

JK



**mouvement  
écologique**

**Régionale – Sud**

**b.p. 162**

**L – 4002 Esch/Alzette**

Contact : francis.hengen@education.lu



Secrétariat

Ville d'Esch-sur-Alzette  
B.P. 162  
L-4002 Esch-sur-Alzette

15.02.2021



Esch-sur-Alzette den 12. Februar 2021

	ADMINISTRATION DE L'ARCHITECTE DIRECTION - SECRETARIAT
	ENTREE LE : 17.02.21 <input checked="" type="checkbox"/> POUR SUIVI <input type="checkbox"/> POUR INFO <input type="checkbox"/> Division de l'Architecte <input checked="" type="checkbox"/> Division de l'Urbanisme <input type="checkbox"/> Service des Espaces Verts <input type="checkbox"/> Police des Bâtisses

An den Schöffenrat der Stadt Esch/Alzette

**Betrifft: Stellungnahme des Mouvement Ecologique, Regionale „Süden“ zum Entwurf des Leitplans PAP Roud Lëns der Stadt Esch/Alzette im Rahmen der öffentlichen Prozedur**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
Sehr geehrte Herren Schöffen,

Hiermit möchte das Mouvement Ecologique, Regionale „Süden“ eine Reihe von Überlegungen sowie konkrete Vorschläge im Rahmen der öffentlichen Prozedur betreffend den Leitplan PAP Roud Lëns der Stadt Esch/Alzette einreichen.

*(Betreffend den Zugang zu den Dokumenten möchten wir kritisieren, dass auf der Homepage der Gemeinde Esch nur die beiden Dokumente „PAP-Partie graphique“ und „PAP-Partie écrite“ vorhanden waren, während im kompletten Dossier, welcher in der Infofabrik auslag, wichtige, umfangreiche Dokumente vorlagen wie z.B. Rapport justificatif, Cahier de prescriptions architecturales, Wasserkonzept, Verkehrskonzept. In Pandemiezeiten ist es unverantwortlich wenn, nicht alle Dokumente eines PAPs in elektronischer Form zur Verfügung stehen!).*

Einleitend möchten wir 2 Aspekte hervorheben, welche bei der Aufstellung des PAPs Roud Lëns begrüßenswert waren: die Beteiligung der Bürger sowie der Erhalt bzw. die Umnutzung von Industriedenkmäler.

So konnten die interessierten Bürger, während den vom Promotor organisierten Workshops, ihre Bemerkungen vortragen und ihre Vorschläge einbringen. Auch der Erhalt und die vorgesehene Neunutzung von Industriegebäuden stellt ein wertvoller Beitrag zur Industriekultur des Landes dar.

Wir schlagen auch vor, eine Begleitstruktur einzurichten um die Bürger bei der Umsetzung des Projektes „Roud Lëns“ einzubeziehen.

#### Epilog zum Thema „Keeseminnen“

Obschon der Erhalt der „Keeseminnen“ nicht möglich war, ist aus den Architektenplänen erkennbar, dass neben dem Erhalt der sog. „portiques“ (=Tragekonstruktion aus Metall) die Volumen der früheren „Keeseminnen“ durch neue Gebäude (halle perchée) an dieser Stelle nachgebildet werden sollen. Wir regen hiermit an, an diesem Standort in irgendeiner Form auf die Geschichte der „Keeseminnen“ hinzuweisen.



## **1. Grundlegende Aspekte betreffend die Erstellung von Teilbebauungsplänen (PAP)**

### **1.1 Thema Klimawandel**

Seitens der staatlichen Stellen werden Gemeinden angehalten ihre Bebauungspläne (PAG) sowie ihre Teilbebauungspläne (PAP) im Hinblick auf den Klimawandel auszurichten. Kernelemente sind dabei: hoher Begrünungsgrad, geringe Versiegelung von Bodenflächen, Anlegen von Wasserflächen, Vermeidung von zu dichter Bebauung zwecks guter Luftzirkulation sowie die Reduzierung des motorisierten Verkehrs.

Es ist erfreulich, dass beim Erstellen des PAPs Roud Lëns viele dieser wichtigen Maßnahmen berücksichtigt wurden.

Des Weiteren müssen Stadtplaner auch auf weltweite Ereignisse reagieren wie rezent z.B die Reiseeinschränkungen als Folge einer Pandemie. So ist es unabdingbar, dass ein

Wohnviertel über großzügige, grüne, unversiegelte<sup>1</sup> öffentliche Plätze und attraktive Naherholungsorte verfügt, damit sich die Bewohner auch Zuhause wohlfühlen.

### 1.2 Thema Einwohnerzahl und Wohndichte

Um eine hohe Lebensqualität sicher zu stellen ist es unabdingbar maximale Einwohnerzahl und Wohndichte auf den Standort abzustimmen! Auch hinsichtlich der kommunalen Infrastrukturen muss eine optimale Versorgungsstruktur garantiert sein. Fragen wie:

- ist die Trinkwasserversorgung garantiert?
- ist die Schmutzwasser- bzw. Kläranlageninfrastruktur ausreichend?
- wie sieht es langfristig mit der Energieversorgung aus wie z.B. Einkauf von Ökostrom? Stromproduktion durch Photovoltaik? Heizen ohne fossile Brennstoffe?
- kann die örtliche Mobilitätsinfrastruktur hinsichtlich ÖPNV und aktiver Mobilität an die zusätzliche Einwohnerzahl optimal angepasst werden?

Somit gilt es genau abzuwägen, z.B. wie Wohntürme dimensioniert werden sollen. So müssen z.B. Lebensqualität, Wohnumfeldqualität, und ein harmonisches Stadtbild ausschlaggebend für die maximale Anzahl von Wohnungen sein und nicht der größtmögliche finanzielle Gewinn als zielführende Prämisse für den Baupromotor!

### 1.3 Thema Einwohnerzahl und Mobilitätsinfrastruktur

Grundsätzlich sollte die max. Einwohnerzahl eines neuen Wohnviertels so festgelegt werden, dass die Mehrzahl der Verkehrsbewegungen (z.B. 80%) mittels des vorgesehenen Angebotes an ÖPNV und durch die aktive Mobilität (zu Fuß gehen und Radfahren) abgewickelt werden kann. Somit können die Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr in den meisten Zonen dieses neuen Stadtteils auf ein absolutes Minimum reduziert werden.

### 1.4 Thema autofreie Wohnviertel

Wir sind der Meinung, dass Stadtgestaltung die Trends in der Gesellschaft nicht ignorieren kann und diese so früh wie möglich in die vorgesehenen Projekte berücksichtigen sollte. So gibt es heute schon Teile der Bevölkerung die auf ein Auto verzichten wollen (die sog. „*green traveler*“) und Prognosen zeigen, dass die zukünftige Generation statt ein Auto besitzen zu wollen eher auf **MaaS** zurückgreifen möchten („*mobility as a service*“).

Stützend auf diese Überlegungen fordert das **Mouvement Ecologique Regionale-Süden**, dass alle zukünftige PAPs (PAP NQ, nouveau quartier) als autofreie (bzw. autoreduzierte) Stadtteile geplant werden sollen. Einwohner die ein Auto besitzen, können bis zur Wohnung fahren, das Abstellen des Wagens geschieht aber am Rande der Wohnsiedlung z.B. in einem überdeckten Sammelparkplatz oder einem Parkhochhaus. Somit stehen innerhalb der Wohnviertel mehr Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung, die Lebensqualität wird erhöht. Positive Beispiele findet man in Esch/Alzette selbst, im neuen Quartier „Nonnewisen“, das Lot 7N (PAP 3A) wo die Arbeiten vor einigen Monaten gestartet wurden,

---

<sup>1</sup> Literatur: Nature et construction. Recommandations pour l'aménagement écologique et l'entretien extensif des espaces verts le long des routes et en milieu urbain (ANF, P&CH, MDDI)

oder im Projekt „Elmen“ in Olm bzw. ist dieses Prinzip ebenfalls im Projekt „Nei Schmelz“ in Düdelingen vorgesehen. Bestbekannt ist ebenfalls das in Freiburg (D) ab dem Jahr 1998 am Standort einer früheren Militärkaserne errichtete Wohnviertel „Vauban“.

## **2. PAP, document „partie écrite“**

Bekanntlich handelt es sich bei diesem Wohnprojekt um die Umnutzung der Industriebrache „Lentille Terres Rouges“ welche jahrzehntelang von der ARBED-Gruppe als Standort für die Stahlherstellung genutzt wurde.

An dieser Stelle stellt das **Mouvement Ecologique, Regionale-Süden** die Frage ob die Informationen betreffend die Bodenverseuchung sowie die Sanierungsmethode(n) nicht in der „partie écrite“ aufgeführt werden müssten! Im ausliegenden Dossier waren auch keine Informationen sowie keine Pläne vorhanden die die Bodenverseuchung dokumentieren, obwohl diese Untersuchungen seit Jahren vorliegen.

Wir sind der Meinung, dass im Kader einer öffentlichen Prozedur diese wichtigen Informationen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden müssten. Betreffend die Bodensanierung könnte man auf Erfahrungen aus dem Projekt „Plateau du funiculaire“ in Differdingen zurückgreifen.

### **• zu Punkt D.3 Nombre de niveaux hors-sol et sous-sol**

In einer Tabelle werden die geplanten Ebenen pro Los, oberirdisch und unterirdisch, angegeben. So sind bei insgesamt 11 Losen **eine** unterirdische Ebene (1S) vorgesehen und bei insgesamt 7 Losen **zwei** unterirdische Ebenen (2S) vorgesehen. Des Weiteren sind unterirdische Verbindungen zwischen den Losen vorgesehen!

**Hier möchte das Mouvement Ecologique, Regionale-Süden diese Planung kategorisch ablehnen und zwar aus folgenden Gründen:**

- beim vorgesehenen Erdaushub handelt es sich zum allergrößten Teil um hoch verseuchten Boden der nur auf Sondermülldeponien abgelagert werden darf. Das Land Luxemburg verfügt über keine derartige Deponie! Sowohl die Arbeiten als auch der Transport des Bodens sind aus Umweltsicht höchst gefährlich.
- Wohnprojekte mit geplanten, großen Erdaushubvolumen dürften aus Umweltsicht und Klimaschutz nicht mehr genehmigt werden! Erstens verfügt unser Land nur mehr über geringe Kapazitäten auf Bauschuttdeponien die prioritär für wichtige, nationale Projekte reserviert werden sollten und zweitens sollen LKW-Transporte aus evidenten Gründen auf ein Minimum reduziert werden.
- Da es sich beim Projekt „Roud Lëns“ um ein privates Projekt handelt, werden die hohen Kosten für die Bodensanierung mit hoher Sicherheit auf die Wohnpreise umgelagert werden. Eine andere Bauweise würde bedeuten, dass eine höhere Anzahl von erschwinglichem Wohnraum zur Verfügung gestellt werden könnte!

**Wir fordern, dass alle vorgesehenen unterirdischen Ebenen in den entsprechenden Losen gestrichen werden und diese Lose umgeplant werden. Ausnahmsweise könnte die eine oder andere unterirdische Ebene genehmigt werden, wenn aus klar ersichtlichen Gründen dies absolut notwendig wäre.**

Ein umfangreiches Projekt kann nicht das Prädikat ökologisch bzw. nachhaltig beanspruchen wenn gewaltige Bodenmassen (hier noch zum Teil hochverseucht!) abtransportiert werden sollen.

#### • zu Punkt D.10 Emplacements de stationnement

Bezugnehmend auf unsere Ausführungen im Punkt 1.4 „autofreie Wohnviertel“ fordern wir den Punkt D.10 grundlegend zu ändern. Das neu entstehende Wohnviertel befindet sich in einem gut strukturierten urbanen Raum. Die Mobilitätsinfrastruktur ist heute schon gut und wird durch folgende neue Mobilitätsmaßnahmen noch verbessert:

- TICE-Trasse durch das neue Wohnviertel
- Neue BHNS-Haltestelle
- Nationale (Express) Fahrradpiste durch das neue Wohnviertel

Wir schlagen vor, folgende zusätzliche Maßnahmen einzurichten:

- Car sharing-Station (z.B. FLEX der CFL)
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge
- Fahrradleihstationen Vël'OK
- Überdeckte Fahrradabstellplätze
- Autonomes Shuttle-Fahrzeug mit Ziel Alzette-Straße (später Weiterfahrt bis Brache Esch/Schifflingen z.B.)

Des Weiteren weisen wir auf die großen Vorteile von Verzicht bzw. Reduzierung von Autostellplätzen:

- Reduktion der Baukosten
- Reduktion des Erdaushubs
- Reduktion der Bodenversiegelung
- Reduktion der Kauf- und Mietpreise
- Förderung der aktiven Mobilität

Bezug nehmend auf die genannten Argumente sind wir der Meinung, dass das Projekt „Roud Lëns“ mit einem Drittel der ursprünglich vorgesehenen Stellplätze umsetzbar ist. So wie im Art. 40 der partie écrite des PAGs zu lesen ist, können diese Stellplätze auch auf einer anderen Parzelle als die Wohnung selbst, eingerichtet werden.

Der neue Punkt D.10 ist wie folgt zu ändern:

*Il est requis :*

- un (1) maximum de 0,3 emplacement par logement
- un (1) maximum de 0,3 emplacement pour 40 m<sup>2</sup> de surface nette de commerce
- un (1) maximum de 0,3 emplacement pour 80 m<sup>2</sup> de surface nette de bureau
- un (1) maximum de 0,3 emplacement pour 40 m<sup>2</sup> de surface nette pour restaurant et café
- un (1) maximum de 0,3 emplacement par lit pour les logements d'étudiants et chambres meublées
- un (1) maximum de 0,3 emplacement pour 5 lits pour les établissements du secteur des soins médicaux (gériatrie, centres intégrés pour personnes âgées)

So stünden von den ursprünglich vorgesehenen 1859 Stellplätze ca. **620** zur Verfügung. Alle Stellplätze sollten ähnlich wie das Parkhaus « Silo » im südlichen Teil, oberirdisch angelegt werden.

An dieser Stelle möchten wir nachfragen ob nicht unter Punkt D.10 auch der Stellschlüssel für Fahrradstellplätze pro Wohneinheit und andere Flächen (Handel, Büros, Freizeit usw.) angegeben werden müsste. Da man davon ausgehen kann, dass in naher Zukunft pro 4-köpfigem Haushalt mindestens 2 Fahrräder genutzt werden, könnte das gleiche Prinzip wie bei der Liste für Autostellplätze angewandt werden:

#### Emplacements pour vélos

*Il est requis :*

- un (1) minimum de 2 emplacements par logement
  - un (1) minimum de 2 emplacements pour 40 m<sup>2</sup> de surface nette de commerce
  - un (1) minimum de 2 emplacements pour 80 m<sup>2</sup> de surface nette de bureau
- etc.

#### • zu D.18 Logements à coûts modérés

Hier wird sich an die Vorgabe aus dem Siedlungsentwicklungsgesetz vom 19 Juli 2004 gehalten wo pro 25 Wohneinheiten mindestens 10% davon als bezahlbare Wohneinheiten gebaut werden müssen.

Das **Mouvement Ecologique, Regionale-Süden** möchte nachdrücklich darauf hinweisen, dass alle Studien und Untersuchungen klar zum Schluss gekommen sind, dass diese Quote nicht den erwünschten Effekt hatte um bezahlbaren Wohnraum in ausreichendem Maße zu schaffen!

Auch der im PAP Roud Lëns geplanter Anteil von **15%** bezahlbarer Wohnraum ist ungenügend.

An dieser Stelle möchten wir auf ein bedeutendes Versäumnis hinweisen. Im nationalen Leitplan „Wohnraum“ (Plan directeur sectoriel „Logement“) sind die Flächen „Lentille Terres rouges“ und „Crassier Terres rouges“ als „**Zone prioritaires d'habitation**“ (ZPH) eingestuft.

Die Erwähnung des PS „Logement“ wurde auch auf der Liste der Dokumente auf Seite 4 des Rapport justificatif vergessen!

**In den ZPH sollen mindestens 30% der Wohnungen erschwinglich sein!**

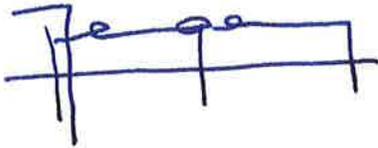
Mit den geplanten 15% von „logements à coûts modérés“ befolgt der PAP Roud Lëns die staatlichen Vorgaben nicht!

Wir bestehen also darauf, dass der PAP Roud Lëns dahingehend neu geplant wird damit er konform zu den staatlichen Vorgaben ist.

Als **Mouvement Ecologique, Regionale-Süden** möchten wir die politisch Verantwortlichen der Stadt Esch/Alzette auffordern ihre soziale Verantwortung zu übernehmen indem sie sich als Eigentümer im Projekt „Roud Lëns“ einkaufen. Als positives Beispiel soll hier die Gemeinde Differdingen erwähnt werden. Im Bauprojekt „Gravity“ kaufte sie sich in einem Wohnturm ein, wovon der größte Teil an einkommensschwache Einwohner, unter Berücksichtigung eines Verteilungsschlüssel, vermietet werden soll.

Mouvement Ecologique, Régionale-Sud

Francis Hengen, président



Christiane Emering-Leclerc, membre

