

WOHNUNGSBAU-MISERE

Luxemburg, quo vadis?



Die Regierung hat es eingeräumt: Sie hat bisher zu wenig in Sachen Wohnungsbau getan. Doch ob die angekündigten Gegenmaßnahmen eine Wende auf dem Wohnungsmarkt bewirken können, ist fraglich.

"Et muss elo an direkt ee Ruck duerch de Wunnéngsmaart goen", mit diesen Worten erklärte Staatsminister Jean-Claude Juncker in seiner diesjährigen Rede zur Lage der Nation den Wohnungsbau zur Chefsache in der Regierungspolitik. Kein Wunder, die Situation auf dem Wohnungsmarkt ist desolat: Es fehlen hierzulande schon jetzt rund 20.000 Wohnungen, die Baulandpreise sind in den vergangenen fünf Jahren in Schwindel erregende Höhen geklettert - um die 40.000 Euro kostet zur Zeit ein Ar in der Stadt Luxemburg. Trotz einer forcierten staatlichen Zuschussung in Milliardenhöhe, können sich immer weniger Bauwillige tatsächlich den Traum von den eigenen vier Wänden erfüllen.

Mit dieser Negativbilanz soll künftig Schluss sein: Bis zum Jahr 2005 will die Regierung statt der ursprünglich avisierten 4.125 Wohnungen deren 9.000 bauen. Und damit entsprechend Bauflächen zur Verfügung stehen, kündigte Juncker kurzerhand drastische Steuer- und Gebührensenkungen vor allem für Immobilienbesitzer an: VerkäuferInnen von Bauland sollen um die Hälfte weniger Steuern auf dem erzielten Gewinn zahlen müssen. Doch wie hilfreich solche Steueranreize sind, um das fehlende Angebot anzukurbeln, ob sie Spekulanten tatsächlich von ihren lukrativen Geschäften abhalten können, darüber herrscht offenbar große Unsicherheit.

Etienne Schneider geht zwar grundsätzlich von einer positiven Wirkung der Fiskalmaßnahmen aus. Aber der Präsident der Bürgerinitiative Wunnen fordert zugleich eine gesetzlich festgelegte "Baulandzurückhaltungssteuer". "Diese würde zumindest das Zeichen setzen, dass die Regierung es ernst meint." Juncker hatte diese "radikal Bestrafungsaktion" angekündigt für den Fall, dass die Maßnahmen nicht greifen sollten. In seiner Rede äußerte er sich aber nicht darüber, ob diese Sanktion in ein Gesetz gefasst werden soll.

Aber nicht nur wegen der in diesem Punkt unklaren Haltung der Regierung ist fraglich, ob viele ImmobilienbesitzerInnen

von den verbesserten Verkaufsbedingungen in den nächsten drei Jahren Gebrauch machen werden. Schließlich verheißt das schon heute bestehende, große Missverhältnis zwischen Nachfrage und Angebot beste Gewinnaussichten auch für die Zukunft. "Der Wert des Grundstücks wird in den kommenden Jahren aufgrund der Bevölkerungszahlen eher noch zunehmen", so die Einschätzung einer luxemburgischen Architektin. Um eine solche Entwicklung zu verhindern, seien wahrscheinlich drakonischere Maßnahmen gefragt, so die Architektin, die nicht genannt werden will. Beispiele für härteres Durchgreifen gegenüber Baulandspekulation und Abzockerpreisen gibt es im europäischen Ausland genügend. In der Schweiz beispielsweise ist die von der LSAP geforderte progressiv steigende Strafsteuer längst Realität. Und in Deutschland haben viele Kommunen und kommunale Bauträger ein Vorkaufrecht gegenüber Privatbauherren, um im harten Wettbewerb auf dem Bauimmobilienmarkt überhaupt noch mithalten zu können. In Luxemburg gibt es dieses Vorkaufrecht nicht, ein Fakt, den neben Daniel Miltgen vom Fonds du Logement auch die Verantwortlichen der Kommunen bedauerlich finden.

Wohlstandsegoismus?

Zusätzlich zum grundsätzlichen Mangel an Bauflächen wird aber auch die für viele LuxemburgerInnen nach wie vor bevorzugte Bauweise für das Land zunehmend zum Problem: Zwar wurden in den vergangenen Jahren, vor allem von den öffentlichen Bauträgern wie dem Fonds du Logement und der SHNBM (Société Nationale des Habitations à Bon Marché), verstärkt Häuser mit Appartements gebaut, und wird "densité" auch auf landesplanerischer Ebene inzwischen groß geschrieben, wirklich durchgesetzt hat sich diese kompaktere Bauweise aber noch nicht. Rund 70 Prozent der LuxemburgerInnen leben in einem Einfamilienhaus. Eine Bauweise, die sich Luxemburg angesichts von Bodenversiegelung, Zersiedelung, Landverbrauch und Bevölkerungswachstum in Zukunft nicht mehr wird lang leisten können. Der grüne Abgeordnete Robert Garcia rechnete anlässlich einer Interpellation zum Thema Wohnungspolitik am 4. Juli 2001 in der Chamber folgendes Szenario durch: Für 250.000 neue EinwohnerInnen, die jeweils ein Eigenheim von durchschnittlich fünf Ar bauen würden, würde der zusätzliche Landverbrauch 500.000 Ar, also 50 Quadratkilometer betragen plus die durch Arbeitsplätze neu entstehenden Gewerbeflächen und neuen Transportwege.

"Es ist ein grundsätzliches, kulturelles Problem", erklärt denn auch ein anderer luxemburgischer Architekt. Das eigene Haus, mit großem Grundstück herum und einer Garage - das sei nach wie vor der Traum vieler LuxemburgerInnen. Ein Denken, das sich auch bei Poli-

tikerInnen widerspiegelt. Nicht nur auf der Ebene der Gemeindepolitik, das berichten ArchitektInnen, sei es vorgekommen, dass Pläne zum Bau von Lotissements skeptisch beäugt oder gar behindert würden, Wohnungsbauminister Fernand Boden höchstpersönlich betonte noch Anfang Februar diesen Jahres beim Bezirkskongress der CSV-Zentrum die Bedeutung des Eigenheims.

Wie tief die Ressentiments gegenüber neuen Wohnformen wie Mehrfamilienhäusern und insbesondere Wohnsiedlungen bei manch einem Luxemburger liegen, zeigen beispielsweise die - zumindest anfänglich - empörten Reaktionen von Gaspericher AnwohnerInnen gegen das dortige Bauprojekt des Fonds du Logement oder Bedenken, die jüngst von Sanemer BürgerInnen geäußert wurden. Diese befürchteten im Zusammenhang mit den Wohnungsbauplänen in Belval-West, dass dichtere und höhere Wohnhäuser negative Folgen für die Sozialstruktur ihrer Gemeinde haben könnten.

Positive Beispiele

"Das Ausland bietet viele Beispiele, wie die Lebensqualität in Wohnvierteln nicht nur gehalten, sondern sogar gesteigert werden kann", erklärte Daniel Miltgen vom Fonds du Logement in einem Interview im Januar gegenüber der woxx. Wer einmal am Kölner Rheinufer spaziert ist oder sich einmal genauer im Saarland umgesehen hat, wird entdecken können, dass dichtere Wohnformen nicht automatisch mit farb- und einfalllosen, anonymen Reihenhäusern oder randständigen Problemvierteln gleichgesetzt werden dürfen. Vorteil dieser, nach modernsten Kriterien gebauten Wohnviertel: Sie verbinden die im Zuge der Individualisierung und der Stadtfucht auseinanderdividierten städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Konsum wieder miteinander. Und sie tragen so zur Lösung eines weiteren, hierzulande ganz erheblichen Problems bei - dem wachsenden Verkehrsaufkommen.

Immerhin: Auch in Luxemburg mehrten sich Gemeinden, die Bauen auf ihren Grundstücken mit sozial- und umweltverträglichen Aspekten verbinden, und dabei nicht nur den Schutz von Partikularinteressen im Sinn haben. So soll beispielsweise in Düdelingen und in Bettemburg das Bauen an eben solche Auflagen geknüpft sein.

Das komplexe Problem des 500.000- oder auch 700.000-Einwohnerstaates ist damit zwar noch nicht gelöst. Dafür sind weitere Anstrengungen auf dem Gebiet der Landesplanung, der interministeriellen Kooperation, der entwicklungsplanerischen Kommunikation zwischen Staat und Gemeinden vonnöten (siehe woxx Nr. 624), der Gesetzgebung (Programme directeur und Reform des Gesetzes zur Bauplanung der Gemeinden von 1937). Aber auch ohne die 700.000-Einwohnerfrage dürfte klar sein: Die Situation auf dem Wohnungsmarkt ist schon heute verheerend und bedarf allein deshalb konsequenterer Maßnahmen als Bonbons für die ImmobilienbesitzerInnen.

Ines Kurschat

Nimbys aller Gemeinden, vereinigt euch!

Gegen weitere Straßen, Fehlplanungen und Irreführungen, für neue Wege in der Verkehrspolitik, unter diesem Motto fand am Dienstag eine gemeinsame Pressekonferenz der Bürgerinitiativen aus den Gemeinden Küntzig (Clemency), Kehlen, Monnerich und Sanem sowie des Mouvement Ecologique statt. Der Bautenministerin wurden mangelnde Transparenz und bewusste Täuschung vorgeworfen. Immer wieder habe sie zum Beispiel abgestritten, dass es konkrete Pläne für die "Jonction de Sélange" gebe. Der Presse wurde ein offizielles Dokument vorgelegt, in dem eine Vorstudie für die "Jonction" angeführt wird.

Wichtig war den Bürgerinitiativen, den Zusammenhang aller Projekte zu betonen. So werde eine Aneinanderreihung von Umgehungsstraßen zu einer West-Tangente zusammenwachsen, die von Mersch bis nach Petingen reiche. Neue Verbindungen erzeugten aber auch neuen Verkehr - ein Fass ohne Boden. Die Regierung behauptete, neue Umgehungsstraßen würden den Verkehr aus Ortschaften wie Kehlen oder Bascharage heraus halten, doch mittelfristig sei das Gegenteil der Fall. Als Alternative forderten die Bürgerinitiativen, zuerst ein Verkehrskonzept mit Schwerpunkt auf dem Öffentlichen Transport zu erstellen. Danach erst könne man sehen, welche Straßenprojekte wirklich notwendig seien.

Ausstieg oder Untergang

20 Milliarden LUF bringt der "Pavillon maritime" jährlich an Umsatz, der Staat dagegen kassiert nur wenige Hundert Millionen, und seine Ausgaben (zum Beispiel im Bereich Sozialversicherung) sind nur schwer abschätzbar. Dies ergibt ein Audit, das Transportminister Grethen in Auftrag gegeben hatte. Die Grünen nahmen diese Tatsache zum Anlass, anlässlich einer Orientierungsdebatte im Parlament ein langsames Ausstiegsszenario aus einem Nischengeschäft zu fordern, das, so der Abgeordnete François Bausch, nicht nur dem Image Luxemburgs schade, sondern wie im Straßentransportssektor auch sklavenähnliche Beschäftigungsverhältnisse schafft. Der Parteikollege des früheren Transportministers Jeannot Krecké (LSAP) konterte, ein Nullrisiko gebe es in keinem Wirtschaftsbereich und der Staat solle eher dafür sorgen, Probleme in diesem Sektor auszuschalten. John Schummer (DP) sprach von einer "dubiosen Erbschaft", die der vorige Transportminister Robert Goebbels hinterlassen habe, schlussfolgerte dann aber, das Pavillon müsse nicht unbedingt abgeschafft werden. Transportminister Grethen (DP) war da konsequenter: Falls es nicht zu einem akzeptablen Kollektivvertrag zwischen Gewerkschaften und "Armateurs" komme, sieht die Regierung diese Nische ernsthaft in Frage gestellt.

CFL-Strategie unsozial und unausgegoren?

Der Verbandsrat der FNCTFEL spricht sich in einer Pressemitteilung gegen die für den 29. Mai geplante Verabschiedung des neuen CFL-Strategiepapiers aus. Begründung: Die Gewerkschaft sei nicht in die Erstellung des Konzeptes eingebunden gewesen, ihre Überlegungen und Interessen seien infolgedessen nicht enthalten. Grundsätzlich begrüßte der Rat zwar die Absicht, die CFL als integriertes Eisenbahnunternehmen zu erhalten und den Gütertransport langfristig abzusichern und auszubauen. Die Eisenbahnergewerkschaft geht aber davon aus, dass die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen "die Qualität und die Sicherheit des Bahntransportes, den Abbau von Arbeitsplätzen sowie die Verschlechterung der Sozialbedingungen der EisenbahnerInnen bewirken werden" - ohne diese Behauptung allerdings genauer zu belegen.

Das gemeinsam mit dem Consultingunternehmen Andersen erstellte Konzept der Arbeitnehmer befasst sich mit der zukünftigen Ausrichtung des luxemburgischen Eisenbahnunternehmens im Hinblick auf europäische und finanzielle Anforderungen. Offenbar liegt der Schwerpunkt der Umstrukturierungspläne vor allem auf dem Güterverkehr. Der wegen seiner Kundenunfreundlichkeit oft kritisierte Personennahverkehr bleibt im Papier jedoch ausgeklammert.