

PLATEAU DU KIRCHBERG

Luxtopia



Auch im Jahre 2001 werden bei Neubauten auf Kirchberg als erstes Gruben für die Tiefgaragen ausgehoben. (Foto: Christian Mosar)

Ohne breit angelegte und demokratisch abgestimmte Planung wird Luxemburg den eingeschlagenen Weg zum 700.000-Seelen-Staat kaum unbeschadet überstehen. Die Entwicklung des Kirchbergplateaus dürfte als mahndendes Beispiel dafür herhalten.

Am 7. August 1961 wurde in Luxemburg sozusagen per Gesetz eine Art Revolution losgetreten: Das als Kirchbergplateau bekannte Areal östlich des Alzetteals sollte urbanistisch erschlossen und zu einem neuen Viertel der Europahauptstadt werden. Um dies zu ermöglichen, wurde damals der "Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Kirchberg" geschaffen. Die benötigten Flächen wurden zwangsenteignet und dem "Fonds" übertragen.

Als sichtbarstes Zeichen einer sich anbahnenden neuen Epoche wurde eine knallrote (!) Brücke zwischen der bestehenden Stadt und dem neuen Viertel sowie das "Héichhaus" errichtet.

Aber auch sonst hatten sich die politischen Entscheidungsträger ganz den damals geltenden urbanistischen Moderscheineren verschrieben. Etwa zur gleichen Zeit als Brasiliens Hauptstadt "Brasilia" quasi aus dem Nichts heraus geschaffen wurde, übte man sich in Luxemburg im "Zoning". Das breite Areal wurde nach Funktionen eingeteilt - hier Büros, da Schulen und etwas weiter weg auch schon mal Wohnungen - und mit breiten, voll auf das Automobil abgestimmten Einbahnstraßen versehen. Zwischen den pompös angelegten Neubauten und den endlosen grauen Straßen sollten sich vor allem großzügige Grünflächen entfal-

ten. Das nannte sich in jener Zeit "Gartenstadt".

Damit den AutofahrerInnen die Lust am Erkunden des Plateaus nicht verging, wurde vor allem für eines gesorgt: Parkraum. Heute weist der Kirchberg pro 100 Quadratmeter Wohn- oder Bürofläche mindestens einen - vornehmlich unterirdischen - PKW-Stellplatz auf. Zum Vergleich: Im Zentrum der Stadt Luxemburg wird bei Neubauten "nur" ein Parkplatz für jeweils 250 Quadratmeter vorgeschrieben.

Langsam aber sicher merkten die von so viel Fortschritt etwas geblendeten LuxemburgerInnen, dass mit dem Viertel irgendetwas nicht stimmte. Fröhlich wurden die Bürobauten von Tausenden von EurokratInnen gestürmt, die sich am Abend schnellstmöglich auf Luxemburgs damals einzigen Autobahnkilometern aus dem Staub machten. Niemand, der auf Kirchberg malochte, schien auch da leben zu wollen. Es dauerte aber bis Ende der 80er Jahre, bevor endlich ein Umdenken stattfand und die bisherigen Planungen grundsätzlich umgeschmissen wurden.

Klassische Stadt

Sichtbarstes Zeichen dieses Umdenkens war der "Rückbau" der Autobahn selbst: Angelegt als "boulevard urbain" sollte die West-Ost-Trasse nunmehr die einzelnen Teile des Kirchbergs eher verbinden, statt sie wie bislang zu trennen. Allerdings vergingen zwischen der Idee und der Verwirklichung dieses Umbaus (der immer noch nicht vollständig abgeschlossen ist) eine recht lange Zeit. Ganz abgeschrieben wurde dem Auto dabei freilich nicht: Jedem Bauvorhaben geht auch heute noch die Aushebung einer imposanten Tiefgarage voraus. Und wer sich auf der Homepage des "Fonds" (www.kirchbergonline.lu) die aktuellen Planungen ansehen will, wird virtuell per Auto von einem Gebäude zum anderen spazieren geführt.

Als die Planer daran gingen, fehlende Versorgungs- und Freizeitinfrastrukturen vorzusehen, waren die städtebaulichen Filetstücke zum größten Teil bereits vergeben. Luxemburgs größter

Kinokomplex musste auf einer Minimalfläche unterkommen - das reinste Kontrastprogramm zum restlichen Kirchberg. Erst jetzt wurde auch damit begonnen, eine effiziente Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz vorzusehen. Pech allerdings, dass das Konzept eines BTB, der im Jahre 2002 hätte betriebsbereit sein können, auf der Strecke blieb und Luxemburgs modernstes Stadtviertel nur mit Bussen erreichbar ist. Diese müssen sich zudem kreuz und quer von einem Provisorium zum anderen hangeln.

Wie dem auch sei, die neue Losung, die Fernand Pesch, Präsident des Fonds, nicht müde wird der Öffentlichkeit vorzujubeln, heißt "klassische europäische Stadt". Damit ist vor allem eine sehr viel dichtere Bebauung gemeint, die es erlauben soll, künftig auch wieder in kleineren Dimensionen zu denken und zu bauen. Freilich fördert trotz aller guter Vorsätze die Logik des "Fonds" die weitere Ghettoisierung: Zur Finanzierung der nötigen Arbeiten wird das Bauland hauptsächlich an Privatpromoteure veräußert. Dies geschieht zu "Marktpreisen", wie Pesch auf Rückfrage bestätigt. Nachteil: Das Land ist jetzt schon teuer und wird mit der weiteren Valorisierung für Normalsterbliche fast unerschwinglich. Dafür bekommt der Fonds zwar sehr viel Geld, gibt das Heft des Handelns aber aus der Hand.

Der Markt solls richten

So erklärt sich, weshalb auch nach vierzig Jahren immer noch nicht klar ist, wohin die Reise gehen soll. Allein was die angestrebte Bevölkerungszahl angeht, operieren die Verantwortlichen mit Szenarien, die recht weit auseinander liegen. So wird in einem moderierten Szenario von 21.500 Arbeitsplätzen, 4.700 EinwohnerInnen und 5.900 SchülerInnen gesprochen, während das "scénario de potentialité maximum" fast 30.000 Arbeitsplätze, 20.000 EinwohnerInnen und 6.200 SchülerInnen vorsieht.

Die Chance, mit einem einzigen, zudem öffentlichen Träger eine einheitliche Stadtentwicklung zu betreiben, wurde vertan. Die "Reform" Ende der 80er hat lediglich bewirkt, die Art der Bebauung des Kirchbergs zu verändern, sie ist aber keine zielgerichtete Strategie um eine echte Durchmischung zu erreichen. Der Verdacht, die heutige Planung des Viertels würde wie schon 1961 zum größten Teil vom Amtszimmer her betrieben, bleibt bestehen. Man bekommt kaum den Eindruck, dass es gelingt, den Kirchberg als Ganzes in den Griff zu bekommen. Dabei macht sich die eher eingeschränkte demokratische Kontrolle des "Fonds" ebenfalls negativ bemerkbar. Die Jahresberichte mögen auch noch so bunt sein. Es bleibt dabei, dass die wichtigen Einzelentscheidungen in der Hand einiger weniger Funktionäre liegen, die zudem auch kaum demokratisch legitimiert sind. Das Modell sich autonom gebender Entwicklungsgesellschaften scheint somit kaum geeignet, das Luxemburg der 700.000 EinwohnerInnen sinnvoll vorzubereiten.

Richard Graf

EP gegen lange Tiertransporte

Überfüllte Tiertransporte, die viel länger dauern als es Tiere vertragen können, durchqueren nicht nur das kleine Luxemburg. Als die europäische Kommission die Situation Ende letzten Jahres untersuchte, stellte sie größere Unregelmäßigkeiten fest. Ein neues Gesetz muss her, so deshalb die einhellige Meinung des europäischen Parlaments. Die Abgeordneten übernehmen die Forderungen der Tierschutzorganisationen: Demnach soll das Vieh nicht länger als acht Stunden und nicht weiter als 500 Kilometer transportiert werden.

Zudem sei es notwendig, die Transporte an sich zu begrenzen. Deshalb sollten in Zukunft die regionalen Märkte unterstützt werden. Die Kommission wird aufgefordert, einen entsprechenden Plan aufzustellen. Damit müsste sie allerdings einer Entwicklung entgegenwirken, die sie selbst mit angekurbelt hat: Dank strenger Hygiene-Vorschriften aus Brüssel mussten nämlich viele kleine Schlachthäuser schließen. Das Parlament verlangt in einem weiteren Punkt einen Kurswechsel in der EU-Politik: Damit weite Tiertransporte unrentabler werden, sollten künftig die Exportsubventionen für den Transport von lebenden Tieren gestrichen werden.

Immigration und Solidarität

Mit der Polemik um den 700.000-Einwohnerstaat möchten die Grünen Schluss machen - sie präsentierten am Montag bei einer Pressekonferenz ein Positionspapier, das "zur Versachlichung der Diskussion beitragen soll". Auf 15 Seiten wird einerseits ein Modell vorgestellt, wie bestehende Kontakte bei einer organisierten Immigrationspolitik genutzt werden könnten: Während eine sinnvollere Verteilung von Betriebsstandorten mit der Grenzregion Lothringen angestrebt wird, die Luxemburg zurzeit zahlreiche Arbeitskräfte liefert, sollen Kooperationen mit Cap Vert und Montenegro im Sinne einer strukturierten Einwanderungspolitik ausgebaut werden, die nicht nur Luxemburg, sondern auch den Ursprungsländern und vor allem auch den Betroffenen nutzen soll. Andererseits wird ein breit angelegtes Reformpaket angeregt, welches in Bereichen wie Arbeit, Demokratie, soziale Kohäsion, Landesplanung oder Asylpolitik den Rahmen für eine offensive Immigrationspolitik abstecken soll. Verantwortlich für die Umsetzung dieses ambitionierten Programms soll ein Immigrationsministerium sein, das dann auch jedes Jahr quantitative Ziele benennen soll. Diese Ziele wären jeweils vom Parlament gutzuheißen.

EU-Gelder für Embryo-Forschung?

Zwei Berichte, die sich unter anderem mit dem Thema Humangenetik und ihren ethischen Grenzen befassen, standen diese Woche auf der Tagesordnung des Europaparlaments. Nur kurz, denn schon am Montag wurde einer davon wieder aus dem Programm gestrichen. Aus technischen Gründen, betont die Fraktion der Sozialdemokraten, sei man dafür, die Debatte zum Bericht des Abgeordneten Francesco Fiori "über die ethischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Humangenetik" zu vertagen. Der Berichterstatter selbst sprach von einer "politischen Entscheidung".

Tatsache ist, dass sich beide Berichte in puncto ethische Grenzen für die Forschung im Bereich Humangenetik widersprechen. Debattiert wurde am Mittwoch über den Parlamentsbericht zum 6. Forschungsrahmenprogramm des französischen Sozialisten Gérard Caudron. Caudron hatte sich im Gegensatz zu Fiori dafür ausgesprochen, dass Forschung mit menschlichen Embryonen aus EU-Mitteln finanziert wird. Dieser Punkt wurde schließlich durch einen Änderungsantrag abgeschwächt. In der endgültigen Fassung des Textes steht jetzt ein Kompromiss: Die Priorität der Forschung sollte auf der Arbeit mit adulten Zellen liegen, das heißt mit solchen Zellen, die ohnehin in der Medizin "anfallen". Der Fiori-Bericht wird Ende November im Plenum diskutiert.

Vorankündigung:
Am Donnerstag, den 29. November veranstaltet die woxx im Rahmen der "Sträitkultur" ein Rundtischgespräch zum Thema "Destinatioun 700.000, Eldorado oder Horrorszenario?".
Eingeladen sind Jean-Claude Juncker, (Premierminister), Laura Zucconi (ASTI), Blanche Weber (Mouvement Ecologique), Jean-Claude Fandel (CGFP) sowie der Journalist Romain Hilgert.
Die Debatte findet ab 20.15 Uhr im Café der Kulturfabrik in Esch-sur-Alzette statt.

