (Bartringen), “Am Bann” sowie “rue de la Poudrerie” (Leudelingen) und “Seiwelescht” (Strassen).

Die Fläche, die in diesen Zonen zur Zeit zur Verfügung steht bzw. mittelfristig stehen würde (im Fachjargon als Bruttogeschossfläche bezeichnet), ist – laut Angaben der Autoren - enorm:

- Für die Zonen “Cloche d'Or / Gasperich” beträgt sie, je nach Nutzung, 700.000 - 1.000.000 m²;
- Die erwähnten Zonen in den Peripherie-Gemeinden Bartringen / Strassen / Leudelingen kämen auf eine zusätzliche Fläche von ca 950.000 m².

Rechnet man mit einem Beschäftigten pro 30 m² (eine minimale Schätzung) würde dies mittelfristig zu einer Beschäftigtenzahl von 55.000 führen. Eine maximale Ausnutzung (1 Beschäftigter pro 15 m²) würde zu 130.000 Beschäftigten in den erwähnten Aktivitätszonen führen!

Im Rahmen dieser Studie erfolgt u.a. folgender Vergleich zwischen der potenziellen Entwicklung von “Belval-Ouest” und “Cloche d'Or – Gasperich”:

Belval-Ouest (Angaben nach Masterplan):	Cloche d'Or / Gasperich:
18.900 Arbeitsplätze; 4100 EinwohnerInnen; 1,14 Mio m2 Bruttogeschosßfläche	1997: 7.200 Arbeitsplätze; 2020: 36.100 Arbeitsplätze; 0,7 Mio – 1,0 Mio m2 Bruttogeschosßfläche

Vorprogrammierter Verkehrskollaps?!

Der Impact der Aktivitätszonen auf den Verkehr im Süd-Westen der Hauptstadt würde gewaltig sein: Geht man von den im Arbeitsdokument angegebenen Zahlen aus, so würden pro Tag 61.000 Autos (!) in den Raum Cloche d'Or / Gasperich einpendeln, bei einer Variante mit weniger Arbeitsplätzen (- 30%) immerhin noch deren 54.000 (!). Dementsprechend gehen die Autoren von einer Gesamtzahl von 56.000 – 66.0000 Abstellplätzen für Autos in allen genannten Aktivitätszonen aus (davon deren zwischen 23.300 und 33.3000 auf der "Cloche d'or"). Es geht auch die Rede von einer Vergrößerung des P + R "Centre Douanier" um 1.300 Stellplätze und einem neuen P + R zwischen dem Kreisverkehr Kockelscheuer und dem "Contournement A6".

Was die Zonen "Cloche d'Or / Gasperich" im spezifischen betrifft, so werden seitens der "Cellule Modèle de Trafic" zur Zeit Simulationen durchgeführt, um zu klären, inwiefern bestimmte neue Straßenbauprojekte im Südwesten der Hauptstadt das enorme Verkehrsproblem lösen könnten. In diesem Zusammenhang soll nun auch untersucht werden, wie ein Modal Split von 25% (Anteil des öffentlichen Verkehrs) zu erreichen wäre.

Die beschriebene Entwicklung im Südwesten der Stadt Luxemburg steht in krassem Gegensatz zu dem Entwurf des Programmes der Landesplanung von Mai 1999. Darin ging die Rede von der Notwendigkeit einer aktiven Politik der Dezentralisierung im Lande Luxemburg, dies um den Druck auf die Hauptstadt bzw. die Region Zentrum herabzusetzen. Gefordert wurde auch eine Entwicklung der Siedlungen, die einer Verminderung des Verkehrsaufkommens an der Quelle bewirken könnten.

Der Mouvement Ecologique richtet deshalb einen dringend Aufruf an die politisch Verantwortlichen, um kurzfristig dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten:

1.

Wenn die Gebiete "Cloche d'or / Gasperich" derzeit im Bebauungsplan der Gemeinde als Aktivitätszonen ausgewiesen sind, ist dies - wie Nachforschungen des Mouvement Ecologique ergaben - jedoch (noch) nicht für alle anderen oben erwähnten Zonen, u.a. der Gemeinden Strassen und Bartringen, der Fall. Hier scheinen noch nicht sämtliche Genehmigungsprozeduren für (neue) Teilzonen abgeschlossen zu sein.

Macht es wirklich Sinn eine weitere Zentralisierung in der Region Zentrum von einer so hohen Anzahl von Arbeitsplätzen zuzulassen? Müßte nicht endlich im Rahmen eines "sektoriellen Planes für Aktivitätszonen" (der längst überfällig ist) eine notwendige politische Steuerung nach landesplanerischen und verkehrspolitischen Kriterien erfolgen? Müßte nicht bis dahin ein direktes Moratorium für neue Aktivitätszonen in Kraft treten, so wie es das Landesplanungsgesetz von 1999 ermöglicht?

Müßte nicht die Diskussion nach der regionalen Gewichtung der weiteren Entwicklung in Luxemburg (u.a. auch unter Berücksichtigung z.B. der "Nordstad") im Rahmen der Zukunftsdebatte in der Abgeordnetenammer geführt werden?

2.

Die aktuelle Entwicklung im Süd-Westen der Stadt Luxemburg und besonders im Raum Strassen – Bartringen – Leudelingen ist im Begriff zu einem regelrechten “Siedlungsbrei” zu führen. Statt einer kohärenten Planung auf regionaler Ebene der verschiedenen Aktivitäten, die u.a. eine notwendige Mischung der verschiedenen Funktion (Wohnen, Freizeit, Arbeiten...) als Ziel hätte, sind die Siedlungen in diesem Raum von einer Vielzahl von Aktivitätszonen, Strassenverbindungen und anderen Infrastrukturen eingekesselt. Die Entwicklung zeigt vielfach Symptome einer sogenannten “Suburbanisierung”, die Lebensqualität der dort wohnenden Menschen würde mit diesen Projekten aufgrund der Zerstückelung und Zerschneidung ihres Lebens- und Wohnraumes entscheidend beeinträchtigt.

Braucht nicht der Südwesten endlich ein regionales Entwicklungskonzept, in dem eine Abwägung zwischen wirtschaftlichen, sozialen und Umweltinteressen erfolgt, dies auch im Hinblick auf die zukünftigen Generationen?

Das Landesplanungsgesetz gibt dem zuständigen Innenministerium die Möglichkeit – in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und im Rahmen einer Beteiligung aller interessierten BürgerInnen - einen regionalen Flächennutzungsplan (“plan d’occupation des sols”) zu erstellen. Drängt sich nicht eine solche politische Initiative auf, um die Lebensqualität der in dieser Region wohnenden Menschen zu erhalten bzw. wiederherzustellen? In der Zwischenzeit müßten alle umstrittenen Ausbau-Projekte (z.B. Ausweisung neuer Zonen, Bau neuer Strassen) blockiert werden, so wie es das Gesetz ermöglicht.

Die Erstellung eines solchen Planes sollte nicht, wie dies beim Findel-Plan zur Zeit der Fall ist, hinter verschlossenen Türen erfolgen, sondern unter größtmöglicher Bürgerbeteiligung, z.B. im Rahmen einer Planungszelle, einer Zukunftskonferenz bzw. von Zukunftswerkstätten.

3.

Die vom Mouvement Ecologique veröffentlichten Planungen zeigen, daß die Anbindung der bestehenden bzw. neuen Aktivitätszonen im Südwesten primär durch den Bau neuer Straßenverbindungen gelöst werden soll. Ein solches Vorgehen wird unweigerlich weitere negative Folgen für die EinwohnerInnen der Region (und der Gemeinden im weiteren Umfeld!) haben: Verlust von Naherholungsgebieten, zusätzlicher Verkehr u.a.m.

Das Konzept “mobilité.lu” des Transportministeriums, das in den Planungen angesprochen wird (Peripheriebahnhöfe in Cessingen bzw. Howald) ist in der aktuellen Form nicht geeignet, die enormen Verkehrsprobleme, die in Zusammenhang mit den zusätzlichen Arbeitsplätzen entstehen, befriedigend zu lösen – da hier weiterhin ein Umsteigen auf Busse notwendig ist.

Die Frage stellt sich, ob nicht hier grundsätzlich – wie im Falle von Belval-Ouest – eine schienengebundene Lösung in Frage kommt: d.h. ein “train-tram” der die verschiedenen Aktivitätszonen direkt erschließt und somit eine weitaus höhere Attraktivität für den Nutzer hat.

Der Mouvement Ecologique fordert, das Konzept “mobilité.lu” in Zusammenhang mit der mittelfristig absehbaren Transportsituation im Südwesten der Hauptstadt grundsätzlich zu überarbeiten.

Die Landesplanung ist gefordert !

Der Mouvement Ecologique stellt fest, daß bei der Auslobung des Wettbewerbes von Belval-Ouest klare Qualitätsziele für die Entwicklung der Region im Interesse der dort lebenden und arbeitenden Menschen in den Vordergrund gestellt wurden: dazu zählen - der entsprechenden Veröffentlichung des Innenministeriums zufolge - die einfache Orientierung, das Prinzip der “kurzen Wege”, die Unverwechselbarkeit des Gebietes, die Attraktivität, die Mischung der Funktionen sowie die Integration von Verkehrs- und Raumplanung u.a.m.

Im Gegensatz zu diesem sehr anspruchsvollen und lobenswerten Ansatz erfolgt die Entwicklung in der Südwesten der Stadt Luxemburg derzeit auf z.T. chaotische und – regional gesehen - unkoordinierte Art und Weise.

So, wie die Landesplanung im Bereich der Industriebrachen ihre Verantwortung gemeinsam mit den Gemeinden übernommen hat, so gilt es, sie auch nun verstärkt in der Problemregion Süd-Westen anzugehen. Im Hinblick auf eine nachhaltige regionale Entwicklung.

Mouvement Ecologique asbl.

Mouvement Ecologique, Regionale Stad Letzebuerg

Mouvement Ecologique, Regionale Westen