



## **Neie Quartier Areler Strooss:**

### **Chance fir e mënschlechen an ökologesche Wunnprojet notzen**

***Die Bevölkerungszahl der Stadt Luxemburg wächst, und mit ihr die Nachfrage an Wohnraum. Als Reaktion darauf betätigt sich die Stadt Luxemburg selbst als Bauherrin und entwickelt neue Wohnviertel auf Bauland, das in städtischem Besitz ist. Mit dem Projekt “Wunnquartier Stade” an der hauptstädtischen Route d’Arlon könnte die Stadt Luxemburg zukunftsorientiert gestalten. Nach Meinung von déi gréng Stad Lëtzebuerg läuft hier aber leider einiges schief.***

Die Stadt hat bisher die Bürger.innen nicht aktiv in die Gestaltung des zukünftigen Baufeldes einbezogen, sondern diese nur aufgerufen ihre Meinung zu den 7 Gewinnern des Wettbewerbes mitzuteilen. **Dabei wäre eine Beteiligung, die diesen Namen auch verdient eine echte Bereicherung.**

Doch es ist noch nicht zu spät: Bürger (zukünftige Bewohner, Anrainer, Einwohner, Zivilgesellschaft, Experten...) sowie der Gemeinderat (auch die politische Opposition) müssen aktiv in den weiteren Prozess eingebunden werden. Dazu sollte die Stadt eine Ideen-Werkstatt organisieren, bei der die 7 Wettbewerber gemeinsam mit der interessierten Öffentlichkeit an der Weiterentwicklung der sieben Konzepte arbeiten.

**In Zeiten des Klimanotstandes muss das neue Viertel mindestens klimaneutral konzipiert werden, besser wäre „Energieplus-Standard“.** Dazu gehört ein innovatives Energiekonzept zur Energieeffizienz und zur Produktion erneuerbarer Energien.

**Auch ökologisch muss das Viertel neue Maßstäbe setzen,** zum Beispiel beim Wassermanagement durch minimale Versiegelung, Dachbegrünung, Regenwassernutzung usw. Auch in den Bereichen Abfallwirtschaft oder Biodiversität soll das Viertel Modellcharakter haben.

**Das neue Viertel soll autofrei sein, die öffentlichen Räume ganz den Ansprüchen der Bürger.innen, Fußgänger.innen und Radfahrer.innen entsprechend ausgerichtet werden.** Selbstverständlich braucht dieses Viertel einen optimalen Anschluss an die bestehenden Carsharing-Systeme.

## **Ein Wettbewerb ohne Bürgerbeteiligung plant an den Bedürfnissen vorbei**

Noch vor Auslobung des Architektenwettbewerbs fand bereits am 4. Juli 2018 ein auf Initiative von déi gréng Stad Lëtzebuerg organisierter Workshop zur Zukunft des Areals um Stadium, Einsatzzentrum und Recyclinghof statt. Dieser fand großen Zuspruch. Während drei Stunden tauschten 60 Teilnehmer.innen (zukünftige Bewohner.innen, Anrainer.innen und Menschen, die sich für Stadtplanung interessieren) Meinungen und Ideen über die anstehende Entwicklung des betreffenden Areales aus. Eine Synthese dieser Veranstaltung und die daraus abgeleiteten konkreten Empfehlungen für das Gesamtprojekt wurden in einem Dokument<sup>1</sup> zusammengefasst und im September 2018 der Bürgermeisterin überreicht sowie der Presse und Öffentlichkeit vorgestellt.

déi gréng Stad Lëtzebuerg haben empfohlen, diesen Beteiligungsprozess fortzuführen und damit möglichst viele Bürger.innen und die Zivilgesellschaft in die Entwicklung des Areals einzubinden. Der Grund : Eine breit angelegte Konsultation zur Ausarbeitung des Lastenheftes verbessert die Entscheidungsgrundlage und Akzeptanz eines Projektes. Auch sorgt dies dafür, dass das Projekt den unterschiedlichen Bedürfnissen und Erwartungen der Bevölkerung eher entspricht. Das ist gerade bei Wettbewerben wichtig, an denen viele Architektenbüros teilnehmen, die nicht besonders gut mit den lokalen Begebenheiten vertraut sind.

**Leider hat der Schöffenrat auf eine breite Bürgerbeteiligung und auch auf ein präzises Lastenheft verzichtet. Den Interessen und Vorschlägen der Bürger.innen und Zivilgesellschaft schenkt er nicht genügend Gehör, und er verpasst die Chance, den Planern klare Richtlinien zu geben.** So variiert die Zahl der Wohnungseinheiten der sieben zurückbehaltenen Projekte beispielsweise erheblich.

Erst nachdem ein „Comité de selection“, bestehend aus Expert.innen und Vertreter.innen des Schöffenrates sowie unter Ausschluss der Oppositionsparteien, der Zivilgesellschaft und der Bürger.innen, sich im Herbst 2019 auf sieben der eingereichten Projekte geeinigt hatte, sollte nun das, was der hauptstädtische Schöffenrat « Bürgerbeteiligung » nennt, zum Zuge kommen. Nur ganze anderthalb Wochen hatten die Bürger.innen Ende Januar 2020 Zeit und Gelegenheit, ihre Meinung zu den verschiedenen Projekten abgeben. Diese wurden als Architekturposter präsentiert, die sich nicht ohne Weiteres einem Laien erschließen. Bezeichnend ist auch, dass auf eine umfangreiche Informationskampagne verzichtet wurde.

Geplant ist nun, dass die Eingaben der Bürger.innen sowie den Stellungnahmen der Zivilgesellschaft in den weiteren Prozess einfließen sollen. Doch wie genau dies ablaufen soll und wie transparent dieses sein wird, ist nicht bekannt.

**Ein solches Vorgehen kann bestenfalls als « Konsultation » bezeichnet werden und entspricht in keinster Weise der gängigen Definition von Bürgerbeteiligung.**

---

<sup>1</sup> <http://stad.greng.lu/actualites/areler-strooss-2025-iddien-conclusiounen-aus-der-biergerbedeelegung>

## déi gréng Stad Lëtzebuerg fordern:

- Eine Bürgerbeteiligung, die diesen Namen auch wirklich verdient

Ein derart großes Projekt erfordert aktive Bürgerbeteiligung: Dies erlaubt nicht nur die Identifizierung der Bevölkerung mit dem Projekt, sondern auch eine schnellere Umsetzung und bestmögliche Qualität des Projektes.

**Es ist noch nicht zu spät: Bürger (zukünftige Bewohner, Anrainer, Einwohner, Zivilgesellschaft, Experten...) sowie der Gemeinderat (samt der politischen Opposition) müssen aktiv in den weiteren Prozess eingebunden werden.** Dazu sollte die Stadt eine Ideen-Werkstatt organisieren, bei der die 7 Wettbewerber gemeinsam mit der interessierten Öffentlichkeit an der Weiterentwicklung der sieben Konzepte arbeiten.

Zusätzlich ist eine breite politische Diskussion unerlässlich, diese darf sich nicht nur auf die Änderungen des PAG und das Abstimmen des PAP beschränken.

Auch sollte die Stadt Luxembourg, sobald die Einwohner feststehen, ein „**Comité de quartier**“ einsetzen, welches unter anderem das Sprachrohr der Einwohner ist und auch andere Aufgaben zum besseren Zusammenleben übernehmen kann.

- Offene Plätze für Menschen statt abgeschotteter Tennisfelder

Um ein lebendiges Viertel zu schaffen, ist eine **gemischte Nutzung** von Wohnen, Arbeiten und Handel wichtig. Dabei sollte jedoch die **Priorität auf der Schaffung vom Wohnraum** liegen. Außerdem sollte das neue Stadtviertel eng mit den es umgebenden bestehenden Vierteln wie Belair, Rollingergrund, Limpertsberg und dem Stadtzentrum vernetzt sein.

Auch innerhalb des Viertels fordern wir hohe Lebensqualität und einen **Schwerpunkt auf öffentliche und frei zugängliche Orte**. So sind für uns die Einrichtung eines großen zentralen Platzes und mehrerer qualitativ hochwertiger Begegnungsorte wichtiger als der Erhalt der privaten Tennisfelder. Die im Lastenheft vorgegeben Tennisfelder benötigen sehr viel Fläche, während das breite Publikum davon nicht profitiert. Da außerdem die Tennisfelder der Schéiss nur 500 Meter entfernt sind, sollte die Fläche hier sinnvoller genutzt werden.

Ferner soll die **Geschichte der Fläche** nicht verloren gehen: durch eine neue Nutzung von Zeitzeugen, die erhalten bleiben bekommt das Viertel Charme und Identität. Dies gilt beispielsweise für Teile oder die Form des Stadions, die teilweise in die Gestaltung des neuen Viertels einfließen könnten.

- Neue Wohnformen die das Zusammenleben fördern

**Das Viertel bietet Platz für etwa 1000 Wohnungen und bis zu 2000 Menschen; diese sollen auch hier entstehen. Vor allem als Mietwohnungen.**

**Wohngemeinschaften, Studenten-, Intergenerationelle- und andere alternative Wohnungen müssen vorgesehen und Barrierefreiheit gewährleistet werden.** Um den Flächenverbrauch zu reduzieren und das Zusammenleben zu fördern müssen ausreichend **Gemeinschaftsräume** (für Feste, Gästezimmer...) vorhanden sein.

Auf Einfamilienhäuser, welche einen hohen Flächenverbrauch haben, soll hingegen verzichtet werden.

Die Stadt soll auch offen **für neue Wohnformen sein**. Selbstverständlich muss das Gelände allerdings in öffentlicher Hand bleiben und in dem Fall lediglich über Erbpacht vergeben werden, etwa an Baugruppen-Projekte oder Wohngenossenschaften ohne Gewinnzweck.

- Im Sinne der Umwelt: Nachhaltig, ökologisch, mindestens klimaneutral

In Zeiten des Klimanotstandes muss das neue Viertel mindestens klimaneutral konzipiert werden, besser wäre „**Energieplus-Standard**“. Dazu gehört ein innovatives Energiekonzept zur Energieeffizienz und zur Produktion erneuerbarer Energien.

Auch **ökologisch** muss das Viertel neue Maßstäbe setzen, zum Beispiel beim Wassermanagement durch minimale Versiegelung, Dachbegrünung, Regenwassernutzung usw. Genauso soll das Viertel in den Bereichen Abfallwirtschaft oder Biodiversität Modellcharakter haben.

Die Gebäude sollen nach Kriterien der **Baubiologie** durchgeführt werden, mit natürlichen, offenporigen Baustoffen ohne chemische oder radioaktive Belastung für die Bauarbeiter oder die später dort wohnenden Menschen.

Wegen seiner ökologischen und baubiologischen Vorteile, sollte zum Beispiel die **Holzbauweise** in Erwägung gezogen werden.

Neben einer großen naturnahen **Parkanlage** sollten auch einige **kleinere Grünflächen** vorgesehen werden, die zur hohen Lebensqualität unabdingbar sind. Zudem sollten auf dem Gelände genügend **Gemeinschaftsgärten** vorgesehen werden.

Leider sind diese Ideen bisher nicht Teil des Lastenheftes für den Wettbewerb.

- **Mehr Lebensqualität und weniger Smog: ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept**

**Das „Wunnquartier Stade“ muß neue Maßstäbe in Punkto Mobilität setzen und ein innovatives Mobilitätskonzept beinhalten sowohl innerhalb des neuen Viertels wie mit den Nachbarvierteln und dem Stadtzentrum.** Der Ausbau der Trambahn auf der Route d’Arlon, ein sicherer und bequemer Fahrrad- und Fußweg ins Stadtzentrum, sowie eine gute Anbindung an die Nachbarviertel sind unerlässlich.

**Das neue Viertel soll autofrei sein**, die öffentlichen Räume ganz den Ansprüchen der Bürger.innen, Fußgänger.innen und Radfahrer.innen entsprechend ausgerichtet werden. Selbstverständlich wären auch bei einem autofreien Viertel alle Häuser mit Autos zum Ent- und Beladen zugänglich genauso wie für die Rettungsdienste. Zusätzlich hätte dieses Viertel auch einen direkten Anschluss an das **Carsharing-System** der Stadt und der CFL.

Dasselbe gilt für **Fahrräder**: Stationen des Verleihsystems, überdachte Stellplätze nahe den Wohnungen und für die Besucher, eine Fahrradwerkstatt, eine Cargobikeverleihsystem, usw.

Das bestehende Parkhaus (400 Stellplätze) in der Route d’Arlon, soll vorrangig den Bewohnern und Besuchern zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Weise würde wertvolle Fläche im neuen Viertel gewonnen. Falls aus mobilitätstechnischer Sicht ein Park & Ride im Westen der Stadt benötigt wird, gehört dieses an einen „Pôle d’échange“ am Rande beziehungsweise außerhalb der Stadt um keinen zusätzlichen Autoverkehr in die Stadt zu ziehen.

Kontakt:

*déi gréng Stad Lëtzebuerg  
François Benoy  
691447554  
fbenoy@me.com*