



Analytischer Bericht
der Gemeinderatssitzungen
Compte rendu analytique
des séances du conseil communal

No 7/2025

Sitzung vom / Séance du 19.12.2025



VILLE DE
LUXEMBOURG
www.vdl.lu



multiplicity



TAGESORDNUNG

der Sitzung vom Freitag, dem 19. Dezember 2025

IN NICHTÖFFENTLICHER SITZUNG

I	Personalangelegenheiten	580
---	-------------------------	-----

IN ÖFFENTLICHER SITZUNG

II	Fragen der Gemeinderäte	580
	Frage von Rätin Afonso über das Projekt eines „Day and Night Shelter“ in Eich	580
III	Verkehr	580
IV	Kostenvoranschläge	580
	1) Detailliertes Umsetzungsprojekt für den Bau von Modulgebäuden beim Fußballplatz in Hamm zur Bereitstellung von Umkleieräumen	580
	2) Detailliertes Umsetzungsprojekt für die Phase 2 des Leichtathletikstadions im Rahmen des neuen Sportkomplexes in Hamm	580
	3) Detailliertes Umsetzungsprojekt für Infrastrukturarbeiten im Bereich der Côte d'Eich	586
	4) Detailliertes Umsetzungsprojekt für Infrastrukturarbeiten im Bereich des Boulevard Prince Henri	588
	5) Detailliertes Projekt zur Durchführung von Neugestaltungsarbeiten in der Rue Jean l'Aveugle und in der Rue Alfred de Musset	589
	6) Detailliertes Umsetzungsprojekt für die Installation eines Heizkraftwerks im neuen Bildungs- und Sportkomplex in Dommeldingen	590
	7) Berichtigter Kostenvoranschlag für den Umbau des Bauernhofs Ernst-Gruber in Hamm	591
	8) Berichtigter Kostenvoranschlag für den Umbau des Gemeindegebäudes gelegen 18, Rue de Gibraltar zum Scouts-Home	591
V	Gerichtsangelegenheiten	592

Zum Livestream-Archiv
der Sitzungen des
Gemeinderates:



Bürgermeisterin Lydie POLFER leitet die Sitzung. Der Namensaufruf ergibt die Beschlussfähigkeit des Gemeinderates.

In nichtöffentlicher Sitzung

I PERSONALANGELEGENHEITEN

In öffentlicher Sitzung

II FRAGEN DER GEMEINDERÄTE

Frage von Rätin Afonso über das Projekt eines „Day and Night Shelter“ in Eich

Rätin Antónia AFONSO (LSAP): Die Einwohner des Viertels Eich haben zahlreiche Fragen und Bedenken hinsichtlich der geplanten Einrichtung einer Tages- und Nachtunterkunft („Day and Night Shelter“) in Eich zum Ausdruck gebracht. Eltern befürchten insbesondere, dass die Sicherheit und das Wohlergehen der Kinder durch dieses Projekt beeinträchtigt werden könnten. Einige Befürchtungen und Unsicherheiten sind wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass das Projekt für die Bewohner noch unklar ist. Möglicherweise ist das Projekt noch nicht weit genug fortgeschritten, um alle Informationen zu geben, doch es wäre wünschenswert, eine Informationsveranstaltung für die Bewohner zu organisieren, um ein Klima des Vertrauens zu schaffen und die Entwicklung des Projekts in einem optimalen Rahmen zu ermöglichen.

- Beabsichtigt der Schöffenrat, in Kürze eine Informationsveranstaltung für die Bewohner des Stadtteils Eich zu organisieren, um sie über das Projekt zu informieren?
- Ist der Schöffenrat nicht der Ansicht, dass ein Austausch mit den Bewohnern des Viertels für alle von Vorteil wäre und die Verbreitung von Gerüchten verhindern würde?
- Könnte der Schöffenrat zusätzliche Treffen mit den betroffenen Bewohnern in Betracht ziehen, um sie regelmäßig über den Fortschritt des Projekts zu informieren?

Schöffin Corinne CAHEN: Im Rahmen der ersten Ausschreibung des Projektes hatte nur eine einzige Firma ein Angebot unterbreitet, und dieses war viel zu teuer. Daraufhin wurde eine neue Ausschreibung gestartet. Vier Firmen haben dabei ein Angebot eingereicht und Anfang 2026 wird der Zuschlag erteilt. Die betreffende Firma hat dann anderthalb Jahre Zeit, um das Gebäude zu errichten. Wie ich bereits im Rahmen der Budgetdebatten erklärt hatte, soll die Struktur – es handelt sich um eine „halte de nuit“ (Nightshelter) – im Sommer 2027 fertiggestellt sein.

Schöffe Paul Galles hat bereits mit den Einwohnern gesprochen, und wir wollen die Leute einbinden. Die Bürger brauchen nichts zu befürchten. Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein Nightshelter, sobald es von einem unserer Partner – z.B. HUT, CNDS oder, wie in diesem Fall, das Rote Kreuz – immer sehr gut funktioniert und für die Anrainer kein Problem darstellt.

Schöffe Paul GALLES: Ich habe mit Einwohnern aus dem Viertel Eich gesprochen, nachdem die Elternvertreter aus der Schule bei der Stadt Luxemburg interveniert hatten, da sie der Ansicht waren, die Einrichtung einer solchen Struktur neben dem derzeit bestehenden Schulfoyer könne zu Interferenzen führen, die für die Kinder nicht gut sind.

Wir hatten zwei Unterredungen. Bei der ersten waren zwei Elternvertreter sowie Herr Christof Mann, Leiter der Direction Affaires sociales, anwesend. Wir konnten die Elternvertreter beruhigen, indem wir darauf hingewiesen haben, dass die Stadt Luxemburg beim Bau einer solchen Struktur darauf achtet, dass es nicht zu Interferenzen – weder visueller noch räumlicher Art – kommt. Wir haben ausgemacht, dass die beiden Elternvertreter in Eich sondieren, ob Interesse an einer weiteren Sitzung besteht. Das war der Fall, so dass ein weiteres Meeting organisiert wurde. Mit dabei waren alle Elternvertreter, die Verantwortlichen des Schulfoyers, das Schulkomitee und Herr Christof Mann. Wir haben die Fragen beantwortet und vereinbart, dass zum Zeitpunkt, wenn das Projekt fertig ausgearbeitet ist und der Schöffenrat den Plan abgesegnet hat, die Vertreter der Stadt Luxemburg ins Viertel zurückkehren werden, um das Projekt im Detail zu erklären.

Das Schulfoyer befindet sich in einem schlechten Zustand und wird demnächst renoviert. Ein neues Gebäude für das Schulfoyer und wahrscheinlich auch einen Teil der Schule von Eich wird in der Rue Uden, am Fuße des „Pabeierbiert“, errichtet. Die Eröffnung des Nightshelters wird nach dem Umzug der Kinder in das neue Gebäude erfolgen. Wenn das Schulfoyer von Eich renoviert ist, kommen die Kinder dorthin zurück, und wir werden natürlich sehr genau darauf achten, dass die Sicherheit der Kinder gewährleistet ist.

III VERKEHR

Verschiedene definitive Änderungen am kommunalen Verkehrsreglement werden einstimmig gutgeheißen.

IV KOSTENVORANSCHLÄGE

1) Detailliertes Umsetzungsprojekt für den Bau von Modulgebäuden beim Fußballplatz in Hamm zur Bereitstellung von Umkleideräumen

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über den Kostenvoranschlag in Höhe von 1.272.391,44 € für den Bau von Modulgebäuden im Bereich des Fußballplatzes in Hamm (in der Nähe der Zivilhospize) zu befinden. Diese sollen Umkleideräume für die Spieler, eine „Buvette“ und barrierefreie Toiletten umfassen. Das Projekt wird über den außerordentlichen Haushalt des Jahres 2025 und der folgenden Jahre finanziert. Der Gemeinderat ist aufgerufen, im Haushalt 2025 eine neue Mittelzuweisung in Höhe von 200.000 € zu genehmigen. Diese wird aus Überschüssen der Vorjahre finanziert.

Das Projekt wird einstimmig gutgeheißen.

2) Detailliertes Umsetzungsprojekt für die Phase 2 des Leichtathletikstadions im Rahmen des neuen Sportkomplexes in Hamm

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über einen Kostenvoranschlag in Höhe von 110.693.506 € für die zweite Phase des Bauprojekts für den Sportkomplex in Hamm (157B, Rue de Hamm) abzustimmen. Der Staat wird sich mit 12 Millionen Euro beteiligen. Die Phase 2 umfasst folgende Elemente:

- Leichtathletikstadion (World-Athletics-zertifiziertes Wettkampfstadion);

- feste, überdachte Tribüne mit 867 Sitzplätzen;
- mobile Tribüne mit 1.000 Sitzplätzen;
- feste Sitzanlagen im Außenbereich mit 400 Sitzplätzen;
- Werferhalle;
- Sporthalle (5.511 qm);
- Kraftsportraum (450 qm);
- Becken im Rahmen des Regenwassermanagements;
- öffentlicher Park mit Spiel- und Sportbereichen;
- Technikzentrale für die Versorgung des gesamten zukünftigen Komplexes.

Das Projekt sieht den Bau eines 400-Meter-Wettkampfstadions mit acht Bahnen, eines in die Sporthalle integrierten Trainingsstadions mit einem 200 Meter langen Kurvenlauf auf vier Bahnen sowie einer 110 Meter langen Sprintstrecke auf sechs Bahnen vor. Zum Projekt gehört auch der Bau eines großen, multifunktionalen Sportgebäudes. Für den Sommerbetrieb ist eine 400 Meter lange Trainingsanlage mit vier Bahnen vorgesehen.

Sofern keine unvorhergesehenen Ereignisse eintreten, beginnen die Arbeiten im November 2026, etwa sechs Monate nach Beginn der ersten Bauphase (welche die Erschließung des Geländes betrifft). Die Eröffnung des Leichtathletikstadions ist für 2029 geplant.

Schöffin Simone BEISSEL: In der Sitzung vom 17. Oktober 2025 hatte der Gemeinderat die erste Phase des Projekts genehmigt, die die Erschließung des Geländes betrifft. Nun steht das Hauptprojekt auf der Tagesordnung. Wir werden erstmals über Leichtathletik-Strukturen mit acht Bahnen verfügen. Die Pläne der Sporthalle hängen heute im Gemeinderatssaal aus. Die Halle wird zehn Meter hoch und somit auch für Stabhochsprung geeignet sein. Wegen der angrenzenden Quellenschutzzone wurde von Anfang an besonders auf die Wasserbewirtschaftung geachtet. Es wurde intensiv mit der *Administration de la gestion de l'eau* zusammengearbeitet, um zu gewährleisten, dass das Quellwasser geschützt wird und auch kein Wasser verschwendet wird. Es entstehen drei Becken: ein Speicher-, ein Rückhalte- und ein Versickerungsbecken. Das Wasser des Speicherbeckens wird für die Bewässerung des Rasens genutzt, das Rückhaltebecken dient zur Vermeidung von Überschwemmungen und im Versickerungsbecken wird das von den Dächern abgeleitete Regenwasser aufgefangen, um es dem Grundwasser zuzuführen.

Das Projekt sieht einen großen öffentlichen Park mit vielen Bäumen sowie vier Spiel- und Sportbereichen vor (mit Schaukeln, Ballspielfeldern, einem Beachvolleyball- und einem Basketballfeld). Auch ein Obstgarten wird angelegt. Die neuen Sportinfrastrukturen sowie der Park werden für Sportler, Familien und die Bewohner des Viertels zu einem neuen Treffpunkt. Die umfangreiche Begrünung wird die Klimaresilienz von Hamm stärken.

Was die Mobilität betrifft, wird besonderes Augenmerk auf den öffentlichen Transport und die sanfte Mobilität gelegt. Busse werden die Sporteinrichtungen und die St. George's School bedienen.

An den Kosten von rund 110 Millionen Euro wird sich der Staat mit 12 Millionen Euro beteiligen. Die Photovoltaikanlagen auf den Dächern werden mit 170.000 Euro vom Staat bezuschusst. Im Rahmen des Regenwassermanagementkonzepts ist ebenfalls mit staatlichen Subventionen zu rechnen.

Das Projekt ist umweltfreundlich, zukunftsorientiert und fördert das Zusammenleben.

Rätin Pascale AREND (DP): Dieses Projekt, das von den Büros Schroeder & Associés und Paul Wurth Geprolux ausgearbeitet wurde, wurde den Mitgliedern der Sportkommission und der Kommission für Stadtentwicklung in einer gemeinsamen Sitzung vorgestellt. Die zweite Phase umfasst den Bau des Leichtathletikstadions und der Sporthalle sowie das Anlegen der Außenanlagen. Die Arbeiten sollen im November 2026 beginnen und zur Eröffnung der Spiele der Kleinen Staaten von Europa im Juli 2029 abgeschlossen sein. Die Kosten werden mit 110.693.506 € veranschlagt. Das Sportministerium wird sich mit 12 Millionen Euro an den Kosten beteiligen. Von der *Klima-Agence* werden wir mit 170.000 € bezuschusst. Auch eine Bezuschussung des *Fonds pour la gestion de l'eau* könnte möglich sein.

Das Leichtathletikstadion wird über die Zertifizierung „World Athletics Category 1“ verfügen, mit einer 400-Meter-Wettkampfpiste mit acht Bahnen. Das Projekt umfasst darüber hinaus eine Trainingspiste von 400 Metern, eine 200 Meter lange Indoor-Piste, Sporthallen, eine überdachte, fest installierte Tribüne mit 867 Sitzplätzen, eine mobile Tribüne mit einer Kapazität von 1.000 Sitzplätzen, eine öffentliche Parkanlage mit einer Finnenbahn, Spiel- und Sportanlagen für die breite Öffentlichkeit, ein Kinderspielplatz, ein Beachvolleyballfeld, eine Brasserie, usw. Da würde eigentlich nur noch ein Schwimmbad fehlen.

Ich nutze die Gelegenheit, um Frau Shaaf Milani, *Architecte-Directeur*, für die Vorstellung des Projektes in der beratenden Kommission zu danken. Frau Milani hat erneut darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass die zweite Phase des Projektes noch vor Ende 2025 im Gemeinderat zur Abstimmung kommt, da wegen der Spiele der Kleinen Staaten von Europa im Jahr 2029 ein gewisser Zeitdruck für die Fertigstellung des Leichtathletikstadions besteht. Darüber hinaus ist der Sportkomplex wichtig für den organisierten Sport. Die Sportinfrastrukturen der Stadt Luxemburg platzen aus allen Nähten. Die Vereine CSL und LIAL führen lange Wartelisten. Die neue Sportinfrastruktur ist demnach kein „Nice to have“-Projekt, sondern ein Projekt, das von wesentlicher Bedeutung ist, wenn wir unseren Verpflichtungen einer sportlichen Stadt gerecht werden wollen.

Das Verkehrsaufkommen wird nicht mit dem im Umfeld des Fußballstadions in Kockelscheuer vergleichbar sein. Sowohl über die Woche als auch an den Wochenenden kann mit sehr begrenzten Verkehrsbewegungen gerechnet werden. Demnach wird sich die neue Infrastruktur kaum negativ auf den Alltag der Einwohner von Hamm auswirken.

Ich werde nicht müde zu betonen, welche Bedeutung dieses Projekt nicht nur für den Sport hat. Wir erleben derzeit die größte Wohnungskrise, die Luxemburg je gekannt hat. Solange das Projekt in Hamm nicht realisiert ist, kann mit dem Bau von Hunderten von Wohnungen im Bereich der Route d'Arlon nicht begonnen werden.

Es handelt sich um ein wichtiges und schönes Projekt. Als Einwohnerin des Stadtteils Merl hätte ich mich darüber gefreut, wenn eine derart außerordentliche Sportinfrastruktur in Merl gebaut worden wäre und das neue „Centre de ressources“ stattdessen in Hamm. Die neue Sportinfrastruktur wird die Lebensqualität von Jung und Alt in Hamm erhöhen.

Rätin Linda GAASCH (déi gréng): Dieses Projekt bereitet uns leichte Bauchschmerzen, obwohl – oder gerade weil – es in der Stadt Luxemburg an weiteren Sportinfrastrukturen fehlt. *dei gréng* sprechen sich für mehr Sportinfrastrukturen aus, doch haben wir den Eindruck, dass bei dem vorliegenden Projekt der Impakt, den das Projekt auf den Stadtteil Hamm haben wird, nicht berücksichtigt wurde. Die Bürgerinnen und

Bürger von Hamm müssen dringend in das Projekt eingebunden werden. Es braucht dringend ein Mobilitätskonzept, damit durch das Projekt nicht noch mehr Verkehrschaos entsteht. Der Stadtteil muss revalorisiert werden.

Die Kosten für die Phase 2 des Projektes werden mit 110.693.506 € veranschlagt – ein stolzer Preis! Das Sportministerium wird das Projekt mit 12 Millionen Euro (35 %) bezuschussen. Wäre es möglich, diesbezüglich zusätzliche Erklärungen zu erhalten?

In der beratenden Kommission haben wir u.a. Fragen zum Schutz der Trinkwasserquellen während der Bauarbeiten und nach deren Abschluss aufgeworfen. Uns wurde erklärt, dass die Stadt Luxemburg mit den zuständigen staatlichen Behörden zusammenarbeiten und die höchsten Standards einhalten wird. Im Zusammenhang mit dem Regenwassermanagement haben wir auf eine Unklarheit hingewiesen. In dem uns vorliegenden Text lesen wir, dass man auf zehnjährige Regenereignisse vorbereitet sei. Dies hat uns etwas beunruhigt, da wir aus anderen Versammlungen wissen, dass ein Jahrhunderthochwasser nicht mehr so außergewöhnlich wie früher ist, sondern bereits öfter vorkommt. Man hat uns dahingehend beruhigt, als der Bau von drei Becken (Wasserspeicherbecken, Rückhaltebecken, Versickerungsbecken) vorgesehen sei und so eine Überlastung des Kanalsystems vermieden werden könne.

In der Kommission wurde uns erläutert, dass die Ausmaße der Anlagen so geplant seien, dass sie für die verschiedenen Sportaktivitäten genutzt werden können. Es steht genügend Platz für Stabhochsprung, Weitsprung und Sprinten zur Verfügung, und die Anlagen eignen sich auch für Schulsport, Turnen und Badminton. Uns wurde erklärt, dass es eine große Nachfrage nach Sporthallen und Sportfeldern gibt. Ich möchte erneut die Wichtigkeit unterstreichen, dass unbedingt geplant werden muss, wie die Anlagen nach den Spielen der Kleinen Staaten von Europa optimal genutzt werden sollen, damit wir nachher nicht eine überdimensionierte Struktur haben, die nicht genügend ausgelastet sein wird.

Die Außenanlagen, die u.a. einen öffentlichen Park, Spielplätze und eine Finnenbahn umfassen, werden einen Mehrwert für die Einwohner von Hamm bringen. Bei der Vorstellung des Projektes war von einer Freiraumvernetzung die Rede, d.h. von der Schaffung eines grünen Freiraumkorridors, der es ermöglicht, sich zu Fuß und mit dem Rad im Viertel Hamm fortzubewegen und in die umliegenden Stadtteile zu gelangen. In diesem Zusammenhang haben wir uns nach der genauen Planung erkundigt. Uns wurde erklärt, dass der Wille bestehe, den sanften Verkehr in Hamm zu stärken, und dass dies im Sommer 2024 im Rahmen des Stadtviertelplanes angesprochen worden sei. Es wurde darauf hingewiesen, dass dieses Konzept zuerst dem Schöffenrat und dann dem Gemeinderat unterbreitet werden soll. Es wird davon ausgegangen, dass für die Spiele der Kleinen Staaten von Europa die meisten Besucher aus dem Ausland kommen und auf den öffentlichen Transport (Buspendeldienste) zurückgreifen werden. Das Projekt sieht die Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich der Rue Colling vor – was ich für problematisch halte, da die Verkehrssituation zu Stoßzeiten bereits jetzt ab und zu chaotisch ist. Ohne ausreichende Planung wird es zu noch größeren Verkehrsproblemen kommen, was für Frust sowohl bei den Einwohnern als auch bei den Besuchern, die auf den öffentlichen Transport zurückgreifen werden, sorgen wird. Ebenso muss die Verbindung zum Bahnhof Cents/Hamm im Voraus geplant werden. Damit das Projekt zu einem Erfolg wird, muss im Vorfeld nach Lösungen für diese Probleme gesucht werden, dies im Interesse des Sports und der Einwohner von Hamm. *déi gréng* werden dem Schöffenrat einen Vertrauensvorschuss für das Projekt an sich geben – allerdings nicht ohne eine Motion über die von mir angesprochenen Punkte einzureichen. Darin wird der Schöffenrat aufgerufen, in allen Projektphasen die Bürgerbeteiligung zu gewährleisten, ein umfassendes Mobilitätskonzept für Hamm auszuarbeiten, vorzustellen und

umzusetzen, sowie ein Konzept zur Aufwertung des Ortskerns zu entwickeln und umzusetzen, um die Attraktivität des Viertels und die Lebensqualität der Einwohner zu erhöhen. Inhaltlich ist die Motion neutral formuliert. Sie ist zukunftsgerichtet, in der Erwartung, dass sie von allen Fraktionen mitgetragen wird. Wir hoffen auf eine breite Unterstützung.

Motion

Die Fraktion déi gréng hat folgende Motion eingereicht:

« Motion pour une intégration réussie du complexe sportif au service du développement de Hamm

Le Conseil communal de la Ville de Luxembourg,

Considérant

- l'impact que le futur complexe sportif aura sur le quartier de Hamm ;
- les inquiétudes des citoyennes et citoyens de Hamm quant au projet du complexe sportif ;
- la situation du trafic à Hamm déjà très saturée et risquant encore s'intensifier avec le nouveau complexe sportif ;

invite le Collège échevinal

- à garantir une consultation citoyenne tout au long des différentes phases du projet ;
- à élaborer, présenter et mettre en œuvre un concept global de mobilité pour Hamm ;
- à élaborer et mettre en œuvre un concept de valorisation du centre de Hamm visant à renforcer l'attractivité du quartier et la qualité de vie. »

Rätin Marie-Marthe MULLER (LSAP): Unsere Fraktion steht dem Projekt positiv gegenüber, doch möchten wir einige Anmerkungen anbringen. Da die Spiele der Kleinen Staaten von Europa nicht nur die Hauptstadt, sondern das ganze Land betreffen, stellt sich die Frage, inwiefern sich der Staat an der Finanzierung des Projektes hätte beteiligen können, weil man sich vorstellen könnte, dass die Sporteinrichtungen nach den Spielen der Kleinen Staaten von Europa auch von Sportclubs aus den Randgemeinden genutzt werden könnten.

Einerseits ist es erfreulich, dass ein großes Sportereignis die Umsetzung des Projekts zu beschleunigen scheint; andererseits würden wir uns freuen, wenn auch andere Projekte, beispielsweise im sozialen Bereich, schneller vorankommen würden.

Die Leichtathletik ermöglicht die Integration von Menschen aus allen sozialen Schichten, zumal es zur Ausübung dieses Sports keine teure Ausrüstung wie beim Segeln, Autorennfahren oder Reiten braucht. Die Leichtathletik trägt zur sozialen Kohäsion bei, die wir dringend benötigen.

Dass das Projekt die Einrichtung einer Brasserie vorsieht, ist zu begrüßen, doch wäre uns ein Restaurant lieber, das auch außerhalb der Öffnungszeiten der Sportstrukturen geöffnet wäre, damit die Einwohner von Hamm z.B. auch noch um 20 Uhr dort etwas essen und auf der Terrasse sitzen könnten.

Wegen der schwierigen Verkehrssituation in Hamm ist es wichtig, dass eine gute Erreichbarkeit durch den öffentlichen Transport gewährleistet wird, auch durch die Einrichtung eines Buspendeldienstes von Park&Ride-Parkplätzen aus. Es gilt, die Lebensqualität der Einwohner von Hamm zu erhalten und für ein gutes Miteinander zu sorgen.

Rat Tom WEIDIG (ADR): Da in der Stadt Luxemburg ein Mangel an Sportinfrastrukturen besteht, ist der Bau einer weiteren Sportinfrastruktur zu begrüßen. Ein Schwimmbad gehört nicht zu diesem Projekt, doch vielleicht kommt das einmal zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Interaktion mit den Bürgern von Hamm muss verbessert werden. Ich habe an der letzten Generalversammlung des Interessenvereins von Hamm teilgenommen. Weder der Schöffenrat noch Vertreter der anderen Fraktionen waren gekommen. Wenn *déi gréng* in ihrer Motion die Einbindung der Bevölkerung von Hamm fordern, wäre es sicherlich auch angebracht, wenn ihre Vertreter beim nächsten Mal anwesend wären, um zuzuhören, was den Einwohnern am Herzen liegt. Die ADR-Fraktion wird die von *déi gréng* eingereichte Motion unterstützen.

Als Einwohner von Bonneweg kenne ich die Verkehrssituation in Hamm gut. Die Einwohner von Hamm empfinden den Durchgangsverkehr als belastend. Die Industriezone und auch die St. George's International School generieren zu Stoßzeiten viel Verkehr. Mit dem Bau der neuen Sportinfrastruktur und der Möglichkeit, dass weitere Strukturen hier entstehen werden, stellt sich die Frage nach dem Impakt dieser Strukturen auf den Verkehr. Ich hege Zweifel, ob es ein durchdachtes Verkehrskonzept gibt. Es ist absehbar, dass bei großen Sportereignissen, wie z.B. bei den Spielen der Kleinen Staaten von Europa, Staus vorprogrammiert sind und auch der Durchgangsverkehr in Richtung *Iergäertchen* und Findel im Stau stecken wird.

Mich wundert, dass die Zufahrt zur Sportinfrastruktur ausschließlich über die Rue de Hamm erfolgen soll. Meines Erachtens würde eine zweite Zufahrt über die Rue des Peupliers Sinn machen. Eine zweite Zufahrt könnte bei Stau eine Entlastung bringen. Wäre der Schöffenrat gewillt, die Möglichkeit einer zweiten Zufahrt in Betracht zu ziehen? Wie viele Parkplätze sind im Bereich der Sportinfrastruktur vorgesehen?

Es muss ein globales Mobilitätskonzept für das Viertel Hamm ausgearbeitet werden. Wichtig ist, dass ein Konzept ausgearbeitet wird, auch wenn unsere Vorstellung, wie ein solches Konzept aussehen sollte, vielleicht eine andere ist als die des Schöffenrates. Unsere Fraktion wird sowohl das vorliegende Projekt als auch die von *déi gréng* eingereichte Motion unterstützen.

Rat David WAGNER (déi Lénk): Ich finde es nicht in Ordnung, dass Rat Weidig den anderen Fraktionen vorwirft, nicht an Versammlungen des Interessenvereins teilzunehmen, denn auch die Kollegen von *déi gréng* und LSAP sind sehr engagiert und viel unterwegs. Nicht jeder kann überall sein – was jedoch nicht bedeutet, dass man an keiner Versammlung teilnimmt und sich nicht informiert. Ich konnte nicht an der Generalversammlung teilnehmen, habe jedoch ein Treffen mit Vertretern des Interessenvereins Hamm organisiert. Vielleicht hätte ich Selfies machen sollen, was ich scheinbar nicht oft genug mache. Ich habe mich demnach sehr wohl informiert und bin sicher, dass die Kollegen von *déi gréng* und LSAP dies ebenfalls tun. Wir alle haben einen vollgepackten Terminkalender und es ist uns wahrlich nicht möglich, an allen Versammlungen teilzunehmen.

Die Spiele der Kleinen Staaten von Europa werden 2029 in Luxemburg-Stadt stattfinden. Unter diesen kleinen Staaten ist Luxemburg einer der größten, was die Chance erhöht, viele Medaillen zu gewinnen. Die Spiele der Kleinen Länder von Europa werden turnusmäßig organisiert. Wenn Andorra an der Reihe ist, finden die Spiele auf französischem Territorium statt, weil Andorra nicht über die nötigen Infrastrukturen verfügt, um die Spiele ausrichten zu können. Die Situation ist die, dass wir weitere Sportinfrastrukturen brauchen, unter anderem auch, um die Spiele der Kleinen Staaten von

Europa ausrichten zu können. Es ist nicht das erste Mal, dass Luxemburg die Spiele der Kleinen Staaten von Europa empfängt. Die Vorgehensweise bei der Umsetzung des Sportinfrastrukturprojektes wird jedoch mit der Notwendigkeit der Fertigstellung bis zum Jahr 2029 gerechtfertigt. Dass wir neue und weitere Sportinfrastrukturen brauchen, stellen wir nicht in Frage. Man hätte jedoch früher mit der Umsetzung des Projektes beginnen können, so dass man weniger unter Zeitdruck gestanden hätte. Denn das Projekt wirft weiterhin Fragen auf und die Bürgerinnen und Bürger sind über seine Ausmaße besorgt.

110,7 Millionen Euro sind ein stolzer Preis. In der beratenden Kommission wurde uns erklärt, dass die Stadt mit dem Staat in Kontakt treten werde, um eine höhere staatliche Mitfinanzierung zu erhalten. Dabei wird argumentiert, dass es sich auch um eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung handle.

Vor Ort konnte ich mir vor Ort ein Bild von der Verkehrssituation in der Rue de Hamm machen. Die Gehwege sind für die Fußgänger uns insbesondere für die Kinder nicht sicher. Die Einwohner klagen über die aktuelle Situation und machen sich Sorgen im Hinblick auf die bevorstehenden Baustellen und den Impakt, den der Sportkomplex auf das Viertel haben wird. *déi Lénk* werden die von *déi gréng* eingereichte Motion unterstützen.

Was die Konformität zum POS und die Umweltverträglichkeit betrifft, finden wir die Aussagen des Schöffenrates nicht zu hundert Prozent zufriedenstellend. Wir können nur hoffen, dass in diesem Sinne alles in die Wege geleitet wird. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser! *déi Lénk* tun sich daher nach wie vor schwer, dem Projekt zuzustimmen. Wir werden das Projekt nicht mittragen.

Rat Claude RADOUX (DP): Schöffin Beissel und Rätin Arend sind auf die verschiedenen Aspekte dieses Projektes eingegangen und haben unterstrichen, wie wichtig es ist, dass die neuen Infrastrukturen gebaut werden. Wir brauchen ein neues Leichtathletikstadion und freuen uns, dass eine Trainingsinfrastruktur mitgedacht wurde, wo auch andere Sportarten ausgeübt werden können. Die Detailplanung ist sehr professionell. Das Anschauungsmodell, die Pläne und Fotos zeigen ein gutdurchdachtes Projekt. Ich bin begeistert! Die Infrastruktur wird es den Sportlern erlauben, sowohl im Sommer als auch im Winter unter optimalen Bedingungen zu trainieren.

Der Hauptgrund für den Bau der Sportinfrastruktur sind nicht die Spiele der Kleinen Staaten von Europa – ein recht überschaubares Sportereignis, das nur fünf oder sechs Tage dauert. Wir bauen die Sportinfrastruktur einerseits, um über eine neue, performantere Leichtathletikinfrastruktur mit einer größeren Kapazität zu verfügen, und andererseits, um das Areal an der Route d'Arlon für das geplante Wohnungsbauprojekt nutzen zu können. Das aus dem Architektenwettbewerb hervorgegangene Gewinnerprojekt wurde im Jahr 2021 vorgestellt. Mit der Planung des Projektes wurde demnach schon früher begonnen. Mit der Planung eines neuen Fußballstadions in Kockelscheuer wurde bereits 2014/2015 begonnen. Die Bauarbeiten begannen im Jahre 2017. Vor diesem Hintergrund kann man nicht behaupten, dass wir die Dinge überstürzen würden. Vielmehr freue ich mich, dass die Planung in mehreren Phasen es uns ermöglicht, schneller voranzukommen. Dass wir nun in der Umsetzungsphase versuchen, das Leichtathletikstadion rechtzeitig vor Beginn der Spiele der Kleinen Staaten von Europa fertigzustellen, macht Sinn, doch selbst wenn die Arbeiten erst zwei Monate später abgeschlossen werden könnten, wäre das auch in Ordnung. Wir bauen das Leichtathletikstadion nicht für die Spiele der Kleinen Staaten von Europa.

In der beratenden Kommission wurde seitens der Opposition moniert, dass die Stadt sich nicht um eine höhere staatliche

Bezuschussung bemühe. Dabei fiel die Bemerkung, dass die Mehrwertsteuer höher sei als die erwartete staatliche finanzielle Zuschussung – ein gutes Argument, weshalb sich der Schöffenrat bereit erklärte, bei der Regierung vorzusprechen, um über eine zusätzliche Zuschussung zu verhandeln. Fragen kann nie schaden! Unabhängig davon steht fest, dass wir die Sportinfrastruktur für unsere Sportler, unsere Sportvereine und für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt brauchen. Die Stadt Luxemburg kann die Sportinfrastruktur mit eigenen Mitteln finanzieren, doch wäre es fair, wenn der Staat ihr einen Zuschuss gewähren würde.

In der beratenden Kommission wurden keine Fragen zum Programm des Projektes gestellt, zum Beispiel in Bezug auf die Halle, die Laufbahnen und die Sportarten, die hier ausgeübt werden können. Dies zeigt, dass alle Bedürfnisse berücksichtigt wurden. Es handelt sich um eine perfekte Planung unserer Dienststelle. Die Sportvereine und der Leichtathletikverband waren dabei eingebunden. In der Kommission hat unsere Sportdienststelle immer wieder auf den Bedarf an Sportinfrastrukturen hingewiesen, weshalb sich die Frage erübrigt, ob diese Infrastruktur ausreichend genutzt werde. Die Bevölkerung steigt weiter an und es besteht ein anhaltender Trend zu einem gesünderen und sportlicheren Leben. Viele der in der Kommission aufgeworfenen Fragen und Bemerkungen betrafen den Quellwasserschutz und die im Rahmen des Flächennutzungsplanes vorgenommenen Umklassierungen, z.B. im Zusammenhang mit der Konformität zum POS Findel. Diese Fragen sind durchaus berechtigt. Wenn die zuständigen Dienststellen aber schon mehrmals ausführlich auf die Fragen geantwortet haben, und man dann weiterhin behauptet, dass immer noch nicht alles klar sei, ist man entweder begriffsstutzig oder man handelt mit Absicht so. Die Gemeinderatsmitglieder tragen die Verantwortung dafür, Antworten auf Fragen, die sie in der Kommission erhalten haben, inhaltlich richtig weiterzugeben. Sollte es zu der einen oder anderen Antwort noch Fragen geben, sollte nachgefragt werden, bis die gegebene Antwort verstanden ist.

Rätin Arend meinte vorhin ironisch, sie hätte sich gewünscht, dass die neuen Sportanlagen in ihrem Stadtteil gebaut worden wären. Mit ebenso viel Ironie möchte ich dazu anmerken, dass ich mir für die Einwohner von Merl, Belair und Hollerich gewünscht hätte, dass diese Infrastruktur in den Wiesen von Merl errichtet worden wäre, da der Standort Hamm für die Bewohner dieser Stadtteile weit entfernt ist.

Die Meinung, dass ein Verkehrschaos in Hamm vorprogrammiert sei, teile ich nicht. Ich wohne in Belair, nicht allzu weit vom Stadion an der Route d'Arlon entfernt. Es haben große internationale Fußballspiele und auch Spiele der Kleinen Staaten von Europa dort stattgefunden, ohne dass dies negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation gehabt hätte. Andere Events, wie der ING-Marathon oder die *Tour de Luxembourg*, haben einen weitaus größeren Impact auf die Mobilität als Leichtathletikveranstaltungen. Das Projekt sieht die Einrichtung von Bushaltestellen vor. Buslinien werden die neue Sportinfrastruktur anfahren. Die Bürger von Hamm und aus anderen Stadtteilen können auf den öffentlichen Transport zurückgreifen. Bei größeren Sportereignissen werden Buspendeldienste organisiert. Welche Buslinien dort fahren werden und wie der genaue Fahrplan aussehen wird, steht noch nicht fest. Die Opposition sollte aber das nötige Vertrauen aufbringen können, dass in den kommenden vier-einhalb Jahren auch diese Detailfragen geklärt werden.

Es ist nicht das erste Mal, dass die Opposition in einer Motion Schritte fordert, die im Rahmen der Prozedur ohnehin vorgesehen sind, um später behaupten zu können, die Maßnahmen seien dank der jeweiligen Motion getroffen worden. Bürgerbeteiligung hat im Rahmen des Apéri'tour in Hamm stattgefunden. Der Schöffenrat und die zuständigen Dienststellen waren vor Ort, um den Bürgerinnen und Bürgern Rede

und Antwort zu stehen. Dabei wurden keine anderen Pläne gezeigt als hier und heute, vielleicht mit Ausnahme eines etwas anders eingezeichneten Zaunes oder Spielplatzes. Die Bürger hatten Kenntnis von den Plänen, noch bevor die beratende Kommission und der Gemeinderat damit befasst wurden. Meines Erachtens wäre es richtiger, wenn zuerst die zuständige beratende Kommission und der Gemeinderat damit befasst würden. Nichtsdestoweniger kann ich Verständnis für das Vorgehen des Schöffenrates aufbringen, denn man kann ein Projekt nicht ankündigen, ohne dass Pläne vorliegen. Die Vorgehensweise war transparent.

Dem Schöffenrat wird vorgeworfen, nicht auf der Generalversammlung des Interessenvereins präsent gewesen zu sein. Seit ich Mitglied dieses Gemeinderates bin – seit 2008 –, hat der Schöffenrat noch nie an Generalversammlungen von Interessenvereinen teilgenommen. Der Schöffenrat empfängt die Vorstände der Interessenvereine im Rathaus und auch die betroffenen Dienststellen nehmen an diesen Unterredungen teil. Dabei werden Details geliefert und Fragen beantwortet, und es werden Sitzungsberichte redigiert. Die Kritik, es werde kein Dialog mit den Bürgern gesucht, würde ich als Stichelei bezeichnen. Der Schöffenrat steht im Dialog mit den Bürgern und die Prozedur sieht vor, dass Projekte, nachdem sie vom Gemeinderat gutgeheißen wurden, den Bürgern des von einem Projekt – seien es Straßenbauarbeiten oder z.B. ein Spielplatz – betroffenen Stadtteiles vorgestellt werden. Aus meiner Sicht ist die von *déi gréng* eingereichte Motion daher überflüssig.

Ich möchte schließen mit einem Appell an den Gemeinderat: Unabhängig davon, ob man für oder gegen ein Projekt ist, sollte man zugeben, dass alle Antworten geliefert wurden, statt so zu tun, als ob es noch Unklarheiten gäbe. Als Mitglieder des Gemeinderates stehen wir alle in der Verantwortung, mit den Informationen, die wir erhalten, ehrlich und transparent umzugehen. Stichelei werde ich als Populismus.

Rat David WAGNER (déi Lénk): Den Vorwurf von Rat Radoux, wir würden die Bürger aufstacheln, weise ich energisch zurück. Die Bürger wenden sich mit ihren Anliegen und Sorgen an uns.

Bürgermeisterin Lydie POLFER: Rat Radoux hat das Wort. Sollte später noch jemand um das Wort bitten, kann er gerne Stellung beziehen. Die Diskussion ist bisher ruhig und sachlich verlaufen, und dies sollte auch so bleiben.

Rat Claude RADOUX (DP): Wenn bereits gelieferte Antworten ignoriert oder verdreht werden, um sich bei verschiedenen Bürgern einzuschmeicheln oder in die Presse zu kommen, kann das nicht als gesunde politische Arbeit betrachtet werden. Daher mein Appell an uns alle, in der Kommunikation mit den Bürgern sachlich zu bleiben.

Bürgermeisterin Lydie POLFER: Ich spüre eine breite Unterstützung für das Projekt. Eine Frage, die immer wieder auftaucht, ist die, ob der Schöffenrat im Dialog mit den Bürgern gestanden hat, ob die Bürger informiert wurden. Ich kann darauf nur antworten, dass wir viel im Kontakt mit den Bürgern stehen und sie über die Pläne informiert wurden. Vor Jahren haben wir uns als Richtlinie gegeben, die Vorstände der lokalen Interessenvereine jedes Jahr zu empfangen, dies im Vorfeld der vom jeweiligen Interessenverein angesetzten Generalversammlung. Vergangenes Jahr empfing der Schöffenrat den Interessenverein Hamm-Pulvermühle am 18. März. Am 1. Dezember 2025 fand eine weitere Versammlung mit dem Interessenverein statt. Zwischendurch standen wir im Rahmen der Apéri'tours und erneut im Rahmen der daraus gezogenen Schlussfolgerungen mit den Bürgern und den Vertretern des Interessenvereins in Kontakt. Am 30. Oktober 2025 fand im Rahmen des Umklassierungsverfahrens ein weiteres Gespräch mit dem Interessenverein Hamm statt.

Am 22. Mai 2025 fand das Richtfest für die Wohnresidenz, die in der Rue Haute in der Nähe der Kirche errichtet wird, statt. Bis Ende 2026 werden dort 12 bis 15 Wohnungen entstehen. Das Kulturzentrum in Hamm wird renoviert und modernisiert. In einem der nächsten Punkte der Tagesordnung der heutigen Sitzung wird der Gemeinderat aufgerufen, über den berichtigten Kostenvoranschlag für die Sanierung und den Umbau des Bauernhofs Ernst-Gruber abzustimmen (wobei die zusätzlichen Kosten auf den Konkurs einer Firma zurückzuführen sind). Dem Schöfferrat kann demnach nicht vorgeworfen werden, wir hätten den Stadtteil Hamm stiefmütterlich behandelt.

Dass das neue Leichtathletikstadion nach Hamm kommen soll, ist seit langen Jahren bekannt. Nachdem der vor-vorangehende Schöfferrat (DP/déi gréng) beschlossen hatte, ein neues Fußballstadion zu errichten, stand fest, dass wir auch ein neues Leichtathletikstadion brauchen und die Feuerwehr sowie der städtische Hygienedienst von der Route d'Arlon umziehen müssen, damit dort ein großes Wohnungsbauprojekt umgesetzt werden kann. Dass das neue Leichtathletikstadion nach Hamm kommen würde, war rasch klar, da die Stadt Luxemburg dort über große Grundstücke verfügt. Bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans (PAG) wurden diese Terrains als BEP-Zone („Bâtiments et équipements publics“) eingestuft. Bekanntlich verfügt die Feuerwehr mittlerweile über ein neues Einsatzzentrum in Gasperich, während die neuen Räumlichkeiten des *Service Hygiène* neben dem Friedhof in Merl entstehen werden. Die Fahrzeuge des *Service Hygiène* werden in Zukunft über einen direkten Zugang zur geplanten Umgehungsstraße (Boulevard de Merl) verfügen. Wir hoffen, dass der Staat den Bau dieser seit langen Jahren geplanten Straße bald in Angriff nehmen wird.

Man kann demnach nicht behaupten, dass die Einwohner von Hamm überrumpelt worden wären. In allen Versammlungen, die wir mit den Bürgern und den Vertretern des Interessenvereins hatten, wurde über die Vorhaben gesprochen. Heute liegt dem Gemeinderat das konkrete Projekt für den Bau des Leichtathletikstadions vor. Es stimmt, dass ein derart konkretes Projekt vor drei Jahren noch nicht vorlag, doch dürfte jedem bekannt sein, dass die Ausarbeitung einer solchen Sportanlage kein Zufallsprodukt ist, sondern klaren Regeln unterliegt.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass auf dem Stadtgebiet ein großer Bedarf an Sportinfrastrukturen besteht, und dass der Sport wichtig ist für den Zusammenhalt in unserer multikulturellen Gesellschaft. Die in Hamm angebotenen Sportarten werden für eine breite Öffentlichkeit zugänglich sein. Wir brauchen die neue Sportinfrastruktur – und dies nicht nur für die Spiele der Kleinen Staaten von Europa.

Ich kann dem Gemeinderat versichern, dass wir alles im Sinne eines umweltfreundlichen Projektes tun und dass wir in engem Kontakt mit dem Wasserwirtschaftsamt stehen. Biotope werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben behandelt. Es ist verständlich, dass manche Bürger lieber weiterhin eine grüne Wiese hinter ihrem Haus hätten und sich gegen den Bau der Sportinfrastruktur wehren. Ich kann Ihnen versichern, dass wir alles genauestens mit den verschiedenen nationalen Behörden absprechen – von der Umweltverwaltung bis zu denjenigen, die den „Plan d'occupation du sol“ (POS) ausgearbeitet haben, damit wir damit konform sind. In einer demokratischen Gesellschaft ist es verständlich, dass Einwohner versuchen, die Umsetzung mancher Projekte zu bremsen. Am 30. Oktober 2025 hat der Schöfferrat die Einwohner empfangen, um ihnen den Ablauf der Prozedur zu erklären. Gegen den Beschluss des Gemeinderates von September 2025 wurden 84 Beschwerden eingereicht. Anfang 2026 werden wir alle Beschwerdeführer anhören und danach wird der Gemeinderat mit den Schlussfolgerungen befasst. Sollten die Beschwerdeführer nicht mit dem gefassten Beschluss einverstanden sein, können sie dagegen Beschwerde beim Ministerium für innere Angelegenheiten einreichen. Wir halten die Prozeduren ein.

Der Schöfferrat steht mit den Bürgerinnen und Bürgern von Hamm in ständigem Kontakt – und dies wird auch so bleiben. In den vergangenen Jahren wurden in Hamm schöne Projekte in die Wege geleitet, z.B. das neue Scouts-Home, und weitere Projekte stehen an. Der Stadtteil Hamm ist wahrlich kein Stiefkind. Schwierige Situationen in Hamm stehen im Zusammenhang mit einer dort angesiedelten Schule, deren Dimension größer ausgefallen ist als erwartet, jedoch dem Bedarf entspricht. Mit der Einrichtung einer Bushaltestelle für die St. George's International School wird es gelingen, das bestehende Problem noch besser in den Griff zu bekommen. Ich freue mich auf eine breite Zustimmung für eine wichtige Sportinfrastruktur, die wirklich gebraucht wird.

Schöffin Simone BEISSEL: Die gesetzlichen Verfahren werden respektiert. Ich teile die Begeisterung meiner Kollegen aus dem Schöfferrat sowie von Rätin Arend und Rat Radoux für dieses Projekt. Ich nutze die Gelegenheit, um Herrn Goergen, Herrn Welter und allen anderen Mitarbeitern unseres *Service Sports* herzlich für ihre Arbeit und ihr Engagement zu danken.

Es gibt drei Kategorien öffentlicher Zuschüsse für große Infrastrukturprojekte. Bei Projekten von nationalem Interesse, wie z.B. dem neuen Fußballstadion in Kockelscheuer, liegt die staatliche Bezuschussung bei 70 %. Bei Projekten von regionaler Bedeutung liegt die Bezuschussung bei 50 %. Für das Sportinfrastrukturprojekt in Hamm liegt der Zuschuss bei 35 %. Dabei wurde auch kritisiert, dass 17 % Mehrwertsteuer zu entrichten sind. Darüber lässt sich in der Tat diskutieren. Man darf dabei aber nicht vergessen, dass die Wettkämpfe der Spiele der Kleinen Staaten von Europa – die bereits 1995 und 2013 in Luxemburg stattgefunden hatten –, nicht an einem einzigen Standort ausgetragen werden. Hauptaustragungsort der Spiele wird die Coque sein. Zu den anderen Standorten zählen das INS (*Institut national des sports*), Zessingen und das neue Leichtathletikstadion in Hamm. Im Worst-Case-Szenario – d.h. wenn das neue Stadion nicht fertig sein sollte – würden auch Wettkämpfe im bestehenden Josy-Barthel-Stadion stattfinden. Aufgrund der Rolle, die das neue Leichtathletikstadion in Hamm anlässlich der Spiele der Kleinen Staaten von Europa spielt, ist der Zuschuss in Höhe von 35 Prozent gerechtfertigt.

Verschiedene Redner haben sich besorgt gezeigt, dass das neue Leichtathletikstadion nach den Spielen der Kleinen Staaten von Europa nicht ausgelastet sein könnte. Ich möchte erneut darauf hinweisen, dass unsere Sportinfrastrukturen derzeit zu 98 Prozent ausgelastet sind – von 6 Uhr morgens bis 23 Uhr abends, an sieben Tagen pro Woche. 190 Sportvereine sind auf dem Stadtgebiet aktiv. Bei vielen populären Sportarten wie Leichtathletik, Fußball oder Schwimmen bestehen lange Wartelisten. Wir alle wollen, dass die Kinder mehr Sport treiben. Als moderne Stadt sind wir gefordert, die besten Infrastrukturen zu haben, die langen Wartelisten abarbeiten und das Angebot auszubauen, damit jeder Sport treiben kann. Angesichts der bestehenden Nachfrage wird es ein Leichtes sein, das Leichtathletikstadion nach den Spielen der Kleinen Staaten von Europa sofort mit Leben zu füllen. Zum Beispiel sollen in den Mittagspausen Sportaktivitäten angeboten werden können und es wurde auch bereits geprüft, wie die Einrichtungen für den Schulsport genutzt werden können.

Mit dem Bau der neuen Leichtathletikinfrastruktur tragen wir zur Förderung von Integration, Inklusion, Gesundheit und Zusammenhalt bei. Auf das Regenwassermanagement und die Zusammenarbeit mit dem Wasserwirtschaftsamt bin ich bereits eingegangen. Ich teile die Begeisterung meiner Kollegen für dieses Projekt.

Schöffe Patrick GOLDSCHMIDT: Das Thema Mobilität beschäftigt uns einmal mehr. Ich danke Rat Radoux, der die Gemüter bereits zu beruhigen versucht hat. Die Opposition

spricht von einem fehlenden globalen Mobilitätskonzept. Ein solches Konzept für den betreffenden Standort in Hamm wurde bereits in den vergangenen Jahren mitgedacht. Mir scheint, *déi gréng* waren noch nie morgens während der Stoßzeiten im Bereich des *Geeseknäppchen* unterwegs. Allem Anschein nach scheint es kein Mobilitätskonzept des Mobilitätsministeriums für diesen Standort zu geben – genauso wenig wie für den Standort des neuen Lyzeums auf Limpertsberg. Die Zahl der Stadion-Besucher in Hamm wird weniger hoch sein als die Zahl der Schüler der St George's International School. Selbstverständlich werden wir trotzdem dafür Sorge tragen, die Unannehmlichkeiten so viel wie möglich einzuschränken. Mit der neuen Leichtathletikinfrastruktur werden nicht nur Anlagen für die Sportvereine geschaffen: Die Bürger von Hamm werden sie ebenfalls nutzen können und wir gehen davon aus, dass die Sporthalle auch von Schulen genutzt werden kann.

Ich sehe das Ganze positiv. Die Sportinfrastruktur wird sicherlich nicht zu einem Mobilitätsproblem führen. Unsere Busdienststelle prüft laufend, ob und wo es Anpassungen bei den Buslinien braucht. Im Rahmen von neuen Projekten werden, wenn erforderlich, notwendige Anpassungen vorgenommen. Wenn die Sportvereine uns mitteilen, dass ihre Trainingseinheiten vor allem zwischen 16 und 20 Uhr stattfinden, werden wir selbstverständlich für die benötigten Busverbindungen sorgen.

Das aktuelle Fußballfeld wird verschwinden, um Platz für Bushaltestellen zu machen. Für Ersatz für das Fußballfeld wird gesorgt werden. In einer ersten Phase wird ein provisorischer Parkplatz eingerichtet. Der Bau eines definitiven Parkplatzes mit 250 bis 300 Stellplätzen wird in einer zweiten Phase folgen. Es ist davon auszugehen, dass zwei- oder dreimal im Jahr Wettkämpfe ausgetragen werden, so dass es an den Wochenenden a priori ruhig sein wird.

Rat Weidig sagt, er kenne die Verkehrssituation in Bonneweg und Hamm. Auch darüber haben wir mit den Bürgerinnen und Bürgern gesprochen. Ohne zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen in Bonneweg werden viele Autofahrer aus der Grenzregion den Weg über Hamm nehmen, um von dort nach Bonneweg zu gelangen – Tausende mehr als künftig die Sportinfrastruktur anfahren werden. Mein Wunsch wäre es, dass die Mitglieder des Gemeinderates jene Bürgerinnen und Bürger von Hamm, die das Projekt nicht so gut kennen, beruhigen und ihnen sagen, dass die Sportinfrastruktur sicherlich kein Mobilitätsproblem schaffen wird. Voraussichtlich im Januar 2026 werden wir nach Hamm gehen, den Bürgerinnen und Bürgern das Projekt erneut vorstellen und ihnen Rede und Antwort stehen.

Beim Erwerb der Grundstücke haben wir selbstverständlich auch die Möglichkeit einer Zufahrt von zwei Seiten mitgedacht. Stand heute ist eine Zufahrt von zwei Seiten aber noch nicht möglich. Sollte sich in den kommenden Jahren eine Gelegenheit bieten, werden wir den Standort von zweiten Seiten aus erschließen. Wir sind davon überzeugt, dass auch eine einzige Zufahrt keinen negativen Impact haben wird. Das Projekt wird einen Mehrwert für das Viertel Hamm bringen.

Den Worten des Dankes an die verschiedenen Dienststellen, die seit Jahren an der Planung des Projektes arbeiten, schließe ich mich an.

*Das detaillierte Umsetzungsprojekt für die Phase 2 des Leichtathletikstadions wird mit der Gegenstimme von *déi Lénk* gutgeheißen.*

Bürgermeisterin Lydie POLFER: Wir werden erneut Gelegenheit erhalten, uns im Gemeinderat und in den zuständigen

beratenden Kommissionen mit dem Projekt zu befassen, denn nach der Phase 2 wird es eine Phase 3 geben. Auch mit den Bürgerinnen und Bürgern von Hamm werden wir in Kontakt bleiben.

Abstimmung über die eingereichte Motion

Bürgermeisterin Lydie POLFER: Der Schöffenrat ist bereits auf den Inhalt der Motion eingegangen und hat darauf geantwortet. Es finden Gespräche mit den Bürgern und dem lokalen Interessenverein statt. Schöffe Goldschmidt hat bereits Erklärungen bezüglich des Mobilitätskonzeptes geliefert. Ich für meinen Teil bin auf die Projekte eingegangen, die zur Neugestaltung des Ortszentrums beitragen werden. Die Bürgerinnen und Bürger hatten Einsicht in diese Pläne. Die von *déi gréng* eingereichte Motion ist demnach aus unserer Sicht gegenstandslos.

*Die Motion wird mit den Stimmen von DP und CSV verworfen. Die Vertreter von *déi gréng*, LSAP, *déi Lénk* und ADR haben für die Motion gestimmt.*

3) Detailliertes Umsetzungsprojekt für Infrastrukturarbeiten im Bereich der Côte d'Eich

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über den Kostenvorschlag in Höhe von 5.975.000 € für Infrastrukturarbeiten im Bereich der Côte d'Eich und des Boulevard Royal abzustimmen. Das Projekt betrifft den Boulevard Royal auf dem Abschnitt zwischen der Avenue de la Porte-Neuve und der Côte d'Eich sowie die Côte d'Eich auf dem Abschnitt zwischen der Kreuzung mit dem Boulevard Royal und der Kreuzung mit der Rue de Mühlenbach. Das Projekt umfasst die Erneuerung und Verstärkung der Infrastruktur ohne Neugestaltung der Oberfläche.

Am Projekt beteiligt sind seitens der Stadt Luxemburg:

- der *Service Voirie* (Einrichtung von Bushaltestellen entlang der Côte d'Eich und Installation von taktilen Leitsystemen an Fußgängerüberwegen);
- der *Service Canalisation* (Austausch der beiden Abwasser- und Regenwasserleitungen von der Kreuzung Côte d'Eich / Boulevard Royal bis kurz unterhalb des Pont Grande-Duchesse Charlotte; Austausch eines zehn Meter langen Abschnitts der beiden Abwasser- und Regenwasserleitungen in der Nähe der Bushaltestelle „Limpertsberg Crispinus“; Austausch der Regenwasserleitung auf mehreren Abschnitten zwischen dem Haus Nr. 45 und der Place Dargent);
- der *Service Eaux* (Erneuerung und Verstärkung des Trinkwassernetzes); Austausch veralteter Hausanschlüsse und Installation einer Durchflussmesskammer);
- der *Service Éclairage public* (Erneuerung und Anpassung des städtischen Beleuchtungsnetzes sowie Installation einer Zusatzbeleuchtung an Fußgängerüberwegen; Standardisierung der Schaltschränke für öffentliche Beleuchtung und TIC; Installation eines neuen Fernverwaltungsnetzes);
- der *Service TIC* (Stärkung und Ausbau des Glasfasernetzes der Stadt Luxemburg; Ausbau des WLAN-Netzes der Stadt Luxemburg);
- der *Service Circulation* (Erneuerung der Ampel- und Parkleitsysteme).

Als externe Akteure beteiligen sich:

- die Firma CREOS (*Strom*: Verstärkung des Niederspannungs- und Mittelspannungsnetzes; Modernisierung der öffentlichen Beleuchtung und des WLAN-Netzes der Stadt Luxemburg; Modernisierung nicht normgerechter oder veralteter privater Anschlüsse; *Gas*: Austausch der Hauptgasleitung aufgrund ihres maroden Zustands; Austausch veralteter Hausanschlüsse mit Absperrventilen im Gehweg und Installation von Sicherheitsventilen vom Typ „Gas-Stop“);
- *Post Technologies* (Ausbau und/oder Verstärkung des Glasfasernetzes mit sehr hoher Geschwindigkeit im Rahmen der Umsetzung des Projektes „Fibre To The Home“);
- die *Administration des ponts et chaussées* (Erneuerung und Anpassung des staatlichen Straßenbeleuchtungsnetzes; vollständiger Austausch der staatlichen Erdkabel; Austausch aller Straßenlaternen und Leuchten).

Koordiniert wird das Projekt vom *Service Coordination des chantiers* der Stadt Luxemburg. Im Budget ist ein Kredit in Höhe von 50.000 € vorgesehen. Der Restbetrag von 5.925.000 € ist den jeweiligen Artikeln des außerordentlichen Budgets der betreffenden Dienststellen für die folgenden Rechnungsjahre zuzuweisen.

Rat Nicolas BACK (déi gréng): Wenn technische Infrastrukturen erneuert werden, sollte die Stadt Luxemburg stets die Gelegenheit nutzen, um auch Verbesserungen an der Oberfläche vorzunehmen. Das ist hier nicht der Fall: Es wird einfach alles wieder in den aktuellen Zustand zurückversetzt, obwohl im Mobilitätsplan bezüglich der Côte d'Eich zwei wichtige Punkte angeführt werden.

Der erste Punkt betrifft den Busverkehr, der hier an seine Grenzen stößt. Es ist wichtig, dass die Busse dort zügig durchkommen. Die Gelegenheit hätte deshalb genutzt werden sollen, um eine der drei vorhandenen Fahrbahnen für Busse zu reservieren, die dort jeweils in der Richtung des Verkehrs hätten fahren können. Das wäre hier gut machbar gewesen, da es auf einer längeren Strecke keine Bushaltestelle gibt.

Der zweite, im Mobilitätsplan vorgesehene Punkt betrifft die Schaffung einer Radverbindung zwischen der Rue de Mühlenbach und dem Park Laval bzw. der Rue Laurent Menager. Die geplanten Infrastrukturarbeiten wären dafür eine gute Gelegenheit. Im Rahmen der Kommissionssitzung wurde uns erklärt, dass eine solche Querverbindung im Rahmen einer zukünftigen Neugestaltung der Place Dargent geschaffen werde. Es gibt schon ein Projekt, das vor einigen Jahren schon im Gemeinderat besprochen wurde und auch im PAG vorgesehen ist, und wir könnten mit der Schaffung der Querverbindung einen ersten Schritt tun. Warum nutzen wir die Gelegenheit nicht? Dadurch müsste die Straße auch nicht zweimal aufgerissen werden.

In der Kommission meinte ein Mitglied der Majorität, dass es sich beim Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg lediglich um einen Vorschlag handele. Diese Aussage machte mich sprachlos. Seit wann ist eine Strategie bloß ein Vorschlag? Die Stadt Luxemburg hat viel Geld in die Hand genommen, die Beamten haben viel Arbeit in die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie gesteckt und das Ergebnis lässt sich auch zeigen. Nun muss die Strategie umgesetzt werden. Wenn behauptet wird, es handele sich nur um einen Vorschlag, stellt sich die Frage nach Sinn und Zweck des Mobilitätsplans. Vielleicht hat der Schöffenrat eine andere Meinung dazu und kann mir diese darlegen.

Damit nicht zweimal die Bagger anrücken müssen, haben *déi gréng* eine Motion vorbereitet, in welcher der Schöffenrat

aufgefordert wird, im Rahmen der geplanten Infrastrukturarbeiten in der Côte d'Eich einen sicheren Radweg zwischen der Rue de Mühlenbach und der Rue Laurent Menager bzw. dem Park Laval einzurichten.

Motion

Die Fraktion déi gréng hat folgende Motion eingereicht:

« Motion pour améliorer l'infrastructure cyclable sur la Place Dargent afin de renforcer les liaisons transversales de et vers Mühlenbach

Le Conseil communal de la Ville de Luxembourg,

Considérant

- que le projet de travaux d'infrastructures dans la Côte d'Eich (depuis le boulevard Royal jusqu'à la Place Dargent) est à l'ordre du jour du conseil communal aujourd'hui ;
- que la Place Dargent est actuellement peu adaptée à la circulation des cyclistes ;
- que des axes cyclables principaux se trouvent en toute proximité de la Place Dargent : celles menant vers Mühlenbach et au Pfaffenthal ainsi que la piste cyclable PC1, qui traverse le Parc Laval ;
- que les objectifs du *Mobilitéitsplang* visant - à l'horizon 2035 - un modal-split de 51 % de déplacements par mobilité douce et transports en commun et 49% de déplacements par des moyens de transports individuels motorisés ;
- que le *Mobilitéitsplang* préconise la planification d'une infrastructure cyclable pour améliorer la liaison transversale vers Mühlenbach (voir le graphique 51, p. 134) ;

invite le Collège échevinal

- à réaliser sur la Place Dargent et avec les travaux d'infrastructures prévus sur la Côte d'Eich une liaison cyclable sécurisée entre la rue de Mühlenbach et la rue Laurent Menager respectivement le pont vers le parc Laval. »

Rat Claude RADOUX (DP): Das Projekt sieht notwendige und dringende unterirdische Infrastrukturarbeiten vor. Damit diese Arbeiten möglichst schnell voranschreiten, werden sie in Phasen durchgeführt und es wird bis abends 22 Uhr gearbeitet.

In der Kommission wurde in der Tat die Frage aufgeworfen, ob wir nicht die Gelegenheit nutzen sollten, um die in der vorliegenden Motion angesprochene Radverbindung zwischen der Rue de Mühlenbach und der Rue Laurent Menager zu schaffen. Die zuständige Dienststelle hat uns erklärt, dass dies zu diesem Zeitpunkt nicht vorgesehen sei – und dies aus guten Gründen: Das Verkehrsaufkommen im Bereich der Place Dargent ist sehr hoch und der zur Verfügung stehende öffentliche Raum zu begrenzt, um dort einen abgesicherten Radweg anzulegen. Es besteht ein Projekt, das vorsieht, zur Seite der Alzette eine Reihe von Gebäuden abzureißen und durch Neubauten zu ersetzen. In diesem Zusammenhang gab es schon Diskussionen mit der nationalen Brücken- und Straßenbauverwaltung im Hinblick auf den Ankauf eines Teils eines privaten Grundstücks, um dort eine abgesicherte Radverbindung schaffen zu können.

Ein Mitglied der Kommission hat gefordert, dass die im Mobilitätsplan erwähnte Fahrradverbindung im Rahmen der geplanten unterirdischen Infrastrukturarbeiten umgesetzt werden müsse. Ich habe daraufhin gesagt, dass im Mobilitätsplan eine

ganze Reihe von Stellen – meistens Kreuzungen mit viel Verkehr – auf dem Stadtgebiet erwähnt werden, wo ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer problematisch ist, und dass wir versuchen, diese Situationen nach und nach zu verbessern. In diesem Zusammenhang habe ich von Anregungen gesprochen: Ich habe gesagt, dass ein Mobilitätsplan keine Bibel sei, dass nicht alles, was im Mobilitätsplan vorgesehen ist, von heute auf morgen umgesetzt werden soll. Meine Aussagen sind in diesem Kontext zu sehen.

Schöffin Simone BEISSEL: Das Unternehmen CREOS drängt seit Langem auf die Durchführung dieser dringenden Infrastrukturarbeiten im Bereich der Côte d'Eich. Da es sich um eine Hauptverkehrsachse handelt, war es wichtig, den richtigen Zeitpunkt für die Durchführung der Arbeiten zu finden. Wichtig ist bei diesem Projekt die Erneuerung der Infrastrukturen. Eine Neugestaltung des Oberbaus ist nicht vorgesehen. Rat Radoux hat bereits auf Möglichkeit hingewiesen, die Fahrradverbindung zwischen der Rue de Mühlenbach und der Rue Laurent Menager zu einem späteren Zeitpunkt zu schaffen.

Die Côte d'Eich wird während der Dauer der Arbeiten zu keinem Zeitpunkt für den Verkehr gesperrt sein. Es wird im Zweischichtbetrieb (von 7 bis 22 Uhr) und in Phasen gearbeitet. Der Verkehr wird mit Ampeln geregelt. Es wird auch während der Schulferien und auch an Wochenenden gearbeitet. Die erforderlichen Genehmigungen wurden uns erteilt.

Schöffe Patrick GOLDSCHMIDT: Ich möchte betonen, dass diese Arbeiten in der Côte d'Eich stattfinden und sich nicht über die Place Dargent erstrecken werden. Was Letztere betrifft, dürfte den Vertretern von déi gréng bekannt sein, dass es unter dem vorherigen Transportminister einen regen Austausch bezüglich einer Neugestaltung dieser vielbefahrenen Verkehrsachse gab. Es handelt sich um Staatsstraßen. An einem Projekt zur Neugestaltung des Place Dargent wird weiter gearbeitet. Wir hoffen, dass die bestmögliche Lösung für alle Verkehrsteilnehmer gefunden werden kann.

Während der Infrastrukturarbeiten in der Côte d'Eich wird stets eine Fahrbahn pro Richtung für den Verkehr geöffnet bleiben. Wenn sich später im Rahmen der Neugestaltung des Place Dargent die Möglichkeiten ergibt, einen gesicherten Radverbindungsweg zwischen der Rue de Mühlenbach und der Rue Laurent Menager anzulegen, werden wir das natürlich tun.

Das detaillierte Umsetzungsprojekt für die Infrastrukturarbeiten in der Côte d'Eich wird bei Enthaltung der Vertreter von déi gréng und déi Lénk gutgeheißen.

Die von déi gréng eingereichte Motion wird mit den Stimmen von DP und CSV verworfen. Die Vertreter von déi gréng, LSAP und déi Lénk haben für die Motion gestimmt. Rat Weidig (ADR) hat sich beim Votum enthalten.

4) Detailliertes Umsetzungsprojekt für Infrastrukturarbeiten im Bereich des Boulevard Prince Henri

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über einen Kostenvorschlag in Höhe von 10.465.000 € für Infrastrukturarbeiten im Bereich des Boulevard Prince Henri abzustimmen. Das Projekt sieht die Erneuerung und Verstärkung der Infrastruktur auf dem Abschnitt zwischen dem Boulevard Marie-Thérèse und der Avenue J.-P. Pescatore mit teilweiser Erneuerung der Oberfläche vor.

Beteiligt sind seitens der Stadt Luxemburg:

- der Service Voirie (Neugestaltung der Oberbaus; Anlage eines separaten Radwegs (in zwei Richtungen) entlang des Boulevard Prince Henri und der Avenue Amélie; teilweise Erneuerung der Bürgersteige im Bereich des Boulevard Prince Henri; Erneuerung der Bürgersteige im Bereich der Avenue Amélie; Umgestaltung der verschiedenen Kreuzungen; Anpassung der Fußgängerüberwege an die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität; Anpassung einer Bushaltestelle; Installation von Stadtmobiliar und Fahrradständern; Austausch oder Verlegung von Ampeln an Kreuzungen; Installation eines Straßenbeleuchtungsnetzes; Schaffung von Grünflächen und Bepflanzung im Bereich der Avenue Amélie);
- der Service Canalisation (Austausch der Regen- und Abwasserkollektoren aus dem Jahr 1910; Austausch bzw. Regularisierung von Hausanschlüssen);
- der Service Eaux (Austausch der Hauptwasserleitung und der veralteten Hausanschlüsse);
- der Service Circulation (Ausbau und Verstärkung des Netzes; Installation einer neuen Ampel an der Einfahrt eines Parkplatzes; Installation eines Fahrradzählers).

Externe Akteure:

- CREOS Luxembourg (Strom: Verlegung eines Mehrrohrsystems entlang des gesamten Boulevard Prince Henri; Verstärkung des Mittelspannungsnetzes mit einem Mehrrohrsystem; Gas: Austausch der Hauptgasleitungen zwischen der Avenue Marie-Thérèse und der Avenue Monterey sowie in der Avenue Amélie; Austausch veralteter Hausanschlüsse mit Absperrventilen im Gehweg und Installation eines „Gas-Stop“-Sicherheitsventils am Anschluss an die Hauptleitung);
- Post Technologies (Ausbau bzw. Verstärkung des Glasfasernetzes im Rahmen des Projektes „Fiber to the Home“; Erneuerung von Hausanschlüssen);
- die Administration des ponts et chaussées (Installation eines Beleuchtungsnetzes entlang des Boulevard Prince Henri; Installation neuer Straßenlaternen).

Der Gemeinderat ist aufgerufen, im Budget 2025 eine neue Mittelzuweisung in Höhe von 2.500.000 € für die verschiedenen Dienststellen zu genehmigen. Diese wird aus Überschüssen der Vorjahre finanziert. Der verbleibende Betrag von 7.965.000 € ist den jeweiligen Artikeln des außerordentlichen Haushalts der betreffenden Dienststellen für die folgenden Rechnungsjahre zuzuweisen.

Rat Nicolas BACK (déi gréng): Wir freuen uns, dass nun endlich ein gesicherter bidirektionaler Radweg am Boulevard Prince Henri angelegt wird. 2013/2014 hatten déi gréng dort bereits einen Radweg ausprobiert. Dieser wurde jedoch auf massiven Druck von DP und CSV wieder entfernt. Es freut uns, dass die DP-CSV-Majorität ihre Meinung geändert hat – auch, wenn es lange gedauert hat.

Der Boulevard Prince Henri ist eine Staatsstraße. Das Radweg-Gesetz sieht eine Fahrradrouten vom Bahnhofsviertel durch die Oberstadt bis zum Rond Point Schuman vor. Der Staat würde die Kosten dafür übernehmen. Hat die Stadt Luxemburg bereits einen Antrag auf staatliche Subventionen gestellt?

Wir hoffen, dass dies die erste Etappe auf dem Weg dahin ist, den Radverkehr aus den Parks zu entfernen. Das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern im Park ist für beide Seiten unangenehm. Wenn der Radfahrer klingelt, erschrickt der

Fußgänger. Leider werden immer noch Projekte geplant, die ein solches Miteinander von Radfahrern und Fußgängern vorsehen.

Als nächster Schritt sollte in der Avenue Marie-Thérèse ein durchgehenden Radweg eingerichtet werden. Wäre es möglich, diesbezüglich die neuesten Informationen zu erhalten? In der Avenue Monterey verläuft der Radweg direkt an den dort parkenden Bussen vorbei, was eine für die Radfahrer unangenehme und gefährliche Situation darstellt.

Was das vorliegende Projekt für den Boulevard Prince Henri betrifft, ist zu begrüßen, dass versucht wird, so viele Bäume wie möglich zu erhalten, wofür der Radweg abschnittsweise angehoben wird. Verschiedene Details konnten bisher leider nicht in der Mobilitätskommission besprochen werden, weil das Projekt nur in der technischen Kommission vorgestellt wurde. Die Punkte zum Thema Mobilität sollten in der Mobilitätskommission besprochen werden. Wir können nicht nachvollziehen, wieso die Mobilitätskommission nicht damit befasst wurde, denn eine Reihe von Detailfragen müssen geklärt werden, insbesondere bezüglich der Kreuzungen. Ich möchte dabei auf drei Punkte eingehen.

Erstens: In der Avenue Emile Reuter in Richtung Stadtzentrum werden Fußgänger und Radfahrer den Weg auf einem Abschnitt gemeinsam nutzen müssen. Um dies zu vermeiden, könnte eine der beiden Fahrbahnen für den Fahrradverkehr reserviert werden. Schließlich handelt es sich um eine Stelle mitten in der Stadt, wo es ohnehin nur wenig Autoverkehr geben sollte.

Zweitens: In der Avenue Amélie werden die Radfahrer zurück auf die Straße geleitet, wodurch eine gefährliche Konfliktsituation entsteht. Die Lösung wären zwei separate Fahrradpisten statt eines bidirektionalen Radweges.

Drittens: In der Avenue Pescatore müssen die Radfahrer an einer unübersichtlicher Stelle erneut die Straße benutzen. Hinzu kommt, dass in diesem Bereich oft ältere Menschen zu Fuß unterwegs sind. Die Lösung könnte darin bestehen, einen Stellplatz zu streichen, um so eine durchgehende Fahrradspur bis zur Kreuzung zu ermöglichen.

Diese Beispiele zeigen, dass es noch etliche Detailfragen zu besprechen gibt und das Projekt noch verfeinert werden muss. Es gilt eine klare Entscheidung zu treffen: Genießt der Autoverkehr Priorität oder sollen prioritär die Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern gelöst werden? *déi gréng* werden das vorliegende Projekt mittragen, doch erwarten wir, dass die Detailfragen noch in der Mobilitätskommission besprochen werden – und dass Verbesserungsvorschläge nicht abgelehnt werden mit dem Argument, das Projekt sei bereits vom Gemeinderat gutgeheißen worden.

Schöffe Patrick GOLDSCHMIDT: Ich finde die Ausführungen von Rat Back überraschend, denn während zwölf Jahren hatte ein Mitglied von *déi gréng* den Posten des Mobilitätschöffen inne, und zwölf Jahre lang hätte er also etwas tun können. Obwohl mir immer wieder gesagt wurde, dass es nicht möglich sei, im Bereich des Bd. Prince Henri einen abgesicherten Zweirichtungsradweg einzurichten, habe ich stets unterstrichen, dass dies die beste Lösung sei. In der Zwischenzeit haben wir den Radverkehr durch den Park geleitet. Obwohl dort verschiedene Wege den Radfahrern vorbehalten sind, kommt es zu Konfliktsituationen, weil Fußgänger diese dennoch benutzen. Daher war es stets mein persönlicher Wunsch – und der Schöffenrat hat mich dabei stets unterstützt –, einen gesicherten bidirektionalen Radweg einzurichten.

Die Firma CREOS wartet schon lange darauf, die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Dass es so lange gedauert hat, ist dadurch bedingt, dass wir versucht haben,

die bestmögliche Lösung für den Radverkehr zu finden. Dabei ist anzumerken, dass auch Genehmigungen seitens der Administration des ponts et chaussées erforderlich sind. Diese hat die von uns eingereichten Dossiers eingehend geprüft, hat uns Anmerkungen zukommen lassen, auf Probleme hingewiesen und Verbesserungsvorschläge eingebracht – alles im Sinne einer größtmöglichen Sicherheit für die Radfahrer. Wir haben das Maximum getan.

Die Behauptung von Rat Back, die DP und die CSV hätten den provisorischen Radweg am Bd. Prince Henri wieder entfernt, ist falsch. Es gab ein Pilotprojekt, doch dann erhielten wir eine ganze Reihe von Anfragen bezüglich der Durchführung von Arbeiten an Gebäuden entlang des mittleren Abschnitts des Radweges. Es hätte wenig Sinn gemacht, einen Radweg von 50 Metern zu haben und die Radfahrer danach durch den Park zu leiten. Wir haben deshalb gleich an einer sauberen, dauerhaften Lösung gearbeitet. Schon vor ein paar Jahren hatten wir im oberen Teil, in der Nähe der Fondation Pescatore, schon ab der Avenue Emile Reuter ein Provisorium eingeführt, um zu zeigen, dass es dort weitergeht, dass dort eine Lösung für den Fahrradverkehr geschaffen wird. Heute schon fahren viele Radfahrer vom Bahnhofsviertel in Richtung Oberstadt, und in Zukunft dürften es noch viele mehr werden.

Den staatlichen Zuschuss werden wir selbstverständlich beantragen. Das wollen wir übrigens auch für die Brücke Cents-Neudorf-Weimershof tun, und wir sind dabei, den dafür erforderlichen Anschluss an des nationale Fahrradwegenetz zu planen.

In den kommenden Wochen werden wir die Mobilitätskommission einberufen, um ihr unsere Vorschläge in Bezug auf die Radinfrastrukturen, die wir in den kommenden Monaten und Jahren umsetzen wollen, vorzustellen. Dabei werden wir auch Gelegenheit erhalten, Detailfragen in Bezug auf die Verkehrsachse Bd. Prince Henri zu erörtern. Sollten wir ein Detail übersehen haben, oder falls kleine Nachbesserungen möglich sein sollten, werden uns dem, sofern es machbar ist, nicht verschließen.

Bürgermeisterin Lydie POLFER: Ich nutze die Gelegenheit, um Schöffe Goldschmidt zu danken, der sich sehr eingesetzt hat, um den abgesicherten Zweirichtungsradweg entlang des Boulevard Prince Henri und der Avenue Amélie zu ermöglichen.

Das detaillierte Umsetzungsprojekt für die Infrastrukturarbeiten im Bereich des Boulevard Prince Henri wird einstimmig gutgeheißen.

5) Detailliertes Projekt zur Durchführung von Neugestaltungsarbeiten in der Rue Jean l'Aveugle und in der Rue Alfred de Musset

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über ein Projekt zur Durchführung von Neugestaltungsarbeiten in der Rue Jean l'Aveugle und in der Rue Alfred de Musset abzustimmen. Der Kostenvoranschlag liegt bei 4.391.000 €. Das Projekt sieht die Erneuerung und Verstärkung der Infrastrukturen mit Erneuerung der Oberflächen vor.

Der Service Voirie plant folgende Arbeiten:

- In der Rue Jean l'Aveugle: komplette Neugestaltung des Oberbaus; Einbahnstraße (3,75 m breit) von der Allée Scheffer in Richtung Rue Alfred de Musset; weispurige Fahrbahn (4,00 m breit) zwischen der Rue Alfred de Musset und der Rue Henri VII; Gehwege aus Betonplatten; Markierung der Parkplätze durch sandsteinfarbene Pflastersteine; Abtrennung der

Parkplätze durch neu gepflanzte Bäume; Anpassung eines Fußgängerüberwegs an die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität; Pflanzung von elf neuen Bäumen und Entfernung eines Baumes.

- In der Rue Alfred de Musset: komplette Neugestaltung des Oberbaus; zweispurige Asphaltfahrbahn (4,30 m breit); Gehwege aus Betonplatten; Markierung der Parkplätze durch sandsteinfarbene Pflastersteine; Abtrennung der Parkplätze durch neu gepflanzte Bäume; Anpassung eines Fußgängerüberwegs an die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität; Pflanzung von sieben neuen Bäumen und Entfernung von zwei Bäumen.

Am Projekt beteiligt sind des Weiteren folgende Dienststellen der Stadt Luxemburg:

- der Service Canalisation: Austausch der Regen- und Abwasserkollektoren aus dem Jahr 1910; Erhöhung der hydraulischen Kapazität, um das Regenwasser besser zwischen den bestehenden Rückhaltebecken (Rue Jean-Pierre Probst und Boulevard Paul Eyschen) zu verteilen; Austausch maroder Hausanschlüsse;
- der Service Eau: Austausch der Hauptwasserleitung und maroder Hausanschlüsse;
- der Service Éclairage public: Austausch der Straßenlaternen und der Verkabelung; Nachrüstung von Stromverteilern durch Installation eines Stromzählers zwischen dem Stromnetz (im Besitz von Creos Luxembourg S.A.) und dem öffentlichen Beleuchtungsnetz; Installation eines Reserve-Leitungsrohrs;
- der Service TIC: Ausbau und/oder Verstärkung des Glasfasernetzes der Stadt Luxemburg; Erweiterung des WLAN-Netzes der Stadt Luxemburg; Nachrüstung von Stromverteilern durch Installation eines Stromzählers zwischen dem Stromnetz (im Besitz von Creos Luxembourg S.A.) und dem Netz des Service TIC.

Als externe Akteure beteiligen sich:

- CREOS (Strom): Austausch des veralteten Niederspannungsnetzes (220 V); Installation einer zusätzlichen Niederspannungsleitung für zukünftige Gebäudeanschlüsse; Modernisierung nicht normgerechter oder veralteter Hausanschlüsse;
- CREOS (Gas): teilweise Verlegung der bestehenden Gasleitung aufgrund der Neugestaltung der Rue Jean l'Aveugle und der Rue Alfred de Musset; Austausch der veralteten Hauptleitung sowie von Hausanschlüssen mit Absperrventilen im Gehweg und Installation eines „Gas-Stop“-Sicherheitsventils;
- Post Technologies: Ausbau und/oder Verstärkung des Glasfasernetzes im Rahmen des Projekts „Fibre to the Home“; Erneuerung von Privatanschlüssen.

Die Koordination des Projekts obliegt dem Service Coordination des chantiers. Die Kosten von 4.391.000 € sind über die jeweiligen Artikel des außerordentlichen Budgets der betreffenden Dienststellen für das Rechnungsjahr 2026 und folgende zu finanzieren.

Rat Nicolas BACK (déi gréng): Es ist zu begrüßen, dass im Rahmen dieses Projektes eine Bürgerbeteiligung stattgefunden hat. Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist auch das Anpflanzen von Bäumen zu begrüßen. Die Dienststellen haben uns die Dokumente, die den Bürgern anlässlich der Informationsversammlung vorgestellt wurden, zugestellt. Wir stellen uns jedoch die Frage, wieso die Bürger nicht

mehr Erklärungen zu den Gestaltungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes durch die Einführung des Einbahnverkehrs erhalten haben. In den vorgestellten Dokumenten wird sich weitestgehend auf technische Elemente beschränkt. Die Vorteile einer Verkehrsberuhigung für die Einwohner, die Radfahrer und Fußgänger werden nicht hervorgehoben. In der Rue Alfred de Musset ist der Gehweg eng, vor allem für Rollstuhlfahrer und für Personen, die einen Kinderwagen schieben. Diese Aspekte sollten in zukünftigen Projekten stärker hervorgehoben werden, damit die Entscheidungen auf der Grundlage aller Faktoren getroffen werden können.

Bürgermeisterin Lydie POLFER: Es freut mich, dass *déi gréng* die Bürgerbeteiligung hervorgehoben haben. Das Ergebnis dieser Bürgerbeteiligung scheinen *déi gréng* jedoch nicht akzeptieren zu wollen, da es anders ausgefallen ist als sie es sich gewünscht hätten. Das vorliegende Projekt ist das exakte Ergebnis der Bürgerbeteiligung. Unsere Dienststellen haben alles sehr gut erklärt.

Das Projekt wird einstimmig gutgeheißen.

6) Detailliertes Umsetzungsprojekt für die Installation eines Heizkraftwerks im neuen Bildungs- und Sportkomplex in Dommeldingen

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über den Kostenvorschlag in Höhe von 2.028.618,43 € für die Installation eines Heizkraftwerks im neuen, sich derzeit im Bau befindlichen Bildungs- und Sportkomplex in Dommeldingen abzustimmen. Dieses Heizkraftwerk im Untergeschoss des Sportkomplexes wird den alten Heizraum der Schule in der Rue Mongenast-Servais in Dommeldingen ersetzen. Es wird das bestehende Fernwärmenetz in der Rue Hein und der Rue Aitmatov sowie den neuen Bildungs- und Sportkomplex versorgen. Die Anlage wird aus zwei Hackschnitzelkesseln mit einer Nennleistung von jeweils ca. 500 kW sowie einem Gaskessel mit einer Leistung von ca. 1.500 kW bestehen. Der Betrieb der neuen Anlage wird an einen externen Dienstleister vergeben.

Es wird eine Ausschreibung für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der Anlage für eine Vertragslaufzeit von zehn Jahren lanciert. Die Stadt Luxemburg finanziert die Investitionen. Die Stadt bleibt somit Wärmelieferant für die an das städtische Fernwärmenetz angeschlossenen Verbraucher und stellt ihnen die gelieferte Wärmeenergie direkt in Rechnung. Der Betreiber der Anlage wird verantwortlich sein für die Brennstoffversorgung, den täglichen Betrieb sowie die Instandhaltung und Überwachung der Anlage. Der Betreiber stellt der Stadt Luxemburg die erzeugte Wärme sowie den Strompreis in Rechnung. Das vorgeschlagene Modell bietet mehrere wirtschaftliche Vorteile: optimierte Finanzierungskosten, vereinfachte Verwaltungsverfahren und verbesserte Voraussetzungen für öffentliche Fördermittel.

Das Projekt wird über den außerordentlichen Haushalt 2025 und der Folgejahre finanziert. Der Gemeinderat ist aufgerufen, über einen Kredit in Höhe von 200.000 Euro im Haushalt 2025 abzustimmen. Der Betrag wird aus Überschüssen der Vorjahre finanziert. Gemäß dem geänderten Klimagesetz vom 15. Dezember 2020 werden öffentliche Subventionen für Anlagen beantragt, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden.

Rat Nicolas BACK (déi gréng): Mit der Planung wurde 2021 begonnen, die Arbeiten sollen Ende 2028 abgeschlossen sein. Sieben Jahre zwischen Planung und Umsetzung ist eine ziemlich lange Zeit. Die Technologie hat sich weiterentwickelt. Wärmepumpen neueren Modells erreichen bei einer Wärmegewinnung aus Flusswasser ohne Problem eine Vorlauftemperatur von 90 Grad. Bei diesem Projekt hätte die Alzette als Hitzequelle genutzt werden können. Eine Überarbeitung der

Studie wäre demnach sinnvoll gewesen, um zu prüfen, ob eine Wärmeenergiegewinnung aus Flusswasser nicht eine geeignete Alternative hätte darstellen können. Die Stadt Köln installiert eine Wärmepumpe, die thermische Energie des Flusswassers nutzt und eine Vorlauftemperatur von 110 Grad erreicht.

Die Energieversorgung basiert auf einer Anlage aus zwei Hackschnitzelkesseln und einem Gaskessel. Die Idee, Hackschnitzel aus den Wäldern der Stadt Luxemburg zu nutzen, ist unterstützenswert. Allerdings sähen wir eine solche Lösung eher an einem anderen Standort, in dessen Nähe es kein Fließgewässer gibt, dies auch vor dem Hintergrund, dass Hackschnitzel aus unseren Wäldern endlich sind.

Wir vermissen eine kommunale Dekarbonisierungsstrategie für die Bürger. Wir sind überzeugt, dass sich Wärmepumpen durchsetzen werden, doch ist deren Installation nicht überall möglich. Vor einigen Monaten war der Gemeinderat mit einem Renovierungsprojekt in Dommeldingen befasst, wo aufgrund des Platzmangels keine Wärmepumpe installiert werden konnte. Um Alternativen anbieten zu können, bräuchte es eine Übersicht, einen Wärmeplan. In Deutschland ist man dabei, solche Wärmepläne umzusetzen.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um unsere Dienststellen für die guten Ergebnisse im Rahmen des durchgeführten Audits zu beglückwünschen. Die Stadt Luxemburg zeigt gute Ergebnisse im Bereich Mobilität und auch bei den kommunalen Gebäuden auf. 50 Prozent der CO₂-Ausstöße werden von Gas und Ölheizungen produziert. Beim Kriterium „planification du développement territorial“ (Klimapakt) schneidet die Stadt Luxemburg leider nicht so gut ab. Hier braucht es weitere Anstrengungen. Wir müssen uns eine strategische Planung geben, um in 20 Jahren klimaneutral heizen zu können. Ich meine den Ausführungen am vergangenen Montag entnommen zu haben, dass an einer solchen Strategie gearbeitet wird. Da es sich hier um eine Mammutaufgabe handelt, stellt sich die Frage, ob unsere Dienststellen personell stark genug aufgestellt sind.

Unsere Fraktion wird das vorliegende Projekt nicht mittragen.

Schöffin Simone BEISSEL: Mir scheint, Rat Back hat den Kommissionsbericht nicht richtig gelesen, u.a. in Bezug auf die Möglichkeiten zur Installation einer Wärmepumpe. Rat Back hat auf eine mögliche Wärmeenergiegewinnung aus Flusswasser hingewiesen. Zur Umsetzung eines solchen Projektes bräuchte es eine ganze Reihe von Genehmigungen seitens des Wasserwirtschaftsamtes. Die bestehende Energiezentrale in der Rue Servais versorgt die Schule mit Wärmeenergie. In einer im Jahr 2021 durchgeführten Studie wurde die Möglichkeit geprüft, die bestehende Zentrale auszubauen. Im Rahmen der vor Ort durchgeführten Analysen wurde Asbest gefunden, so dass ein Ausbau der Zentrale verworfen wurde. Die Überlegung war, mit einer neuen Energiezentrale nicht nur den neuen Schul- und Sportkomplex in Dommeldingen, sondern auch die Rue Hein und die Rue Aitmatov mit Hitze zu versorgen. Unter den gegebenen Umständen kann eine Vorlauftemperatur von 90 Grad mit einer klassischen Wärmepumpe zur Wärmeenergiegewinnung aus Flusswasser zur Energieversorgung einschließlich der Rue Hein und der Rue Aitmatov nicht erreicht werden. Das vorliegende Projekt sieht daher ein Heizen sowohl mit Hackschnitzel als auch mit Pellets vor. Das Projekt sieht außerdem eine Gasheizung vor (15 % der Wärmeversorgung). Im Sommer macht es keinen Sinn, eine Pelletsheizung zu betreiben. Im Sommer werden wir auf die Gasheizung zurückgreifen, um den Bedarf an Wärme und die Warmwasserproduktion zu decken.

Schöffe Maurice BAUER: Das Lob von Rat Back war Balsam für die Seele. Rat Back hat die hervorragende Arbeit, die von unseren Dienststellen im Rahmen des Klimapaktes geleistet wird, ausdrücklich hervorgehoben. Im November 2025 hat die Stadt Luxemburg das Zertifikat „European Energy

Award Gold“ erhalten. Die Aussage von Rat Back war umso erfreulicher, als einer seiner Parteikollegen noch vor einer Woche gemeint hatte, die Stadt Luxemburg würde nichts unternehmen. Ich stelle also fest, dass es noch Mitglieder von *déi gréng* gibt, welche die von der Stadt geleistete Arbeit zu schätzen wissen. Ich werde das Lob mit großer Freude an die Dienststellen weiterleiten.

*Das Projekt wird bei Enthaltung der Vertreter von *déi gréng* und *déi Lénk* gutgeheißen.*

7) Berichtigter Kostenvoranschlag für den Umbau des Bauernhofs Ernst-Gruber in Hamm

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über den rektifizierten Kostenvoranschlag in Höhe von 10.080.156,58 € für den Umbau des Bauernhofs Ernst-Gruber in Hamm (5, Rue Haute) abzustimmen. Der initiale Kostenvoranschlag in Höhe von 7.474.892,90 € für die Durchführung dieser Arbeiten wurde vom Gemeinderat in der Sitzung vom 9. Juli 2018 genehmigt. Die Kostenüberschreitung um 2.605.263,68 € entspricht einer Steigerung von 35 % gegenüber dem initialen Kostenvoranschlag. Der Großteil der Mehrkosten ist auf erhebliche Preissteigerungen infolge der Covid-19-Pandemie und der Wirtschaftskrise zurückzuführen. Die Entdeckung von Gewölbekellern und die daraus resultierenden Planungsänderungen sowie der Austausch der Heizungsanlage und die Insolvenzen mehrerer Firmen haben ebenfalls zu der Kostenüberschreitung beigetragen. Die Mehrausgaben in Höhe von 2.605.263,68 € werden im außerordentlichen Haushalt für das Jahr 2025 und folgende verbucht.

8) Berichtigter Kostenvoranschlag für den Umbau des Gemeindegebäudes gelegen 18, Rue de Gibraltar zum Scouts-Home

Der Gemeinderat ist aufgerufen, über den rektifizierten Kostenvoranschlag in Höhe von 3.046.445,58 € für die Umbauarbeiten am Gemeindegebäude gelegen 18, Rue de Gibraltar für die Bedürfnisse der Pfadfindergruppe „Robert Schuman“ abzustimmen. Der initiale Kostenvoranschlag von 1.995.062,98 € wurde am 27. Januar 2020 vom Gemeinderat gutgeheißen. Die Kostenüberschreitung von 1.051.382,60 € entspricht einer Steigerung von 53 % gegenüber dem initialen Kostenvoranschlag. Der Großteil der Mehrkosten ist auf erhebliche Preissteigerungen infolge der Covid-19-Pandemie und der Wirtschaftskrise zurückzuführen. Unterschätzte Baukosten bei der Erstellung des finalen Kostenvoranschlags durch die Planungsbüros, bestimmte Planungsänderungen, der Wechsel des Heizsystems sowie die Insolvenz einer im Bereich Rohbau und Landschaftsgestaltung tätigen Firma trugen ebenfalls zu den Kostenüberschreitungen bei. Die Ausgaben in Höhe von 1.051.382,60 € gehen zu Lasten des außerordentlichen Haushalts 2025 und der nachfolgenden Rechnungsjahre. Der Gemeinderat ist aufgerufen, einen zusätzlichen Kredit in Höhe von 600.000 € zu genehmigen. Dieser wird aus Überschüssen der Vorjahre finanziert und ist durch eine Aktualisierung des Finanzbedarfs für das laufende Jahr begründet.

Rätin Maxime MILTGEN (LSAP): Auch, wenn wir die Ziele dieser Investitionen (Ferne Ernst und Scouts-Home) unterstützen, werden wir uns bei der Abstimmung über die Kostenüberschreitungen bei beiden Projekten enthalten. Wir erkennen an, dass es sich um wichtige Projekte handelt, doch können wir die hohen Kostenüberschreitungen (+ 35 % beim Projekt der Ferme Ernst und + 53 % beim Projekt in der Rue Gibraltar) nicht hinnehmen. Auch wenn die Covid-Krise und die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung dazu beigetragen haben mögen, reichen diese Faktoren nicht aus, um einen

derart starken Kostenanstieg vollständig zu erklären. Wir sehen Probleme bei der initialen Kosteneinschätzung, bei der Planung, bei während der Bauarbeiten vorgenommenen Änderungen und Auswirkungen durch den Wechsel von Planungsbüros. Es steht außer Frage, dass unsere Dienststellen eine hervorragende Arbeit leisten. Da solche Kostenüberschreitungen leider öfter vorkommen, stellt sich jedoch die Frage nach einer weiteren Optimierung bei der Projektvorbereitung und der Kostenkontrolle. Es gilt zu verhindern, dass sich derart hohe Überschreitungen in Zukunft wiederholen. Aus Respekt vor der Arbeit und den bereits investierten Geldern, aber auch aus Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler, werden wir uns beim Votum enthalten.

Rat François BENOY (déi gréng): Rätin Miltgen ist bereits auf die hohen Kostensteigerungen bei beiden Projekten eingegangen. Die Mehrkosten sind nur zum Teil auf Preissteigerungen zurückzuführen. Beim ersten Projekt machen die Preissteigerungen ein Drittel und beim zweiten Projekt zwei Drittel der Mehrkosten aus. Dies bedeutet, dass Teile der Mehrkosten auf Planungsänderungen bzw. auf vermeidbare Zusatzkosten zurückzuführen sind. Der Schöfferrat hätte demnach eine bessere und genauere Projektplanung erstellen müssen. déi gréng werden die beiden rektifizierten Kostenvoranschläge nicht mittragen.

Rat Claude RADOUX (DP): Die Opposition wiederholt sich in ihren Ausführungen – was mich dazu bringt, mich ebenfalls zu wiederholen. Der Großteil der Mehrkosten ist auf erhebliche Preissteigerungen infolge der Krise (Pandemie und Ukraine-Krieg) zurückzuführen. Die Angebote der Firmen fielen substantiell höher aus als in den Berechnungen der Ingenieurbüros. Beim ersten Projekt (Bauernhof Ernst-Gruber) liegen die Mehrkosten bei 820.000 € und beim zweiten Projekt (Rue de Gibraltar) bei 670.000 €. Hinzu kommen Mehrkosten, die auf die Indexierung der Preise zurückzuführen sind. Beim Projekt „Ferre Ernst“ sind Mehrkosten dadurch entstanden, dass Gewölbekeller entdeckt wurden und daraufhin auf Wunsch des Nationalen Instituts für Architektonisches Erbe (INPA) Änderungen an den Plänen vorgenommen wurden. Die Entdeckung der schützenswerten Gewölbekeller konnte weder vom Schöfferrat noch von unseren Dienststellen vorausgeahnt werden. Die Kosten für Änderungen am Projekt belaufen sich auf 394.591,80 € - bei einem rektifizierten Kostenvoranschlag von rund 10 Millionen Euro. Die harsche Kritik der Opposition finde ich daher übertrieben. Wenn man zu Hause Bau- oder Malerarbeiten durchführen lässt, muss man auch damit rechnen, dass während der Arbeiten zusätzliche Kosten entstehen können. Rund 407.500 € fallen aufgrund der Insolvenz von Unternehmen an. Darüber freut sich niemand, doch weder der Schöfferrat noch unsere Dienststellen sind vor solchen Überraschungen gefeit. Die Materialpreise sind gestiegen, die Indexerhöhung hat eine automatische Erhöhung der Löhne zur Folge, der Bausektor kriselt, Unternehmen melden Konkurs an. Bei dem einen oder anderen Projekt entstehen zusätzliche Kosten infolge eines Wechsels der Ingenieur- oder Architektenbüros, weil diese möglicherweise an einem Punkt angelangt sind, wo sie bemerken, dass sie das große Arbeitspensum nicht mehr bewältigen können. Auch solche Vorkommnisse sind nicht vorhersehbar. Wer behauptet, er hätte beide Projekte verwalten können, ohne dass es zu Kostenüberschreitungen gekommen wäre, ist nicht ehrlich. Daher müssen wir in den sauren Apfel beißen. Die Kostensteigerungen sind weder auf Fehler unserer Dienststellen noch des Schöffen- oder des Gemeinderates zurückzuführen.

Wenn man, um Überschreitungen zu vermeiden, den Kostenvoranschlag höher ansetzt – mit z.B. 25 % statt 5 % für Unvorhergesehenes –, wird der Kostenvoranschlag aufgeblasenen und man riskiert, dass die im Rahmen der Projektausschreibung eingehenden Angebote noch höher ausfallen. Es ist demnach eine Gratwanderung des Schöffen- und Gemeinderates und unserer Dienststellen zwischen einer möglichst

realitätsnahen Budgetierung – nicht zu hoch, aber auch nicht zu niedrig anzusetzen – und der Verantwortung, die wir tragen müssen, wenn es zu unvorhergesehenen Entwicklungen kommt. Unsere Fraktion wird die beiden berichtigten Kostenvoranschläge mittragen.

Schöffe Laurent MOSAR: Rat Radoux hat das Wesentliche gesagt. Auch uns freut es nicht, wenn es zu Kostenüberschreitungen kommt. Ich möchte erneut darauf hinweisen, dass es bei den allermeisten Projekten nicht zu einer Kostenüberschreitung kommt. Leider gibt es ab und an Projekte, bei denen sprichwörtlich der Wurm drin ist. Die vorliegenden Projekte sind solche Projekte mit Ereignissen, die nicht vorhersehbar waren: Es wurden Gewölbekeller entdeckt, ein Architektenbüro ist ohne erkennbaren Grund vom Projekt abgesprungen, es kam zu Insolvenzen... Ich kann daher nur erneut unterstreichen, dass weder den Schöfferrat noch unsere Dienststellen eine Schuld trifft. Ich weiß nicht, was wir hier hätten tun können, um von diesen Kostenüberschreitungen verschont zu bleiben. Der Schöfferrat prüft alle Kostenvoranschläge akribisch. Wir werden, wie bereits erwähnt, die Verträge mit den Ingenieurbüros genau unter die Lupe nehmen, um eine Risikominderung zu erreichen. Allerdings leben wir in einer Welt, die nicht ohne Risiken ist, weshalb ich mich freuen würde, wenn der Gemeinderat die vorliegenden Kostenüberschreitungen mittragen würde.

Der berichtigte Kostenvoranschlag für den Umbau des Bauernhofs Ernst-Gruber in Hamm wird bei Enthaltung der Vertreter von déi gréng und LSAP gutgeheißen.

Der berichtigte Kostenvoranschlag für den Umbau des Gemeindegebäudes gelegen 18, Rue de Gibraltar zum Scouts-Home wird bei Enthaltung der Vertreter von déi gréng und LSAP gutgeheißen.

V GERICHTSANGELEGENHEITEN

Bürgermeisterin Lydie POLFER: Der Gemeinderat ist aufgerufen, dem Schöfferrat zu erlauben, vor Gericht gegen zwei Firmen zu klagen.

Rätin Christa BRÖMMEL (déi gréng): Unsere Fraktion wird dem Schöfferrat die erforderliche Ermächtigung erteilen. Ich möchte jedoch an den Schöfferrat appellieren, dafür Sorge zu tragen, dass uns die Unterlagen nicht erst einen Tag vor der Gemeinderatssitzung zugestellt werden, denn es ist wichtig, dass der Gemeinderat eine Entscheidung in voller Kenntnis der Sachlage treffen kann.

Bürgermeisterin Lydie POLFER: In der Sache hat Rätin Brömmel Recht. Der Schöfferrat hat die Unterlagen ebenfalls erst zu einem späten Zeitpunkt erhalten. Das ist darauf zurückzuführen, dass unsere Dienststellen bis zum Schluss versucht haben, eine Einigung mit den betreffenden Firmen zu finden. Es gab noch mehrere Treffen vor Ort, doch die Firmen haben sich gegenseitig die Schuld zugeschoben. Da die Gewährleistungsfrist von zwei Jahren demnächst ablaufen wird, ist es unerlässlich, noch rechtzeitig vor Gericht zu klagen.

Der Gemeinderat ermächtigt den Schöfferrat, in der vorliegenden Angelegenheit vor Gericht aufzutreten.

Schriftlich beantwortete Fragen der Gemeinderäte

1) Frage von Rat Benoy über Sicherheitskabinen zum Schutz der Busfahrer der Stadt Luxemburg (Frage vom 17. Januar 2023)

„Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

Am 13. Januar 2023 fand die Sitzung des Lenkungs Ausschusses für Sicherheit im öffentlichen Transport statt, an der alle Akteure aus diesem Bereich (Betreiber öffentlicher Verkehrsnetze, Gewerkschaften und Polizei) teilnahmen. Es wurde eine Zunahme von Übergriffen auf das Busfahrpersonal festgestellt.

Eine Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit des Personals sind Sicherheitskabinen, die in Bussen installiert werden. Derzeit sind 236 der 1.045 Busse, die im Rahmen des neuen RGTR-Vertrags verkehren, mit einer Kabine oder einer Trennwand ausgestattet.

Gemäß Artikel 9 der Geschäftsordnung des Gemeinderats möchte ich dem Schöffenrat folgende Fragen stellen:

- Wie viele AVL-Busse sind derzeit mit solchen Kabinen oder Trennwänden zum Schutz des Fahrpersonals ausgestattet?
- Beabsichtigt das Schöffenkollegium, alle AVL-Busse mit solchen Schutzvorrichtungen auszustatten? Wenn ja, innerhalb welcher Frist? Wenn nein, aus welchem Grund?“

Antwort von Bürgermeisterin Lydie Polfer

„Luxemburg, den 26. April 2023

Sehr geehrtes Gemeinderatsmitglied,

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 17. Januar 2023 bezüglich der Sicherheitskabinen zum Schutz der Busfahrer/innen der Stadt Luxemburg möchte ich Ihnen folgende Informationen zukommen lassen:

Die körperlichen Übergriffe auf Fahrpersonal im Busnetz der Stadt Luxemburg sind seit einigen Jahren rückläufig. Im Vergleich zu den Vorjahren (2019 bis 2022) sind sie um mehr als 50 % zurückgegangen.

Die Busse der Stadt Luxemburg sind nicht mit Sicherheitskabinen ausgestattet. Der Einbau solcher Kabinen würde nämlich das Unsicherheitsgefühl der Fahrgäste verstärken. Außerdem können sie unangenehme Spiegelungen für die Fahrer verursachen. Die Personalvertretung unterstützt diesen Ansatz.

Es wurde jedoch ein spezifischer Aktionsplan aufgestellt, um das Risiko von Übergriffen auf Busfahrer/innen zu verringern, darunter insbesondere:

- Zusammenarbeit mit der großherzoglichen Polizei (Einsatz innerhalb weniger Minuten garantiert)
- regelmäßige Kontrollen durch das städtische Kontrollpersonal
- Organisation von Schulungen zum Konfliktmanagement für das Fahrpersonal
- Sensibilisierung des Fahrpersonals für kritische Situationen
- direkter Kontakt zwischen dem Fahrpersonal und der Leitstelle des städtischen Busdienstes (AVL) über ein Telematik-System

Darüber hinaus sind die Busse mit einem Notfallknopf ausgestattet. Es besteht auch ein Meldesystem, das es erlaubt, auf Linien, Orte oder Personen, von denen eine Gefahr ausgehen kann, hinzuweisen.

Wir haben außerdem beschlossen, alle Busse mit einem Videoüberwachungssystem auszustatten.

Die vorliegende Stellungnahme wird Ihnen gemäß Artikel 25 des Gemeindegesetzes sowie Artikel 9 der Geschäftsordnung des Gemeinderats der Stadt Luxemburg vom 13. Mai 2013 übermittelt und gilt somit als schriftliche Antwort auf die gestellte Frage. Sie wird im analytischen Bericht und auf der Website der Stadt Luxemburg veröffentlicht.“

2) Frage von Rat Back über die Menüs in den Schulfoyers und Kindertagesstätten der Stadt Luxemburg (Frage vom 2. Mai 2024)

„Fettleibigkeit bei Kindern ist in Luxemburg zu einem ernstesten Thema geworden. Gesundheitsexperten weisen auf dieses Problem hin und die Kinderklinik hat sogar schon ein Programm gegen Fettleibigkeit bei Kindern eingeführt, um ihnen bei der Gewichtsabnahme zu helfen. Einer der Hauptgründe für diese Entwicklung ist der übermäßige Verzehr von Zucker, und das bereits in jungen Jahren.

Jeden Tag essen mehr als 4.000 Kinder in den Restaurants der Schulfoyers und Kindertagesstätten der Stadt Luxemburg. In der Regel werden die Mahlzeiten in den Kindertagesstätten vor Ort gekocht, doch das Catering für die Schulfoyers wird ausgelagert. Regelmäßig beschwerten sich Kinder, Erzieher und Eltern über die Qualität des Essens und den Mangel an attraktiven vegetarischen oder biologischen Mahlzeiten. Seit einigen Monaten werden beispielsweise die Mahlzeiten in der Kindertagesstätte Rue de Chicago in Bonneweg von Sodexo gekocht. Unseren Informationen zufolge erhalten die Kinder beispielsweise mehr süße Mahlzeiten als zuvor. In einigen Wochen erhielten die Kinder an vier von fünf Tagen Mahlzeiten, die Zucker enthielten. Und wie kann ein Mittagessen noch ansprechend sein, wenn es bereits um 8 Uhr morgens geliefert wird?

- Welche Kriterien gelten für Mahlzeiten, die in Schulfoyers und Kindertagesstätten der Stadt Luxemburg geliefert werden? Wie steht es mit ungekochten, frischen, vegetarischen und Bio-Angeboten? Steht dies im Einklang mit den Kriterien, die erfüllt werden müssen, um das Label „GIMP – Gesund iessen, méi bewegen“ zu behalten?
- Wie wird die Qualität kontrolliert? Welches sind die Ergebnisse?
- Wie viele und welche Beschwerden von Personal, Eltern und Schülern gehen bei den zuständigen Stellen ein?
- Wie viele Kindertagesstätten und Schulfoyers werden von Subunternehmern beliefert? Auf welche Weise werden die Mahlzeiten vor Ort zubereitet?
- Wäre es zur Verbesserung der Mahlzeiten in den Krippen und Schulfoyers der Stadt Luxemburg nicht angebracht, eine Zufriedenheitsstudie unter allen Betroffenen durchzuführen oder alternativ Fragen zur Qualität und Vielfalt der Mahlzeiten in die derzeit in Vorbereitung befindliche Umfrage über die Zufriedenheit der Eltern und Kinder in den Schulfoyers aufzunehmen?
- Warum hat die Stadt Luxemburg noch kein Projekt wie „Natur genéissen“ des SICONA ausgearbeitet, bei dem eine gesunde, regionale und saisonale Ernährung gefördert und direkt auf lokale Erzeuger zurückgegriffen wird? Kann sich der Schöffenrat dazu verpflichten?“

Antwort von Bürgermeisterin Lydie Polfer

„Luxemburg, den 22. August 2024

Sehr geehrtes Gemeinderatsmitglied,

In Beantwortung Ihrer Fragen zu den Menüs, die in den Schulfoyers und Kindertagesstätten der Stadt Luxemburg serviert werden (Ihr Schreiben vom 2. Mai 2024), habe ich die Ehre, Ihnen folgende Informationen zukommen zu lassen:

1) Kriterien für die in den Schulfoyers und Kindertagesstätten der Stadt Luxemburg gelieferten Mahlzeiten

Die Kriterien für Mahlzeiten, die an die Schulfoyers geliefert werden, sind in einem Lastenheft festgelegt. Da das Lastenheft zumindest für den Zeitraum der Ausschreibung grundsätzlich öffentlich ist, sind die Hauptkriterien für die Zusammensetzung und die Präsentation der Mahlzeit in Anhang 1 dieses Schreibens aufgeführt.

Die Mahlzeiten für die Kinder in den Schulfoyers werden nicht durch absichtlich hinzugefügten Zucker gesüßt, sondern nur durch den Zuckergehalt (Glukose, Fruktose ...), der natürlicherweise in der Zutat enthalten ist. Dies gilt auch für Trinkwasser und Tee, die ohne Zuckerzusatz serviert werden.

In Bezug auf die angebotenen Menüs wurden einige Neuheiten angeboten, wie z.B.:

- eine Themenwoche „Crunch the Garden“ einmal im Monat, in der eine lokale Frucht oder ein lokales Gemüse der Saison im Vordergrund steht und in verschiedenen Formen angeboten wird;
- ein vegetarisches Menü ist täglich verfügbar und im Tagesmenü bieten wir auch einen vegetarischen Tag pro Woche an, dies in Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Leitfadens „Alimentation du nourrisson“ (0 bis 4 Jahre) 2022 des Ministeriums;
- und zweimal im Monat Themenmenüs (Herbstmenü, Nationalfeiertag, Karneval...).

Das Wasser für die Zubereitung der Babyfläschchen wird in Glas- anstelle von Plastikflaschen geliefert.

Hausgemachte zuckerhaltige Produkte werden einmal pro Woche als Dessert und Snack angeboten. An den anderen Tagen bestehen die Desserts und Snacks aus Obst, Milchprodukten, ungesüßten Getreideprodukten, Brot usw.

2) Qualitätskontrollen

Die Qualität der Zusammenstellung der Mahlzeiten, ihrer Produktion sowie der Lebensmittelkette wird regelmäßig kontrolliert (gemäß den gesetzlichen Bestimmungen und den vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem externen Dienstleister und der Stadt Luxemburg), insbesondere:

- die Zusammensetzung der Mahlzeiten nach einem abwechslungsreichen Ernährungsplan (externe Ernährungsberaterin)
- die verwendeten Rohstoffe (mindestens 50 % Bioanteil am Kaufpreis)
- die Verarbeitung der Rohstoffe und die Herstellung der Mahlzeiten
- die Verteilung und Präsentation der Mahlzeiten
- die Verschwendungsquote

- die Qualität des Trinkwassers
- der Hygieneaspekt unter Anwendung des HACCP-Konzeptes (Hazard Analysis Critical Control Point).

Diese Kontrollen werden durch einen Audit-Check von der Firma Celico durchgeführt und finden zweimal jährlich für jede unserer sieben Produktionsküchen statt. Dieser Audit-Check überprüft unter anderem die Qualität der eingekauften Produkte, indem die verschiedenen Labels – z.B. Bio, regionale Produkte, „Marque nationale“ oder Zertifikat für nachhaltige Fischerei – kontrolliert werden. Die Übersicht über die letzten Audit-Checks finden Sie in Anhang 2.

Eine enge Zusammenarbeit besteht insbesondere mit der Ernährungsberaterin der Firma Signa Consulting, die bei der Erstellung der Menüs für den Service Crèches auf die Einhaltung der geltenden Ernährungsempfehlungen achtet. Sie führt zweimal jährlich Qualitätskontrollen in der Zentralküche durch, isst einmal pro Woche mit den Kindern, um ihre Meinung zu hören und die Gerichte zu probieren, und besucht regelmäßig die verschiedenen Kinderkrippen, um das Feedback der Erzieher über die servierten Mahlzeiten zu erhalten.

Darüber hinaus finden viermal im Jahr sowie bei Bedarf Sitzungen und „Menü-Kommissionen“ statt, bei denen die Leiter der Kinderkrippen, Vertreter der beauftragten Firma, die Direktion und die Ernährungsberaterin die Menüs überprüfen und darüber diskutieren.

3) Beschwerden, Audits, Zufriedenheitsstudien usw.

Analysiert und diskutiert werden die Ergebnisse der Audits in den Arbeitsgruppen, die alle sechs Wochen zwischen der Leitung des Dienstes, dem Service diététique und den Vertretern der Dienstleister Sodexo und Dussmann stattfinden.

Was das Beschwerdemanagement in Bezug auf die Mahlzeiten betrifft, so haben die Eltern der Kinder, aber auch die Mitarbeiter vor Ort, die die Menü-Lieferungen entgegennehmen, immer die Möglichkeit, sich per E-Mail oder Telefon an den Service diététique zu wenden.

Bezüglich der Beschwerden stehen die Direktion, der Chefkoch und die Ernährungsberaterin in direktem Kontakt mit den Leitern der Kindertagesstätten. Der Chefkoch besucht auch regelmäßig die Kindertagesstätten, um direktes Feedback von den Erziehern und den Kindern zu erhalten.

Bei jedem Wechsel des Menüzyklus (zweimal pro Jahr) wird in einem der Schulfoyers eine Verkostung der neuen Menüs mit den Kindern organisiert, bei der sie das vorgeschlagene neue Menü probieren und ihre Meinung dazu äußern können. Ein Beispiel eines Testblatts für neue Menüs ist in Anhang 3 zu finden.

Am 11. Juni 2024 besuchte ein Mitarbeiter des Service diététique das Schulfoyer Limpertsberg, um mit den Kindern und Eltern gemeinsam zu essen und sich über die angebotenen Mahlzeiten und die Einrichtung des Restaurants auszutauschen. Nachdem es zu Beschwerden gekommen war, boten die Leiter des Schulfoyers Limpertsberg den Eltern an, vor Ort mit ihren Kindern zu essen. Seitdem ist die Anzahl der Beschwerden zurückgegangen, da die Eltern gesehen haben, dass die Beschwerden ihrer Kinder auf deren persönlichen Geschmack und nicht auf die Qualität der angebotenen Mahlzeiten zurückzuführen sind.

4) Grundsätze der Produktion, Subunternehmer und Lieferung der Mahlzeiten an die Schulfoyers

Die Mahlzeiten für die Schulfoyers werden in 7 Produktionsküchen des Service Foyers scolaires der Stadt Luxemburg

hergestellt. Die Produktion dieser Mahlzeiten wird derzeit von den Unternehmen Sodexo und Dussmann durchgeführt, die im Rahmen der europäischen öffentlichen Ausschreibungen den Zuschlag erhalten haben.

Gemäß der letzten Version der Lastenhefte (2022) muss der Auftragnehmer folgende Leistungen erbringen:

- Einhaltung der Anforderungen in Bezug auf die Zusammensetzung und Präsentation der Mahlzeiten,
- Produktion der Mahlzeiten gemäß Auftragsvolumen unter Einhaltung aller Gesundheits- und Hygienevorschriften in der Küche am jeweiligen Standort und, falls erforderlich, in einer externen Küche nach vorheriger Zustimmung der Gemeinde, mit Ausnahme von spezieller Diätkost, die in einer eigens dafür vorgesehenen Küche produziert werden muss, die über die erforderliche Ausstattung verfügen und gemäß den anzuwendenden Prozeduren geführt werden muss, um die Anforderungen eines „Null-Fehler-Verfahrens“ zu erfüllen,
- Verteilung der Mahlzeiten gemäß den HACCP-Vorschriften am Standort der Aufbereitungsküche und in dem bzw. den angeschlossenen Foyer(s),
- Erledigung der damit verbundenen Zusatzaufgaben (Abholung und Reinigung des Geschirrs).

5) Zusammenarbeit mit SICONA und lokalen Produzenten

Das SICONA (Syndicat intercommunal pour la conservation de la nature) ist von seinen Mitgliedsgemeinden mit dem Schutz der Natur und der Erhaltung der Landschaft beauftragt. Die Stadt Luxemburg ist tatsächlich kein Mitglied des SICONA. In Bezug auf dessen Projekt „Natur genießen“, das 2014 entwickelt wurde und die Verarbeitung von regionalen (Umkreis von 150 km) und saisonalen Produkten in den maisons relais fördert, haben wir uns für eine biologische Produktion in Höhe von 50 % des Gesamtkaufpreises der Lebensmittel über 6 Wochen entschieden. Im neuen Lastenheft gelten dabei die Kriterien des nationalen Plans „PAN Bio 2025“, wonach 50 % der verwendeten Lebensmittel aus der luxemburgischen Landwirtschaft stammen müssen. Diese Kriterien sind strenger als die Kriterien des Programms „Natur genießen“ des SICONA, die nur 30 % Bio-Lebensmittel verlangen.

Regionale Produkte werden bereits in den Lastenheften bevorzugt, denen zufolge mindestens 50 % des gesamten Einkaufswerts aus biologischen Lebensmitteln bestehen muss (mit Gütesiegel, vorrangig regional und saisonal).

Es wurden auch genaue Anforderungen für die einzelnen Lebensmittelgruppen entwickelt (z.B. zertifizierter Wildfisch, nachhaltige Fischerei, frische Kräuter, Fairtrade-Kakao...).

Die Menge an Lebensmitteln, die benötigt wird, um etwa 4.000 Mahlzeiten pro Tag für die Kinder und das Personal der Schulfoyers zu produzieren, übersteigt höchstwahrscheinlich die regionale Bio-Produktionskapazität nach den genauen Kriterien und würde die Auswahl an Lebensmitteln, die unseren Kindern angeboten werden können, stark einschränken.

6) Schlussfolgerung

Es ist zwar richtig, dass zuckerhaltige Produkte zur Fettleibigkeit und zur Entwicklung einer Vorliebe für Süßes beitragen können, doch sind die Ernährungserziehung und die Entwicklung einer gesunden Beziehung zu Lebensmitteln ebenfalls wichtig. Die Personen, die für die Mahlzeiten in den Schulfoyers und Kindertagesstätten der Stadt Luxemburg verantwortlich sind, sorgen jederzeit für Qualität und Zufriedenheit aller.

Die vorliegende Stellungnahme wird Ihnen gemäß Artikel 25 des abgeänderten Gemeindegesetzes vom 13. Dezember 1988 sowie Artikel 9 der abgeänderten Geschäftsordnung des Gemeinderats vom 13. Mai 2013 übermittelt und gilt somit als schriftliche Antwort auf die gestellte Frage. Sie wird im Analytischen Bericht und auf der Internetseite der Stadt Luxemburg veröffentlicht.“

3) Frage von Rat Nicolas Back über den Feuealarm im Parkhaus Knuedler am 20. Juli 2024 (Frage vom 23. Juli 2024)

„Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

Am Samstag, den 20. Juni, waren die Ausfahrten des Parking Knuedler durch einen Feuealarm blockiert. Glücklicherweise handelte es sich nicht um einen richtigen Brand und niemand wurde verletzt. Die betroffenen Personen konnten das Parkhaus jedoch mehrere Stunden lang nicht verlassen und der Feuealarm wurde mehrmals ausgelöst. Der Vorfall dauerte laut RTL-Bericht mehr als 2,5 Stunden (<https://www.rtl.lu/news/national/a/2215636.html>).

Können Sie weitere Details über den Verlauf dieses Vorfalles und dessen Ursache liefern?

- Welche Sicherheitsmaßnahmen und -prozeduren wurden eingeführt und zuvor getestet, insbesondere mit dem CGDIS, um auf einen Brand im Parkhaus Knuedler zu reagieren?
- Wie lange dauerte es, bis ein Techniker, der in der Lage war, das Problem zu lösen, vor Ort war? Wann konnten die letzten Personen das Parkhaus verlassen?
- Welche vertraglichen Bestimmungen regeln Probleme dieser Art im Vertrag zwischen der Stadt Luxemburg und dem Parkhausbetreiber? Innerhalb wie viel Stunden muss ein Techniker vor Ort sein und innerhalb wie viel Stunden muss er das Problem lösen? Wurden alle Bestimmungen eingehalten?
- Wie kommt es, dass nach mehreren Stunden immer noch Personen im Parkhaus festsaßen? Warum wurden diese nicht aus dem Parkhaus evakuiert, bis das Problem gelöst war? Stellte dies kein Risiko für diese Personen dar?
- Stellte die Tatsache, dass die Personen den Motor ihres Autos laufen ließen, kein Risiko für ihre Gesundheit dar? Warum hat niemand sie aufgefordert, den Motor abzustellen?

Antwort von Bürgermeisterin Lydie Polfer

„Luxemburg, den 21. August 2024

Sehr geehrtes Gemeinderatsmitglied,

In Beantwortung Ihrer am 23. Juli 2024 per E-Mail eingereichten Frage bezüglich des Feuealarms am 20. Juli 2024 im Parkhaus Knuedler habe ich die Ehre, Ihnen die folgenden Informationen zu mitzuteilen:

- *Details zum Ablauf und zur Ursache des Brandes*

Ein erster Alarm wurde um 19.09 Uhr auf der Ebene -3 des Parkhauses ausgelöst, dies durch den Detektor des Thermokabels. Sofort wurden die Sicherheitsmaßnahmen aktiviert: Schließen der Türen zwischen den Parkdecks und den Treppenhäusern sowie der Brandschutz-Rolltore der Fahrzeugrampen, Abschalten der Lüftung und Aufforderung an die Besucher, das Parkhaus zu verlassen, dies durch ein optisches

und ein akustisches Signal (Sirene). Die Personen konnten das Parkhaus jederzeit zu Fuß über die 5 Treppenhäuser verlassen, um ins Freie zu gelangen (Place Guillaume II / Rue Notre Dame).

Der Parkhausmitarbeiter begab sich auf die Ebene -3 des Parkhauses, um die Situation zu untersuchen, und überzeugte sich davon, dass es keinen Brand gab. Da er den Alarm nicht manuell ausschalten konnte, wurde ein Techniker hinzugezogen. In der Zwischenzeit wurden grundlos drei manuelle Feualarme von Parkhausbenutzern ausgelöst. Nachdem der Techniker eingetroffen war und das Problem behoben hatte, wurden alle vier Alarmmeldungen deaktiviert. Alle Brandschutz-Rolltore der Rampen wurden um 21.37 Uhr elektronisch geöffnet, mit Ausnahme des Tores zwischen den Ebenen -1 und -2, das manuell geöffnet werden musste, da es von Parkhausbenutzern gewaltsam geöffnet worden war, was zu einem erheblichen Zeitverlust beim Wiederöffnen des Tores führte.

Nach einer Untersuchung des Vorfalles durch die für die Installation der Brandmeldeanlage im Parkhaus Knuedler verantwortlichen Firma wurde festgestellt, dass der Vorfall (die Auslösung des ursprünglichen Alarms) auf einen Defekt im Sensor des Thermokabels bzw. einen falschen Widerstandswert des Sensors zurückzuführen war. Nach der Renovierung des Parkhauses und der Verlängerung des Kabels, um auch die angrenzende Rampe zu überwachen, wurde vergessen, den genauen Widerstandswert des Sensors neu zu programmieren. Diese Fehlprogrammierung wurde weder von der für die technische Infrastruktur zuständigen zugelassenen Prüfstelle noch bei der Abnahme der technischen Infrastruktur festgestellt.

Es sei darauf hingewiesen, dass nach der oben genannten Feststellung eine vollständige Kontrolle aller anderen im Parkhaus installierten Detektoren der Thermokabel durchgeführt wurde, ohne dass ein weiterer Fehler festgestellt wurde.

- *Welche Sicherheitsmaßnahmen und -prozeduren wurden eingeführt und zuvor getestet, insbesondere mit dem CGDIS, um auf einen Brand im Parkhaus Knuedler zu reagieren?*

Das Parkhaus erfüllt alle Anforderungen der ITM (Inspection du travail et des mines). Eine ganze Reihe von Sicherheitsmaßnahmen sind in Bezug auf die Erkennung und Löschung von Bränden eingerichtet (u.a. flächendeckende Sprinkleranlage, Brandmeldeanlage, Feuerlöscher, CO-Meldesystem, Brandschutz-Rolltore, Notbeleuchtung, beleuchtete Flucht- und Rettungswegbeschilderung, Gaswarnanlage, Videoüberwachung, digitales Gebädefunksystem, das mit dem CGDIS und der Polizei verbunden ist). Sämtliche Installationen wurden von einem Kontrollbüro getestet und genehmigt.

Im Falle eines Brandes (oder eines anderen Vorfalles) werden die Besucher durch Sirenen und einen visuellen Alarm informiert. Evakuierungspläne befinden sich an jedem Ausgang. Bei einem Feueralarm werden die Strom-Ladesäulen (Ebene 0) deaktiviert und die Aufzüge außer Betrieb gesetzt. Die Einfahrt zum Parkhaus wird blockiert, während die Ausfahrt für die auf der Ebene 0 geparkten Fahrzeuge (wo sich auch die Behindertenparkplätze befinden) geöffnet wird.

Bei einer Ortsbegehung im Dezember 2022 mit der Planungsabteilung des CGDIS wurden die Zugangsmöglichkeiten zum Parkhaus und zur Sprinkleranlage geklärt. Darüber hinaus wurden die Pläne des Parkhauses in digitaler Form an das CGDIS übermittelt, um ein Eingreifen im Brandfall zu ermöglichen.

Schließlich verfügt das Parkhaus über einen ständig besetzten Posten (rund um die Uhr, 7 Tage die Woche), der für die Alarmierung der Rettungsdienste zuständig ist.

- *Wie lange dauerte es, bis ein Techniker, der in der Lage war, das Problem zu lösen, vor Ort war? Wann konnten die letzten Personen das Parkhaus verlassen?*

Nach unseren Informationen war der Techniker, der das Problem lösen konnte, gegen 20.35 Uhr vor Ort. Seine Ankunft verzögerte sich insbesondere aufgrund der Sperrung eines Autobahnabschnitts, der Teil seiner Anfahrtsroute war.

Ab 21.37 Uhr konnten die Nutzer das Parkhaus verlassen, was aufgrund der Anzahl der Autofahrer, die gleichzeitig ausfahren wollten, einige Zeit dauerte.

- *Welche vertraglichen Bestimmungen regeln Probleme dieser Art im Vertrag zwischen der Stadt Luxemburg und dem Parkhausbetreiber? Innerhalb wie viel Stunden muss ein Techniker vor Ort sein und innerhalb wie viel Stunden muss er das Problem lösen? Wurden alle Bestimmungen eingehalten?*

Der Betreiber des Parkhauses intervenierte, indem er die folgenden in der Vereinbarung mit der Stadt Luxemburg vorgesehenen Aufgaben erfüllte: Nach dem Auslösen des Feueralarms begab sich der Parkwächter sofort in den Raum der Brandmeldezentrale, um die Informationen über den Alarm zu überprüfen. Anschließend begab er sich direkt zur Ebene -3, um eine Kontrolle durchzuführen. Als er nichts Ungewöhnliches feststellte, wollte er den Alarm manuell ausschalten. Aufgrund der oben beschriebenen Umstände dauerte die Lösung des Problems länger. Die Vertragsbestimmungen wurden vom Betreiber eingehalten. Ohne die beschriebenen Umstände hätte das Problem schneller gelöst werden können.

- *Wie kommt es, dass nach mehreren Stunden immer noch Menschen im Untergeschoss des Parkhauses festsaßen? Warum wurden diese Personen nicht aus dem Parkhaus evakuiert, bis das Problem gelöst war? Stellte dies kein Risiko für diese Personen dar?*

Es muss klargestellt werden, dass die betroffenen Personen zu keinem Zeitpunkt im Parkhaus eingeschlossen waren und sie das Parkhaus jederzeit zu Fuß über die Treppenhäuser hätten verlassen können, was die meisten Nutzer jedoch nicht taten.

Die Personen im Inneren des Parkhauses wurden vom Parkwächter und der Polizei aufgefordert, das Parkhaus zu verlassen, jedoch ohne Erfolg.

Da es sich um einen Fehlalarm handelte, bestand keine Gefahr für die Menschen.

- *Stellte die Tatsache, dass die Personen weiterhin die Motoren ihrer Autos laufen ließen, kein Risiko für ihre Gesundheit dar? Warum hat niemand die Personen aufgefordert, den Motor abzustellen?*

In der Tat saßen Personen in ihren Autos und ließen die Motoren laufen. Die Abgase führten dazu, dass die CO-Meldung ausgelöst wurde. Dies stellte jedoch keine Gefahr für die Gesundheit dar, da der erreichte Grenzwert niedrig war.

Das Personal des Parkhausbetreibers und die Polizei forderten die betroffenen Personen auf, den Motor ihres Autos abzustellen.

Die vorliegende Stellungnahme wird Ihnen gemäß Artikel 25 des abgeänderten Gemeindegesetzes vom 13. Dezember 1988 sowie Artikel 9 der abgeänderten Geschäftsordnung des Gemeinderats vom 13. Mai 2013 übermittelt und gilt als schriftliche Antwort auf die gestellte Frage. Sie wird im Analytischen Bericht und auf der Internetseite der Stadt Luxemburg veröffentlicht."

4) Frage von Rat Benoy über den schlechten Zustand des Rasens im Stade de Luxembourg (Frage vom 5. September 2024)

„Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

wenige Tage vor dem wichtigen Spiel unserer Fußballnationalmannschaft gegen Weißrussland befindet sich der Rasen im Stade de Luxembourg wieder in einem sehr schlechten Zustand... und dies, obwohl er anscheinend erst in diesem Sommer erneuert wurde! Vor einigen Tagen war nicht einmal klar, ob das Terrain überhaupt bespielbar sein würde...

Ich möchte daran erinnern, dass die Stadt Luxemburg mit nicht unerheblichen Mehrkosten eigens ein Spielfeld mit Hybridrasen anstelle eines klassischen Naturrasens geschaffen hat.

In Anwendung von Artikel 9 der Geschäftsordnung des Gemeinderats möchte ich dem Schöffenrat folgende Fragen stellen:

- Wie ist der aktuelle Zustand des Spielfelds? Was ist der Grund dafür? Wer ist für die Instandhaltung verantwortlich?
- Kann der Zustand des Rasens negative Auswirkungen auf andere Spiele haben, die demnächst stattfinden werden? Wenn ja, wann wird der Rasen endgültig wiederhergestellt sein, und wie kann der reibungslose Ablauf zukünftiger Spiele gewährleistet werden?
- Wurden in diesem Sommer Erneuerungsarbeiten durchgeführt? Um welche Arbeiten handelte es sich? Wie hoch waren die Kosten? Wer trägt diese Kosten?
- Welche anderen Arbeiten wurden in den vergangenen Jahren am Rasen durchgeführt? Wie hoch waren die Kosten?
- Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um in Zukunft einen guten Zustand des Rasens zu gewährleisten?
- Wie hoch waren die Kosten für den Spezialrasen bei der Umsetzung des Stadions? Wie hoch waren die zusätzlichen Kosten im Vergleich zu einem normalen Rasen, für das Anlegen des Rasens und dessen regelmäßige Pflege?“

Antwort von Bürgermeisterin Lydie Polfer

„Luxemburg, den 17 September 2024

Sehr geehrtes Gemeinderatsmitglied,

In Beantwortung Ihrer per E-Mail eingereichten Frage vom 5. September 2024 über den schlechten Zustand des Rasens im Stade de Luxembourg habe ich die Ehre, Ihnen folgende Informationen mitzuteilen:

- *Wie ist der aktuelle Zustand des Spielfelds? Was ist der Grund dafür? Wer ist für die Instandhaltung verantwortlich?*

Die Spielbarkeit des Platzes ist derzeit nicht beeinträchtigt, so dass Sportveranstaltungen darauf ausgetragen werden können. Das Problem wird durch pathogene Pilze verursacht. Die Firma 3S-Tech s.à r.l. hat den Zuschlag für die Pflege des Hybridrasens im Stade de Luxembourg erhalten.

- *Könnte der Zustand des Rasens negative Auswirkungen auf andere Spiele haben, die demnächst stattfinden werden? Wenn ja, wann wird der Rasen endgültig wiederhergestellt sein, und wie kann der reibungslose Ablauf zukünftiger Spiele gewährleistet werden?*

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es schwierig vorherzusagen, wie sich die festgestellten Mängel auf die Spielbarkeit des

Platzes für künftige Spiele auswirken werden. Jedenfalls werden alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Spielbarkeit zu gewährleisten.

- *Wurden in diesem Sommer Erneuerungsarbeiten durchgeführt? Um welche Arbeiten handelte es sich? Wie hoch waren die Kosten? Wer trägt diese Kosten?*

Es wurden Rasenpflegearbeiten durchgeführt, die vom Lieferanten des Hybridplatzes empfohlen wurden. Es handelt sich also nicht um Erneuerungsarbeiten. Die Rasenfläche wurde von einem spezialisierten Unternehmen abgefräst, um die etwa 3 cm dicke Filzschicht und das einjährige Rispengras (*Poa annua*), das in den vergangenen Jahren dort gewachsen war, zu entfernen, damit das Spielfeld die ursprünglichen Eigenschaften des Substrats wiedererlangt und die von der UEFA und der FIFA vorgeschriebenen Stabilitäts-, Sicherheits- und Spieleigenschaften gewährleistet sind. Es ist anzumerken, dass bei Hybridplätzen durch das Rasenmähen eine Filzschicht entsteht.

Die Kosten für die Instandhaltung setzen sich wie folgt zusammen:

1. Ursprünglicher Auftrag: 100.332,60 € inkl. MwSt.
2. Zusätzliche Kosten für die Bekämpfung der Krankheit und Vorbereitung des Spielfelds für das Spiel am 8.9.2024: 36.170,50 € inkl. MwSt.
3. Unterhalt und Krankheitsbekämpfung bis zum Spiel vom 15.11.2024: 65.520,15 € inkl. MwSt.

Die Stadt hat die genannten zusätzlichen Kosten (Punkt 1 und 2) angesichts der Dringlichkeit vorgestreckt; die Betriebskosten des Stade de Luxembourg werden zu 70 % vom Sportministerium und zu 30 % von der Stadt Luxemburg getragen.

- *Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um in Zukunft einen guten Zustand des Rasens zu gewährleisten?*

Es wird eine Präventionsstrategie eingeführt, die die mechanische Pflege, Bewässerung, Gesundheitsüberwachung und Unterhaltungsmethode des Rasens berücksichtigt, um eine erneute Verbreitung der Krankheit zu verhindern. Regelmäßige Analysen werden durchgeführt, um die Entwicklung der Krankheit zu überwachen und zu sehen, ob die Gegenmaßnahmen wirksam sind.

- *Wie hoch waren die Kosten für den Spezialrasen bei der Umsetzung des Stadions? Wie hoch waren die zusätzlichen Kosten im Vergleich zu einem normalen Rasen, für das Anlegen des Rasens und dessen regelmäßige Pflege?*

Die Anfangsinvestition für die Verlegung des Hybridrasens, einschließlich der verschiedenen Netzwerke und der Umgebung innerhalb des Stadions, belief sich auf 3.251.415,07 € (inkl. MwSt.). Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Spielfeldtyp von der FLF empfohlen wurde.

Die zusätzlichen Kosten für ein solches Spielfeld im Vergleich zu einem normalen Rasen werden auf 250.000 € geschätzt. Die Kosten für die regelmäßige Pflege sind ähnlich hoch wie bei herkömmlichen Spielfeldern mit Naturrasen. Hinzu kommen die Kosten für das Abfräsen und Nachsäen von etwa 110.000 € alle 1 bis 3 Jahre.

Diese Stellungnahme wird Ihnen gemäß Artikel 25 des abgeänderten Gemeindegesetzes vom 13. Dezember 1988 sowie Artikel 9 der abgeänderten Geschäftsordnung des Gemeinderats vom 13. Mai 2013 übermittelt und gilt als schriftliche Antwort auf die gestellte Frage. Sie wird im Analytischen Bericht und auf der Website der Stadt Luxemburg veröffentlicht.“