



Mai 2011

Garten+
Landschaft

Zeitschrift für Landschaftsarchitektur

Die Grüne Stadt



Eine Pergola fasst die Avenue J. F. Kennedy auf dem Plateau de Kirchberg in Luxemburg im Bereich Bricherhof. Natursteinmauern fangen den Niveauunterschied ab.



Grün statt Grau

Auf dem Plateau Kirchberg in Luxemburg hat man vor ein paar Jahren begonnen, die Stadtautobahn in einen städtischen Boulevard zu verwandeln. Andere sichtbare Zeichen der Stadterneuerung nach grünem Leitbild ist der hohe Anteil von Alleen, Plätzen, Gärten und Parks. Im kommenden Jahr sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Thomas Jakob

Ökologischen Stadtbau und nachhaltige Stadtentwicklung verbindet man gemeinhin mit schrumpfenden Städten und Regionen, also vor allem mit Städten im Osten Deutschlands. Ökologisch oder nachhaltig bedeutet dort in der Regel, Häuser abzureißen, die eine oder andere Straße zurückzubauen oder zumindest fußgängerfreundlicher zu gestalten. Zwischennutzung und Bürgerbeteiligung sind weitere Schlagworte nachhaltiger Stadtplanung. Anstelle des ideologisch behafteten Wörtchens „ökologisch“ tritt seit kurzem zunehmend der Begriff „klimagerecht“. Das klingt weniger grün, passt aber dennoch oder gerade deshalb in unsere Zeit. Doch eine Stadt lässt sich nicht von heute auf morgen nachhaltig, ökologisch oder klimagerecht umbauen. Das ist ein Prozess, der Jahre, ja Jahrzehnte dauert. Und wer weiß, ob die heutigen Kriterien für diesen Prozess die richtigen sind, ob sie ausreichen, die Stadt fit für die Zukunft zu machen? Da sind kleine Schritte manchmal besser als hehre Ziele, die

niemals umgesetzt werden. Ein Beispiel für den Umbau eines Stadtteils ist der Kirchberg in Luxemburg. Auf dem Kirchbergplateau im Nordosten der Stadt haben sich seit den 1960er-Jahren zahlreiche Banken und Hotels, europäische Institutionen und Behörden niedergelassen, darunter der Europäische Gerichtshof, der Europäische Rechnungshof, die Europäische Investitionsbank, Teile des Generalsekretariats des Europäischen Parlaments sowie Eurostat, das statistische Amt der Europäischen Union. Die Entwicklung des 360 Hektar großen Areals auf dem Plateau zu Beginn der 1960er-Jahre übernahm der Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg, der für die städtebauliche Entwicklung des Kirchbergs geschaffen wurde. Leitidee damals war noch die autogerechte und funktionalistische Stadt: Überdimensionierte, kreuzungsfreie Straßen dominierten isolierte Siedlungsinseln und von wenig städtischem Leben erfüllte Bürokomplexe. Durch die Erweiterung der Europäischen Union

mussten weitere Gebäude gebaut und bestehende erweitert werden. Darüber hinaus begann eine städtebauliche Debatte mit der Folge, dass man auf dem Kirchberg einen grundlegenden Stadtbau einleitete.

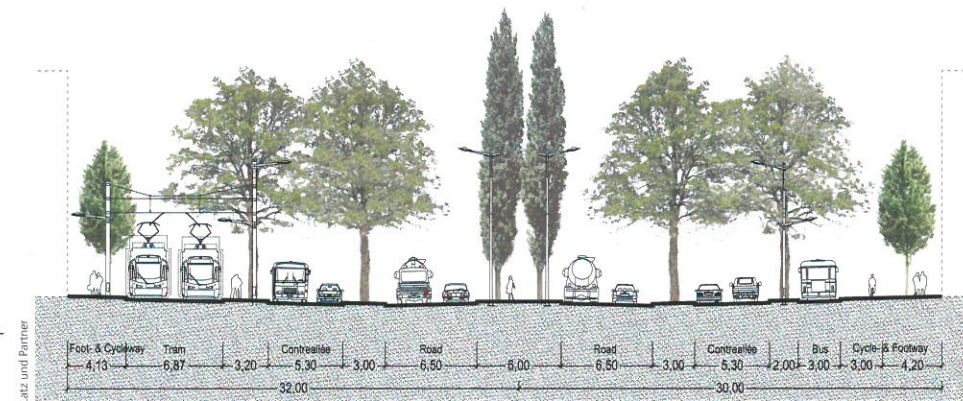
Autobahn wird zum Boulevard

Auffälligstes Zeichen dieses Umdenkens ist die Umwandlung der Kirchberg-Autobahn mit ihren langgezogenen Ein- und Ausfahrten in einen städtischen Boulevard. Ein fast ausschließlich auf Individualverkehr ausgerichtetes Erschließungssystem wurde zum großzügigen Verkehrsraum für Fußgänger, Radfahrer, Autos und öffentlichen Nahverkehr und verbindet nun getrennte Quartiere zu einem Stadtteil. Der Boulevard ist 60 Meter breit und 3 Kilometer lang und erstreckt sich vom östlichen Kreisel mit der Skulptur von Richard Serra bis zur Rue Weicker im Westen. Säuleneichen markieren die Mitte des Profils. Sie sind das Rückgrat einer achtreihigen Allee mit zwei



André Weißberger (4)

Säuleneichen markieren die Mitte des neuen, 60 Meter breiten Boulevards auf dem Kirchberg in Luxemburg. Je zwei Fahrspuren in der Mitte stehen dem Durchfahrtsverkehr zur Verfügung



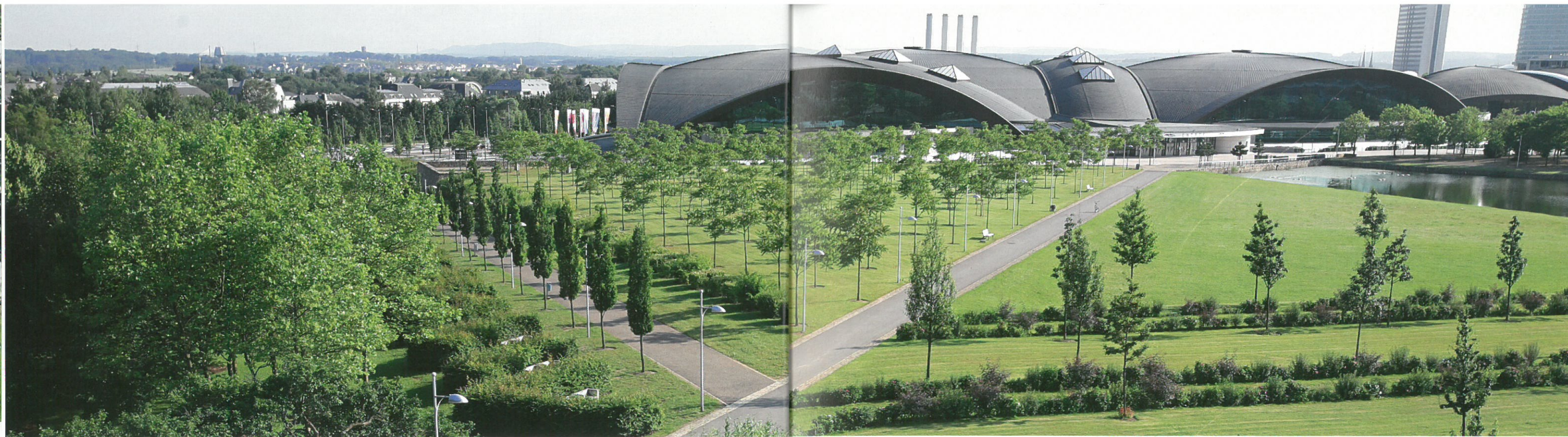
Eichenreihen auf beiden Seiten und Blütenbäumen (Stadtbirne, Pyrus calleryana 'Chanticleer') entlang des breiten Spazier- und Radwegs vor den Gebäuden. Das Gesamtkonzept für die städtebauliche, landschaftliche und künstlerische Erneuerung und Entwicklung des Stadtteils stammt von Jourdan & Müller Architektur und Städtebau aus Frankfurt, Christian Bauer & Associés Architectes aus Luxemburg, Latz und Partner aus Kranzberg und dem Kölner Kunstprofessor und Direktor des Kölner Museum Ludwig, Kasper König. Ihr Ziel: den Kirchberg räumlich neu zu ordnen und in ein lebendiges, zusammenhängendes Stadtviertel von hoher Identität umzugestalten, mit Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit, und durch Alleen, Plätze, Gärten und Parks zu strukturieren. Diese städtebauliche Neuordnung entsteht durch Verdichtung, bei der möglichst wenig Flächen versiegelt werden. Bis zum Jahr 2020 sollen in dem Stadtviertel 30 000 Menschen

arbeiten und 10 000 Menschen wohnen. Wie aber überzeugt man eine Stadtentwicklungsgesellschaft und Verkehrsplaner davon, eine autobahnähnliche Straße in einen Boulevard zu verwandeln? „Die Verkehrsplaner machten einen grundsätzlichen Denkfehler“, sagt Peter Latz, der damals den Fonds als Landschaftsarchitekt beriet. „Sie gingen weiterhin davon aus, Hauptachsen und Erschließungsachsen trennen zu müssen.“ Bis Latz den Vorschlag machte, die Zahl der Kreuzungen zu erhöhen und die Hauptachsen zugleich als Erschließungsachsen zu konzipieren. So fielen die weitläufigen Autobahnauffahrten und rückwärtigen Erschließungsstraßen weg. Die Kreuzungen brauchten weniger Platz, kleine Täler wurden aufgefüllt, Stützmauern angelegt. Dies alles führte dazu, dass der Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement Flächen gewann, die er bebauen konnte. Statt der lose entlang der Autobahn verteilten Gebäude wuchsen Verwaltungs-, Büro- und Hoteltrakte an die Straße heran.

Es entstand so etwas wie Urbanität. Auch baute man Wohnungen, die allerdings eher in der gehobenen Preisklasse angesiedelt sind. Doch Wohnungen und Arbeitsplätze allein beleben noch kein Quartier. Deshalb machte es der Fonds den Banken und Institutionen zur Auflage, auf Kantinen und Cafeterien zu verzichten. Stattdessen sollen die Angestellten in die Restaurants und Cafés auf dem Kirchberg gehen. In der Folge eröffneten zahlreiche Gastronomiebetriebe, die nun sehr gut besucht sind. Auch nutzen die Luxemburger zunehmend das Plateau und seine Parks als Naherholungsgebiet. Ein neues Multiplexkino zieht ebenfalls Besucher an.

Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs

Damit diese Menschen nicht alle mit dem Auto kommen, erhöhte Autobus de la Ville de Luxembourg, der städtische Verkehrsbetrieb, die Taktfrequenz von der Innenstadt auf den Kirchberg und auch auf dem Plateau selbst. So soll der Modal Split des



Autoverkehrs, der noch vor wenigen Jahren bei 90 Prozent lag, deutlich reduziert werden. Und demnächst soll auch noch eine Straßenbahn auf dem Kirchberg fahren. Auffällig auf dem Plateau sind die vielen großen Kiefern. Sie wurden, wie zahlreiche Laubbäume auch, an verschiedenen Baustellen gesammelt und in den Parc Central, dem zentralen Park der Europastadt, verpflanzt. Sie entwickeln im inneren Parkbereich Räume, wie sie ein neu gepflanzter Hain aus Götterbäumen erst nach vielen Jahren entwickeln wird. Ein Großteil dieser Bäume gehört zum Europäischen Arboretum mit den Arten der borealen Zone Europas, die die Alleen und Parks auf dem gesamten Kirchberg prägen. Da aufgrund des durchlässigen Kalksandsteins Wasser nicht versickert werden darf, dominiert auf dem Kirchberg die Wasserrückhaltung. Im Parc Central werden Anlagen der Regenwassernutzung und -rückhaltung zu Landschaftselementen. Ökologisches Wassermanagement soll dort an technischen Elementen sichtbar, erlebbar und so begreifbar gemacht werden. Ist die Entwicklung auf dem Kirchberg das, was man unter nachhaltigem Bauen versteht? Die Erschließung des Kirchbergs ist intelligenter geworden und auf menschliches Maß geschrumpft, das ja. Doch allen neuen Grünflächen und Regenwasserrückhaltanlagen zum Trotz – auf dem Kirchberg wird weiter gebaut und es verschwinden weiter Grünflächen. Aber: „Mit der Nachverdichtung des Kirchbergs schaffen wir es, ein weiteres Plateau in Luxemburg von Bebauung frei zu halten“, sagt Peter Latz. Und das sei ein Erfolg.

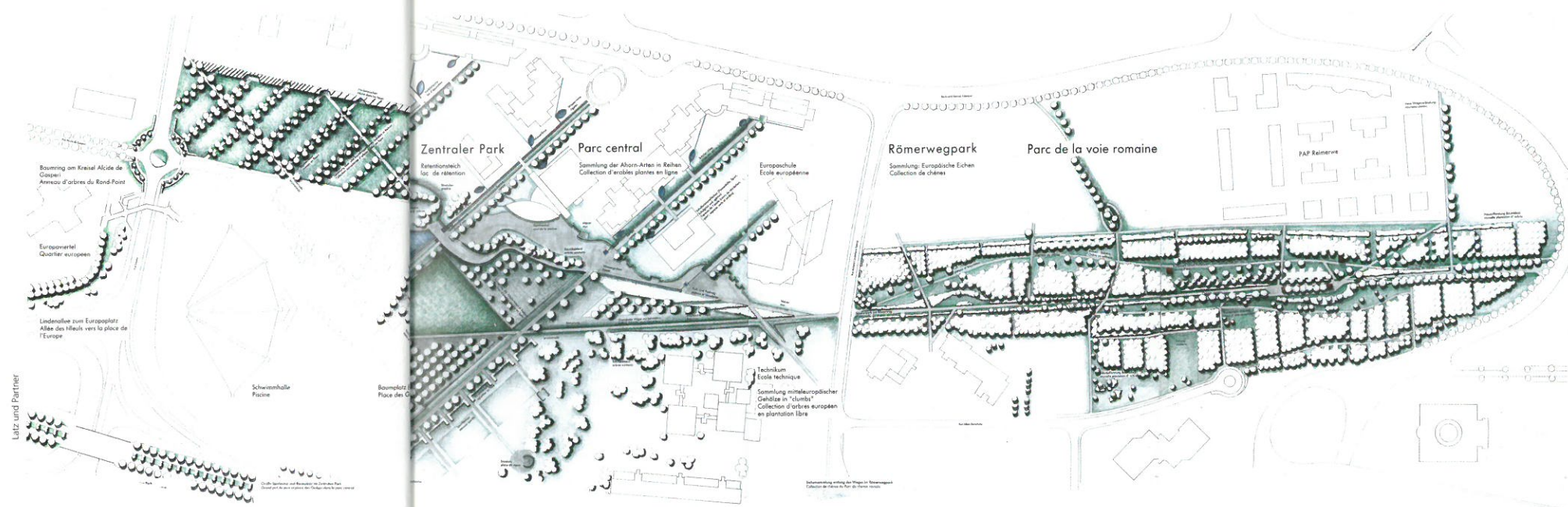
Europastadt Luxemburg, Plateau de Kirchberg, Luxemburg

Auftraggeber: Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg, Ministère des Travaux Publics, Luxemburg
Rahmenplanung (1990 bis 1993): Latz und Partner, Kranzberg
Jourdan & Müller Architektur und Städtebau, Frankfurt
Christian Bauer & Associés Architectes s.a., Luxemburg

Teilprojekte: Umbau der Stadtautobahn zum innerstädtischen Boulevard (1993 bis 2012)
Planung: Latz und Partner, Kranzberg
Lux Consult, TR Engineering, ARCOOP, Luxemburg
Fläche: 18 Hektar
Baukosten: 100 Millionen Euro
Bäume und Freiraumplanung in Anschlussbereichen: 8 Millionen Euro

Parc Central mit europäischer Schule und nationalem Sport- und Kulturzentrum (1995 bis 2006)
Planung: Latz und Partner, Kranzberg
Bauleitung: Latz Riehl Partner, Kassel
Fläche: 20 Hektar
Baukosten: 13 Millionen Euro

Anlagen um das neue Krankenhaus (1997 bis 2003)
Römerwegpark und europäisches Arboretum (1993 bis 1999)
Dünen- und Wasserpark im Klosegroendchen (1994 bis 1999)
Planung: alle Latz und Partner, Kranzberg



Trotz der Verdichtung des Kirchbergplateaus sollte der Stadtteil grün bleiben. Die Bäume des Arboretums im Westen prägen die Alleen und Grünflächen des gesamten Geländes.

Durch die Unterteilung des Boulevards in mehrere Fahrspuren mit dazwischen liegenden Halteinseln ist es für Fußgänger gefahrlos möglich, die Straße zu überqueren.



Im Parc Central wird das Regenwasser in einem künstlichen See zurückgehalten. Die Freianlagen gehören sowohl zur Europäischen Schule als auch zum Nationalen Sport- und Kulturzentrum.