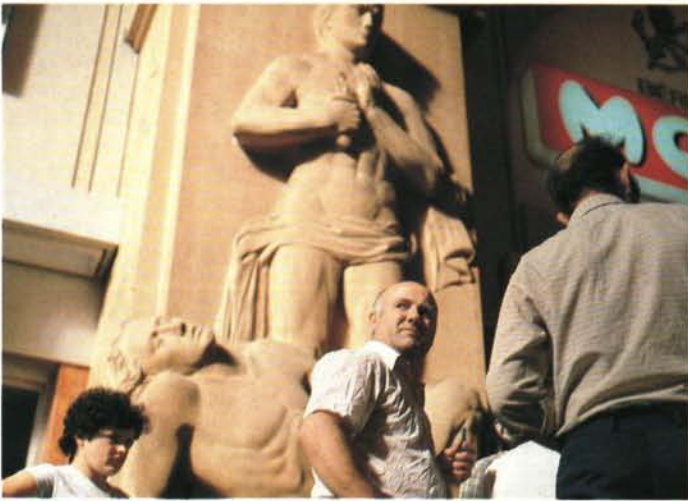


Ronderëm de Garer Véirel



Mit der Holzkonstruktion des ersten Bahnhofgebäudes und mit der kurz darauf erfolgenden Grundsteinlegung der „Passerelle“ schlug unsere Hauptstadt am Anfang der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gleichsam eine Brücke zur Welt: die neue Verkehrsverbindung und vor allem die Tatsache, daß unser Land 1867 aufhörte, deutsche Bundesfestung zu sein und durch die Beschlüsse des Londoner Vertrags zu einem unabhängigen Staat wurde, trugen das Ihre dazu bei, daß in wenigen Jahren hier ein reges Geschäfts- und Vergnügungsviertel entstand, das nach dem Bau der Adolphbrücke um die Jahrhundertwende und der Urbanisierung des Plateau Bourbon seine eigentliche Blütezeit erlebte.

Auch heute ist das jüngste Stadtviertel immer noch das bedinste und lebhafteste, ein „melting pot“ der Nationalitäten und Mentalitäten. Wo anderswo nach Büroschluß die Straßen veröden, dreht das Leben hier weiter, meist rund um die Uhr. Klar, daß dieser dichtbesiedelte Stadtteil, der zudem täglich von Tausenden von Reisenden und Pendlern durchquert wird, in Sachen Wohnungsbau, Verkehrsplanung und soziokultureller Infrastruktur noch so manches nachzuholen hat.

Bereits 1931 wurde im Bahnhofsviertel eine Einwohner-Interessengemeinschaft gegründet, das „Syndicat des Intérêts locaux“, die sich bis heute ununterbrochen für die Belange dieses Stadtteils einsetzt. Die Vereinigung, die Ende der siebziger Jahre durch die beiden Organisationen „Akaf-Center Aal Avenue“ und „Sauvez la Place de Paris“ in ihrem öffentlichen Impact verstärkt wurde, hat eine Reihe ganz konkreter Vorstellungen, wie die Lebensqualität im „Garer Véirel“ für Einwohner, Pendler und Touristen schrittweise attraktiver gestaltet werden könnte.

Beklagt wird heute vor allem die starke Überfremdung im Viertel: in der Tat ist der Anteil der ausländischen Einwohner sogar in den Unterstädten Grund, Clausen und Pfaffenthal geringer als im „Quartier de la Gare“, wo er heute 55 Prozent beträgt. „Keineswegs“, so Präsident John Liber, „soll das so verstanden werden, als seien wir prinzipiell gegen Ausländer, im Gegenteil. Aber diese massive Überfremdung ist nur auf die Tatsache zurückzuführen, daß die meisten Altbauwohnungen in unserem Stadtteil in so schlechtem Zustand sind, daß sie allenfalls an ausländische Arbeiter vermietet werden können, die sich noch nicht den Lebensstandard der Luxemburger zu eigen gemacht haben.“

Die Hausbesitzer wiederum weigern sich, die notwendigen Renovierungsarbeiten durchzuführen, solange das Mietgesetz vom 14. Februar 1955 in Kraft ist, das ihnen verbietet, im Falle von besserer Wohnqualität auch höhere Mieten zu verlangen.

Auch der ständige Nachtlärm, bedingt durch die Zentralisierung der Bars und Cabarets im Bahnhofsviertel, macht den Einwohnern zu schaffen. Immerhin konnte die Kriminalität drastisch gesenkt werden, nachdem das neue Polizeigebäude an der Ecke Gle-sener-Adolphe-Fischer-Straße 1977 durch die ständige Präsenz der Ordnungskräfte eine abschreckende Wirkung auf das Milieu hatte. Bedauert wird auch der Mangel an gesellschaftli-

chen und kulturellen Entfaltungsmöglichkeiten: da es im Bahnhofsviertel bis heute weder ein Kulturzentrum noch geeignete Räumlichkeiten für Vereine und Veranstaltungen gibt, fehlt es natürlich auch an Initiativen. Außer der „Union Sportive“, einer Musikgesellschaft und dem lokalen Cäcilienverein ist das Vereinsleben in diesem Stadtteil quasi inexistent.

Die Luxemburger Stadtverwaltung, die die Probleme des „Garer Véirel“ seit Jahren gewissenhaft studiert, hat jetzt mehrere Projekte in Angriff genommen, die einigen seit Jahren geäußerten Hauptanliegen der Einwohner und Geschäftsleute Rechnung tragen.

Der Forderung der Vereinigung „Akaaf-Center Al Avenue“, die sich seit Jahren dafür einsetzt, daß die Avenue de la Gare ihrem Charakter als eine der wichtigsten Geschäftsstraßen der Hauptstadt entsprechend für Fußgänger und Einkaufsbummeler attraktiver werden soll, wird im Augenblick seitens der Gemeindeverwaltung eine eingehende Studie gewidmet. Das gewohnte Bild der Al Avenue wird sich, wie aus umseitiger Skizze ersichtlich, möglicherweise sehr bald ändern.

Doch auch weniger „prominente“ Straßen des Bahnhofsviertels werden bald ein neues Gesicht bekommen. In der Zita-Straße beispielsweise, wo die Arbeiten schon jetzt in vollem Gange sind, soll eine „semi-zone piétonne“ mit Bäumen und teilweisen Straßenverengungen entstehen, die zur Verkehrsberuhigung beitragen, außerdem wird sie als klare Einbahnstraße gekennzeichnet werden.

Ein ähnliches Projekt für die Michel-Welter-Straße wird im Augenblick diskutiert, zudem sind in diesem Teil des Bahnhofsviertels, um den Mangel an Grünzonen und Kinderspielplätzen auszugleichen, Abstiegsmöglichkeiten ins Petrußtal vorgesehen.

Mehr Parkraum

Um den Stadtteil für die Einwohner und die von auswärts kom-



menden Einkaufsbummel auch in Sachen Parkraum attraktiver zu gestalten, wurde vor fast einem Jahr das Parking Rousegärtchen fertiggestellt, während das Parking Neipperg in diesen Tagen seiner feierlichen Eröffnung entgegen sieht.

450 Plätze stehen den Autofahrern unter der neu amenagierten „Place des Martyrs“ zur Verfügung, das Parking ist zudem mit öffentlichen Toiletten, zwei Besucherliften und einem Spezialfahrstuhl für Behinderte im Rollstuhl ausgestattet.

Insgesamt 809 Wagen werden nach den Eröffnungsfeierlichkeiten Mitte April bequem im Parking Neipperg Platz finden, dessen Amenagierung somit wie vorgesehen etwa zwei Jahre dauerte. Das Neipperg-Parking ist sowohl eine Hoch- wie auch eine Tiefgarage, die Parkplätze verteilen sich auf insgesamt 19 Halbebenen. Die beiden Einfahrten befinden sich in der rue du Fort Neipperg, die drei Ausfahrten münden in die rue du Chemin de Fer. Das Parking ist mit zwei Fahrstühlen ausgestattet, im Erdgeschoß gibt es eine öffentliche Verbindungsstraße zwischen der rue du Fort Neipperg und der rue du Chemin de Fer, wo die Besucher und Passanten ein Schanklokal, Geschäftsräume und öffentliche Toiletten vorfinden.

Vor allem das Parking Neipperg wird maßgeblich zur Entlastung der Avenue de la Gare beitragen, so daß die Arbeiten dort bald beginnen können.

Eine neue Schule für das Bahnhofsviertel

Die stets wachsende Bevölkerungsdichte hat in den letzten Jahren dazu geführt, daß die bestehende Schulinfrastruktur der Zahl der Kinder nicht mehr gewachsen ist. Die drei bestehenden Schulgebäude in der Straßburger Straße, in der Michel-Welter-Straße und in der rue du Fort Neipperg, die im Augenblick rund 700 Schüler aufnehmen können – der Anteil der Ausländerkinder beträgt 78% – platzen derart aus allen Nähten, daß stellenweise sogar Kellerräume in Klassensäle umfunktioniert werden mußten, um dem Andrang gerecht zu werden.

Zwei Vorschulklassen mußten sogar provisorisch in zwei von der Gemeindeverwaltung gemietete Privatwohnungen verlegt werden, so daß es wirklich höchste Zeit für den Bau einer neuen Schule wird, die den Anforderungen gerecht wird.

Alle diese Klassen werden mittelfristig in ein neues Gebäude verlegt werden können, das auf dem ehemali-

gen Terrain Schwall zwischen der rue du Fort Wedell und der rue du Commerce gebaut werden soll.

Da jedoch die Zeit drängt – im September bereits werden im Zentrum der Caritas in der Michel-Welter-Straße 80 statt bisher 40 Schüler eingeschrieben sein – hat der Schöffenrat beschlossen, einen provisorischen Neubau auf einem von der Gemeinde erstandenen Bauplatz in der Adolphe-Fischer-Straße zu errichten, der zu Beginn des kommenden Schuljahrs fertiggestellt sein wird.

Das aus Fertigbauteilen bestehende Gebäude wird sechs Klassen fassen können, zudem sind ein Konferenzzimmer, sanitäre Einrichtungen und ein Abstellraum im Plan enthalten. Die Schule, die sowohl von der Adolphe-Fischer-Straße als auch von der Antwerpener Straße betreten werden kann, soll nach Fertigstellung des großen Neubaus auf dem Terrain Schwall wieder abgerissen werden. Die Fertigbauelemente können problemlos bei einer anderen Konstruktion wiederverwendet werden.

