

Text: Martine Hemmer

# Stadtplanung

## Aufbruch auf dem Kirchberg

Vom Verwaltungsviertel zum dynamischen Stadtteil mit Modellcharakter: Das Kirchberg-Plateau verwandelt sich zusehends zu einem Ort, an dem die Menschen nicht nur arbeiten, sondern auch wohnen, einkaufen und ihre Freizeit verbringen. Die Vision der Planer: ein Kirchberg der kurzen Wege, lebenswert und erschwinglich.

... und heute.

Das Kirchberg-Plateau 1972 ...

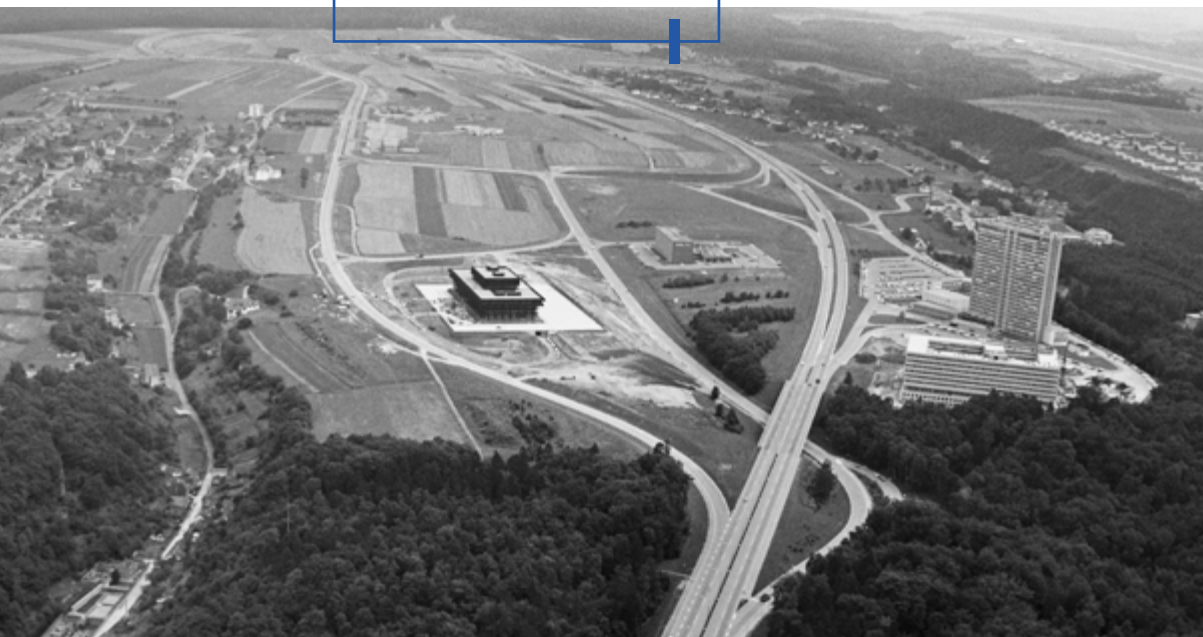


Foto: Tony Kiefer ©Photothèque de la Ville de Luxembourg



Foto: Simon Schmitz / globalview.be

Wie ein Fanal der Moderne ragte das „Bâtiment Tour“ lange Zeit als einziges Hochhaus über dem Alzette-Tal empor. Mit einem gewissen Argwohn beäugten viele Luxemburger aus der Ferne das Baugeschehen auf Kirchberg, sollten die Europäischen Institutionen doch Menschen aus immer mehr Mitgliedstaaten anziehen und damit das Land nachhaltig verändern.

Seit Beginn seiner Erschließung in den 1960er Jahren war das Plateau zukunftsweisend für den Städtebau im Großherzogtum – die Planer des Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg, kurz Fonds Kirchberg, inspirierten sich an dem damals weltweit als fortschrittlich propagierten Modell der autogerechten Stadt, das zurückgeht auf die Charta von Athen (1933). Architekten und Stadtplaner um Le Corbusier hatten darin festgehalten, wie sie die stark gewachsenen und in ihren Augen chaotischen Großstädte lebenswerter machen könnten. Ihre Lösung: Die Menschen sollten in getrennten Vierteln arbeiten, wohnen, einkaufen und sich erholen können und sich dazwischen am besten mit dem privaten Auto bewegen, für das in der Folge große Straßen und Parkplätze gebaut wurden. So wurde auch der Kirchberg zur Antithese der auf dem gegenüberliegenden Felsen

errichteten Altstadt. Die repräsentativen Solitärbauten auf ihren großen Parzellen erreichte man über eine Autobahn und eine aus heutiger Sicht aberwitzige Verkehrsführung mit riesigen Verteilerkreisen.

### Vom Diktat des Autos befreit

Heute dreht sich die Debatte darüber, wie wir in Zukunft leben wollen, erneut um die Frage der Aufteilung des urbanen Raums. Es wurde offensichtlich, dass die autogerechte Stadt nicht zwingend menschenfreundlich ist. Der Beschluss, die Autobahn auf Kirchberg zu einer Avenue mit ampelgeregelten Kreuzungen zurückzubauen, läutete in 1990ern die Wende ein. Heute teilen sich Autofahrer, Fußgänger, Radfahrer und die Nutzer der Tram die Hauptverkehrsader.

Die Beliebigkeit bei der Ansiedlung majestätischer Verwaltungssitze inmitten ungenutzter Freiflächen ist einer konsequenten Blockrandbebauung gewichen. All dies dank einer Rückbesinnung auf die „europäische Stadt“ als generelles Leitbild mit ihren Merkmalen der Dichte, der Mischung und des menschlichen Maßstabs. Dies gilt insbesondere für aktuelle und zukünftige Projekte des Fonds Kirch-





berg, dessen Aufgabe in den kommenden Jahren die Planung lebendiger Wohnsiedlungen sein wird – mit einer guten Nahversorgungsinfrastruktur und Verkehrsangeboten, die es mit der Tram als Rückgrat erlauben, auch ohne Auto unkompliziert ans Ziel zu kommen.

### Demografisches Ungleichgewicht

Historisch bedingt haben sich die Planer in den ersten drei Jahrzehnten der Kirchberg-Entwicklung zunächst auf die Europäische Union und den Bankensektor konzentriert. Dadurch haben sie die programmatische und maßstäbliche Durchmischung vernachlässigt. Auch heute noch fehlt es nach Feierabend und an den Wochenenden an Leben, wenn die Büroangestellten den Kirchberg verlassen haben.

Das Ungleichgewicht zwischen Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen ist frappierend: Derzeit arbeiten rund 43.400 Menschen auf Kirchberg, doch nur 5.900 wohnen dort. Auf einen Einwohner kommen also ungefähr sieben Berufstätige. Durch eine Förderung des im Zuge der Immobilienkrise noch dringender gewordenen Wohnungsbaus strebt der Fonds Kirchberg ein Verhältnis von 1:2 an. In 20 Jahren werden geschätzte 30.000 Menschen auf dem Kirchberg-Plateau leben, die nach Möglichkeit dort auch arbeiten oder zur Schule gehen sollen.

Seit geraumer Zeit wendet der Fonds Kirchberg bei seinen Neubauprojekten das Erbbaurecht an – ein Instrument, das es der öffentlichen Hand ermöglicht, durch Flächen, die nach Ablauf der Fristen an den Staat zurückfallen, steuernd auf die Grundstücksnutzung und -preise einzuwirken. Dabei achtet der Fonds auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen erschwinglichem Wohnraum sowie Wohnungen, die auf dem freien Markt veräußert werden, damit unterschiedliche Bevölkerungsschichten auf dem Kirchberg leben können. Um den internationalen Standort Luxemburg zu stärken, wird der Fonds in gewissem Umfang auch in Zukunft Flächen für den Bau mittlerer bis großer Büroeinheiten vorhalten müssen.

Durch die Ansiedlung öffentlicher und gewerblicher Funktionen in den Erdgeschossen können aber auch große Einheiten in ein kleinteiliges und vielfältiges Stadtbild eingefügt werden. Urbanes Flair entsteht vor allem im Übergang zwischen In-



Foto: © Fonds Kirchberg

nen und Außen, zwischen Privat und Öffentlich, weswegen die Gestaltung des Außenraums ein entscheidendes Element für eine gelungene Stadtplanung ist.

Der Paradigmenwechsel soll nun exemplarisch auf dem Kuebeberg vollzogen werden. Auf dem 33 Hektar großen, zurzeit noch agrarisch genutzten Areal nördlich des Plateaus möchte der Fonds sowohl bei der Quartiergestaltung und der Verkehrsplanung als auch beim Umgang mit den Ressourcen neue Standards setzen.

### Natur greift in den Stadtraum hinein

Stadtplaner und Architekt Mathis Güller, der mit einem multidisziplinären Team den Masterplan im Auftrag des Fonds Kirchberg erstellt hat, sieht in der Lösung der Mobilitätsfrage den Schlüssel zu nachhaltigen und lebenswerten Quartieren. Bisher lege das Straßennetz das Muster einer Stadt fest. Das wolle er auf dem Kuebeberg ändern, indem er die Natur der umliegenden Schutzgebiete Grünwald und Mäertesgronn in den Stadtraum hineingreifen lässt. „Wenn man schon agrarisches Land umsetzt, dann muss es mit einer Stadtentwicklungsvision geschehen, die diesen sagenhaft schönen Naturkontext auch zur Ressource werden lässt“, betont Güller. Denn es sei eigentlich ein Dilemma, bestehendes Agrarland in Stadt umzuformen, während gleichzeitig die Rede davon sei, die Bodenversiegelung zu stoppen und die Siedlungsentwicklung nach innen voranzutreiben.<sup>1</sup>

Teil der Gesamtstrategie für den Kuebeberg ist daher auch die Ansiedlung eines Stadtbauernhofs, auf dem Obst und Gemüse lokal angebaut werden. Neben der Lebensmittelherstellung über-