



# ons stad

Nr 78 2005

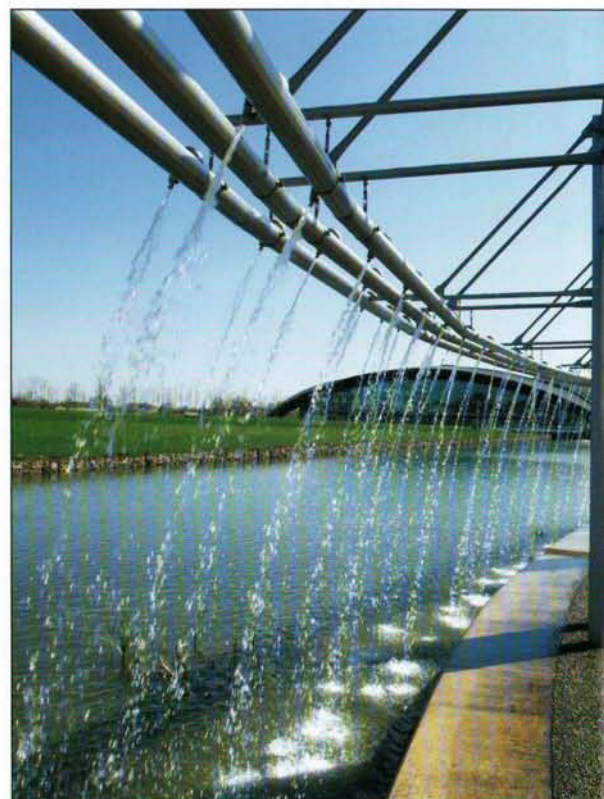
## Öko-City: Ein Blick in die Zukunft



Unsere Städte wachsen. Auch die alte Festungsstadt Luxemburg. Der Flächenverbrauch hält an, und eine fortschreitende Umwandlung von Kulturlandschaft und Natur in urbane Landschaft gefährdet die Ressourcen für zukünftige Generationen. Ökologie im städtischen Raum gewinnt also an Bedeutung. Wohnen, leben und arbeiten in der Stadt, all diese Bereiche sollen künftig einander nicht mehr ausschließen und zudem weniger Ressourcen verbrauchen.

Ein wichtiger Schritt in Richtung nachhaltige Lebensweise wurde 1992 auf der „Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen“ in Rio gemacht. Hier trafen sich Vertretungen aus 179 Staaten, Repräsentanten aus Wissenschaft und Wirtschaft sowie Nicht-Regierungs-Organisationen, um über eine Lösung für die steigenden ökonomischen, ökologischen und sozialen Probleme zu beraten. In der als Abschlussdokument verfassten *Agenda 21* kommt dem Aspekt der Nachhaltigkeit eine wichtige Bedeutung zu.

Auch in der Stadt Luxemburg hat man inzwischen die Zeichen der Zeit erkannt. Eine Vielzahl von Projekten wurde initiiert und teilweise schon umgesetzt. In dieser *Ons Stad*-Nummer geben wir unseren Lesern einen Einblick in Stadtentwicklungspläne, die zwar teilweise noch futuristisch anmuten, aber bereits in zehn Jahren in die Realität umgesetzt sein könnten.



Neue Energiekonzepte, vernetzte Grünflächen, sanfte Mobilität – mit den Schwerpunkten öffentlicher Transport und Fahrrad – und noch bessere Abfallentsorgungssysteme, das ist die politische Herausforderung für das Jahr 2015. „Eine Stadt muss so attraktiv sein, dass Menschen sich trotz knapper Freizeit erholen können, ohne gleich das Auto zu benutzen“, so definieren heute Fachleute die urbanistische Idealvorstellung einer lebenswerten Metropole.

Die Verantwortlichen der Stadt Luxemburg jedenfalls haben die Weichen konsequent in eine ökologische und bürgerfreundliche Zukunft gestellt.



## 2

### Die Wasserversorgung der Stadt Luxemburg: Fast zwei Drittel reines Quellwasser

Während viele andere Städte ihr Trinkwasser oft über Hunderte von Kilometern lange Fernleitungen heranzupumpen müssen, darf unsere Hauptstadt sich in dieser Hinsicht glücklich schätzen: Fast zwei Drittel ihres Wasserbedarfs bezieht die Gemeinde seit vielen Jahren aus ihren eigenen Quellgebieten (insgesamt rund sieben Quellen) in Kopstal, im Mamerdall, in der Millebaach, auf den Siwebueren, auf der Polfermillen, im Gréngewald und im Birelergronn.

Eine Reportage von René Clesse



## 8

### Impact d'une politique énergétique durable sur l'environnement

La ville de Luxembourg s'est engagée dès le milieu des années 1980 dans une politique de maîtrise des consommations et dépenses énergétiques, d'utilisation plus rationnelle de l'énergie et d'introduction de solutions alternatives et novatrices. En 1996, afin de pousser une programmation énergétique urbaine et de porter une réflexion globale sur le volet énergétique elle a créé son propre service énergétique. Depuis lors la ville a poussé sa stratégie pour que localement, dans la mesure des moyens disponibles, l'on assiste à une réduction substantielle des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et autres pollutions qui pourraient porter atteinte au cadre de vie des habitants de la ville.

Par Jean Schiltz, ingénieur-directeur-coordonateur

## 13

### La gestion des déchets dans la Ville de Luxembourg

En 2004 le service d'hygiène de la Ville de Luxembourg a collecté 72 000 tonnes de déchets urbains. Si on compare ce chiffre aux 52 000 tonnes de l'année 1991, le premier constat, plutôt inquiétant, est que la quantité totale de déchets collectés continue à augmenter à un rythme de l'ordre de 2% par an. «Les camions nécessaires pour le transport des 72 000 tonnes de déchets, placés l'un derrière l'autre, formeraient une file d'une longueur de 200 kilomètres», explique Marcel Lamy, chef du service d'hygiène.

Une documentation de Nico Hoffmann

## I-VIII

### ons stad chronik

- \* Référendum du 10 juillet 2005: La Ville de Luxembourg tient à apporter des précisions
- \* «La ville de Luxembourg à votre service»  
Ein Leitfaden für die Stadtbewohner
- \* «Op Onser Gemeng»  
Un journal d'information sur la ville
- \* «Le Grand pillage»  
Nouvelles questions sur le Luxembourg et la Deuxième Guerre mondiale
- \* Bibliothèque municipale:  
L'année Andersen

## 19

### Weniger Auto, mehr Mobilität Stadtverkehr im Jahr 2015

Die Förderung alternativer Verkehrsmittel war überfällig gewesen. In den ersten Jahren des neuen Jahrtausends waren die Luxemburger Europameister, was den Gebrauch des Privatwagens auf Strecken unter zwei Kilometern angeht. Verkehrsexperten hatten vorgerechnet, dass im Stadtverkehr bei Strecken bis zu vier Kilometern das Fahrrad schneller ist als das Auto, von den ökologischen und gesundheitlichen Aspekten ganz zu schweigen. Damit die Menschen aber umstiegen, musste ihnen eine sinnvolle Alternative angeboten werden.

Ein Blick in eine mögliche Zukunft von Raymond Klein



## 24

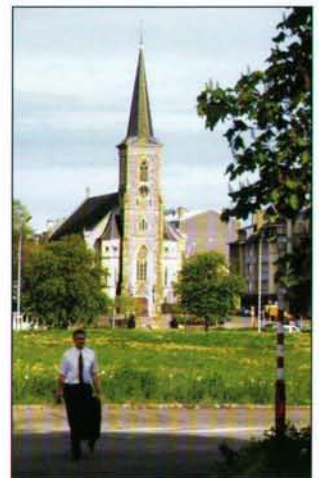
### Ee Bus an d'Zukunft Von Biodiesel über Hybrid bis Wasserstoff

## 26

### Statt Grau Stadtgrün Ein Ausblick in die Zukunft der Parks und Grünanlagen

Stellen Sie sich vor, Sie wohnen in Hollerich in einer schicken, aber bezahlbaren Wohnung mitten im Grünen. Ihre Kinder – wenn Sie welche haben – gehen zur Schule und brauchen dafür höchstens fünfzehn Minuten, zu Fuß wohlgerneht. Nach dem gemeinsamen Frühstück, die Kleinen sind schon unterwegs, holen Sie ihr Fahrrad aus dem Keller und radeln zur Arbeit. Sie haben noch etwas Zeit und entscheiden sich deshalb, durch möglichst viel Natur am Wasser entlang zu fahren: am Merler Bach, dann durchs Petrusstal, den Stadtpark und schließlich über die Rote Brücke und unter schattigen Eichen bis zu Ihrem Büro auf dem Kirchberg. Bei schlechtem Wetter nehmen Sie einfach die Straßenbahn am Cessinger Bahnhof um die Ecke. Undenkbar? Nicht, wenn die städtischen Bau- und Entwicklungsvorhaben eines Tages Wirklichkeit werden.

Ein Beitrag von Ines Kurschat



## 32

### Vu Guckucksblumen a Guckucksär

„Zënter bal dräi Wochen huet de Xavier-Yves Bürger aus der Rue de la Grève opgehale mat fëmmen. Hie wollt dat jo schonn ëmmer maachen, mee all déi Kéiere virdrun ass et him ni méi wéi en hallwen Dag laang gegléckt. An da koum, wat huet misse kommen: D'Judith, seng vill méi charakterfester Fra, sot da regel-méisseg, hie wier a bléif e Schlappschwanz.“

Eng Lëtzebuurger Short-Story vum Josy Braun

## 33

### Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Eine Serie von Fanny Beck

## 34

### Die Klassiker der Moderne zum Abschluss der Saison Programm-Highlights der hauptstädtischen Theater

Eine Rubrik von Simone Beck

## 36

### La Collection luxembourgeoise du Musée national d'Histoire et d'Art

Jean-Pierre Lamboray par Georgette Bisdorff



## ons stad N° 78

mai 2005

Périodique édité par l'administration communale de la Ville de Luxembourg paraissant 3 fois par an.

Fondé en 1979 par Henri Beck †

Tirage: 48 000 exemplaires  
Distribution gratuite à tous les ménages de la Ville de Luxembourg  
La revue ne peut être vendue.

Conception: Georges Fondeur

Coordination: René Clesse

Layout: Dieter Wagner

Photos: imedia

Dessins: Laurent Godmer

© Photothèque de la Ville de Luxembourg

Photocomposition: Beffort S.A., Bertrange  
Imprimé sur les presses de l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg

## Die Wasserversorgung der Stadt Luxemburg

„In der Geschichte ist Wasser, und vor allem sein Ursprung, die Quelle, immer Gegenstand von Verehrung und Respekt gewesen. Die Erfindung des Wasserhahns und der Mineralwasserflasche hat uns vergessen lassen, dass Wasser, bevor es aus dem Hahn fließt oder in Flaschen verkauft wird, ein Geschenk der Natur ist.“

Vandana Shiva

Indische „Brot für die Welt“-  
Mitarbeiterin, Alternativer Nobelpreis



Traditionelle Quellfassung

## Fast zwei Drittel reines Quellwasser

Unsere Erde wird auch als der Blaue Planet bezeichnet. Dies, weil über 70% ihrer Oberfläche mit Wasser bedeckt sind. Dennoch wird die Lebensgrundlage Wasser zur ökologischen und sozialen Herausforderung des 21. Jahrhunderts: Trinkwasserknappheit in vielen Ländern der Dritten Welt, Wasserverschmutzung und Wasservergeudung in den Industriestaaten – diese Stichworte belegen die Tragweite des Problems. Zu dem immensen Verbrauch gesellt sich die schleichende Vergiftung der Wasserressourcen. Ein Großteil der Stoffe wird direkt über Böden und Luft in den Wasserkreislauf geleitet. Neben dem Straßenverkehr und der Verbrennung fossiler Energieträger ist die Landwirtschaft einer der Hauptschuldigen: Durch die allzu massive Ausbringung von Gülle und Pestiziden werden Quellen und Grundwasser verseucht.



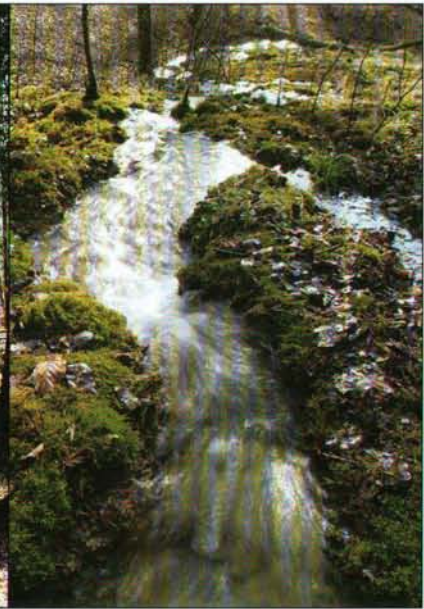
Eine von zwei Wasserkammern  
im Behälter Bridel  
Fassungsvermögen: 2 x 3 750 m<sup>3</sup>



Kluft im Sandstein



Typische Quelfassung



Natürlicher Wasserlauf

## Stadt Luxemburg: Ein Quellgebiet erster Güte

Während viele andere Städte ihr Trinkwasser oft über Hunderte von Kilometern lange Fernleitungen heranpumpen müssen, darf unsere Hauptstadt sich in dieser Hinsicht glücklich schätzen: Rund zwei Drittel ihres Wasserbedarfs bezieht die Gemeinde seit vielen Jahren aus ihren eigenen Quellgebieten (insgesamt rund siebenzig Quellen) in Kopstal, im Mamerdall, in der Millebaach, auf den Siwebueren, auf der Polfermillen, auf den Glasbueren im Gréngewald und im Birelgronn.

„Fréier sinn d'Leit bei d'Waasser gaang, haut kënnt d'Waasser bei d'Leit“, meint der technische Ingenieur Gérard Zimmer vom Wasserwerk der Stadt Luxemburg.

Zimmer, der regelmäßige Schulklassen den Kreislauf des Wassers anhand eines didaktisch hochinteressanten Modells in der Kopstaler Pumpstation erklärt, nimmt sich ausgiebig Zeit, um uns mit den Räumlichkeiten des Betriebes in der Millebaach, mit Quellgebieten, Pumpwerken und Wassertürmen vertraut zu machen.

Das Versorgungsnetz ist in insgesamt vierzehn Zonen unterteilt, deren Pumpstationen und Hochbehälter jeweils für den richtigen Leitungsdruck sorgen, dies wegen der gewaltigen Höhenunterschiede im Umfeld der ehemaligen Festungsstadt. Die einzelnen Gebiete sind der Reihe nach wie folgt unterteilt: Eecherknäppchen, Bambësch, Bridel, Limpertsberg, Kaltgesbréck, Kaltreis TZ, Sandweiler, Tubishof, Senningerberg TZ, Kaltreis HZ, Senningerberg HZ, Kirchberg, Dommeldingerberg und Kockelscheuer.

Insgesamt 67 Leute, Gemeindearbeiter und Beamte, arbeiten beim städtischen Wasserwerk und sorgen dafür, dass das lebenswichtige Nass, das aus dem Hahn kommt, stets in ausreichender Menge vorhanden und von gleichbleibender Qualität ist.

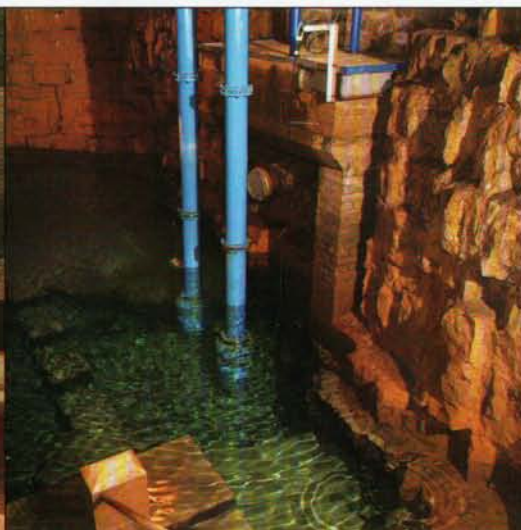
Trinkwasser muss nämlich sehr strengen Kriterien genügen: In hygienischer Hinsicht muss es absolut frei von Bakterien und Krankheitskeimen sein, und aus chemischer Sicht darf es keine schädlichen Substanzen wie etwa Schwermetalle und andere Schadstoffe enthalten. Und physikalisch muss es klar, farb- und geruchlos sein und einen angenehmen Geschmack aufweisen.

Das Trinkwasser der Stadt Luxemburg, das bis zu zwei Dritteln aus Quellgebieten im Luxemburger Sandstein stammt, der eine exzellente Filterqualität hat (ein Drittel kommt vom SEBES-Syndikat am Stausee), ist

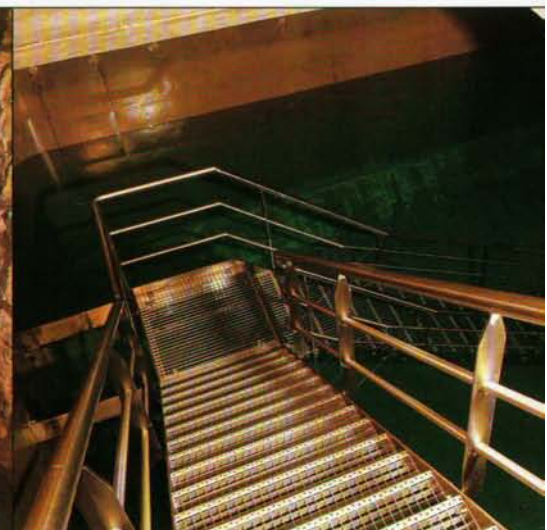
Glasbueren: Sammel- und Absetzbecken mit einer Schüttung bis zu 1 000 Fuder pro Tag



Quellfassung der Pumpstation Pulvermühl (bis zu 5 000 Fuder pro Tag)



Einstieg zur Wasserkammer (Kopstal)



ein Lebensmittel erster Güte. Wäre es Wein, bekäme es zweifellos das Prädikat eines „grand premier cru“.

Schade nur, dass die Menschen dieses Geschenk der Natur so wenig zu würdigen wissen. Von den rund 170 Litern Leitungswasser, die jeder Luxemburger im Durchschnitt täglich verbraucht, werden nur etwa zwei Liter zum Trinken und Kochen verwendet. 56 Liter werden für Bad, Dusche und Körperpflege genutzt, dieselbe Menge an bestem Trinkwasser geht das Klosett runter, 28 Liter entfallen auf Wäsche und Abwasch, weitere 28 Liter werden für's Rasensprengen und für die Autowäsche verbraucht.

Die Stadt Luxemburg indes liefert das Trinkwasser zum Gestehungspreis frei Haus, und zwar für läppische 1,50 Euro pro Fuder (1 000 Liter). Dazu Gérard Zimmer: „Für dieses Geld kriegt man im Supermarkt allenfalls zwei bis drei Flaschen Mineralwasser, seit Wochen oder Monaten abgestanden in Plastikflaschen. Unser Wasser hat mindestens dieselbe Qualität und kommt dazu frisch aus der Leitung.“

Die Leute, die beim Wasserwerk arbeiten, trinken zu Hause jedenfalls Leitungswasser. Und sie wissen warum.



*Vollautomatische Pump- und Filteranlage in Kopstal, die im Jahre 2000 fertiggestellt wurde*



*Oberflurhydrant auf dem Knuedler: Einer der wenigen öffentlichen Trinkwasserspender der Stadt Luxemburg*

*Die technische Dienststelle des städtischen Wasserwerks in Mühlenbach*





Entlüften und Spülen  
einer neuverlegten Netzleitung



Wartungsarbeiten



Gérard Zimmer erklärt einer  
Schulklasse den Wasserkreislauf  
anhand eines Modells



## Etwas Geschichte

Erst ab dem 13. Jahrhundert wurde die Menschheit sich langsam der Bedeutung des Trinkwassers als möglicher Krankheitsursache bewusst. Überall wurden Pest- und andere Seuchenkrankheiten von den Brunnen ferngehalten. Die besondere Topographie der Stadt Luxemburg brachte es mit sich, dass ausgerechnet das gutbürgerliche Stadtzentrum in puncto Wasserversorgung am schlechtesten dran war. Die Unterstädte verfügten immerhin über einen durchfließenden Bach, die Alzette. Allerdings war aus dem einst fischreichen Gewässer mit der Zeit eine trüb dahinfließende Jauche geworden. Dafür standen ihnen von alters her mehrere Quellen bzw. Laufbrunnen zur Verfügung.

Noch im 17. Jahrhundert musste das Trinkwasser für die Oberstadt mühevoll aus den Vorstädten herangekarrt werden – nur das Schloss auf dem Bockfelsen und zwei Klöster verfügten zu diesem Zeitpunkt über Ziehbrunnen. Erst Vauban ließ drei Brunnen in der Oberstadt graben, die aber nur für das Militär reserviert waren. Kein Wunder also, wenn die Bevölkerung vermehrt auf Regenwasser zurückgriff, das in privaten Zisternen aufgefangen wurde.

Eine üble Choleraseuche suchte 1832 die Stadt heim, gefolgt von einer Typhusepidemie im Jahre 1841. Im Gefolge dieser Epidemien setzte der Schöffenrat 1845 eine Kommission ein zum Studium der Wasserfrage, und zwei Jahre später wurde ein öffentli-

chen Wettstreit zur Anlage einer ersten Wasserleitung ausgeschrieben. Der Chemiker Robert Koch (1843-1910) wies erst 1883 den Erreger der Cholera nach, und erst nach und nach gelang es, durch geeignete Filteranlagen keimfreies Trinkwasser zu erlangen.

Aber immerhin: 1858 wurde der sehr originelle Plan des damaligen Stadtarchitekten Jean-François Eydt angenommen, der darin bestand, den 68 Meter tiefen Neutorbrunnen um weitere drei Meter zu vertiefen, um ihn dann durch einen durch die Felsen getriebenen, 309 Meter langen Stollen mit den Eichtorquellen zu verbinden. Die neue Wasserleitung wurde 1866 in Betrieb genommen: Ein Pumpwerk im Pfaffenthal drückte das Wasser der Eichtorquellen die 81 Meter hoch zur Oberstadt. 1800 m<sup>3</sup>/Tag wurden in einen Behälter beim Kavalier Berlaimont hochgepumpt, von wo aus das Wasser in das städtische Netz abgegeben wurde. Doch die Qualität der Eichtorquellen war von Anfang an umstritten: Als man nach dem Abzug der Garnison und der Entmilitarisierung der Stadt auch Wasser von außerhalb des Festungsperimeters in die Stadt leiten durfte, konnte man endlich auf unbelastete Quellen zurückgreifen, so etwa in Pulvermühl, Mühlenbach, Siebenbrunnen, Bridelkopstal, im Birelgronn und dem Gréngewald (Dommeldingerberg).

1968, nach hundert Jahren also, wurden die technischen Anlagen in Pfaffenthal abgebaut, und die Eichtorquellen wurden wieder wie vor 1866 in die Alzette geleitet.



Wasserturm Kaltreis  
Fassungsvermögen: 2 000 m<sup>3</sup>  
Gesamthöhe: 40 m  
Inbetriebnahme: Juni 1987



Der 1902 erbaute Limpertsberger Wasserturm  
(Höhe: 28 m) ist heute außer Betrieb  
und steht unter Denkmalschutz



Auslaufmulpe zum Befüllen des Behälters

Eichtorquelle:  
Quellengang und Zugangstreppe



## Wassertürme

Etwa seit Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Wasserversorgung in den wachsenden Städten von Hausbrunnen auf Rohrnetze umgestellt, die Frischwasser in jede Wohnung leiteten. Damit der Wasserdruck auch in den am höchsten gelegenen Häusern noch ausreichend war, musste das Wasser noch höher als die obersten Wohnungen gespeichert werden. Dazu wurden auf Anhöhen oder im Flachland Hochbehälter in Türmen angelegt. Die Speicherung großer Mengen des sehr schweren Wassers war eine ingenieurtechnische und architektonische Herausforderung. Daher war das Fassungsvermögen der ersten Türme noch gering. Doch im Lauf der Zeit wurden statisch raffinierte Behälterformen entwickelt, die zunächst aus Gusseisen und Stahl gebaut wurden, später auch aus Beton. Diese Behälter fassten zur Zeit ihrer Errichtung ein Viertel des Tagesbedarfs und konnten über Hydranten auch die Feuerwehr jederzeit mit großen Wassermengen versorgen.

Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts gaben sich die Architekten große Mühe mit der baulichen Gestaltung. Viele Wassertürme standen in Sachen Kunst und Ästhetik den Kirch- und Schlosstürmen nicht nach und waren somit eine Zierde des Stadtbildes.

In den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts entwickelte sich der Limpertsberg zum Wohnviertel, aber die Bürger klagten von Anfang an über Wassermangel und allzu geringen Druck in den Leitungen. 1882 beschloss der Stadtrat deshalb, einen ersten Wasserturm in der Avenue du Bois auf Limpertsberg zu errichten. Dieses architektonisch reizvolle Bauwerk, das 1902 fertiggestellt wurde, steht auch heute noch, obwohl es längst außer Betrieb ist, genau wie der 1935 errichtete Wasserturm gegenüber der Maternité an der Arloner Straße, der vom Netz genommen wurde, als das neue Reservoir im Bambösch in Betrieb ging.

Die beiden großen Türme, die heute für den Druck in den Leitungsnetzen der Stadt Luxemburg sorgen (10 Meter Höhe = 1 bar) sind jener auf Tubishof (*Kuelebiert*) mit einem Fassungsvermögen von 800 Kubikmetern und natürlich der erst 1987 errichtete gigantische Wasserturm im Bonneweger Kaltreis-Viertel, der 2000 Kubikmeter aufnehmen kann.

Im Inneren sind Wassertürme meistens leer. Ganz oben befindet sich der gewaltige Behälter, zu dem das Wasser via Elektropumpe geleitet wird und danach ins Leitungsnetz gespeist wird. Ein Überlaufrohr sorgt dafür, dass es nicht zu Überschwemmungen kommt.



Perspektivische Ansicht der neuen Beggener Kläranlage (Computersimulation)

### Ein Drittel Wasser vom Stausee

Anfang der fünfziger Jahre beschloss die Luxemburger Regierung, für den durch die Industrialisierung des Landes wachsenden Verbrauch neben den Quellgebieten auch auf Flusswasser, so genanntes Oberflächenwasser, zurückzugreifen. Eine ausreichende Wasserversorgung konnte nur durch einen Staudamm gelöst werden, da es in Luxemburg keine großen natürlichen Seen gibt. Das enge Flusstal der Sauer und die felsigen Ufer, die dem Staudamm sicheren Halt geben, waren die idealen Voraussetzungen für das Anlegen eines künstlichen Sees. Die Bauzeit für die 47 m hohe Bogenstaumauer betrug knapp drei Jahre, von 1955 – 1957. Die Wandstärke variiert zwischen 1,5 m an der Krone und 4,5 m am Fuß. Der Stausee bedeckt bei maximaler Füllung eine Fläche von 3,8 qkm und hat ein Fassungsvermögen von 60 Millionen Kubikmeter. Im Jahre 1962 wurde das „Syndicat des Eaux du Barrage d'Esch-sur-Sûre“, kurz SEBES, gegründet. Seine Aufgaben sind die Aufbereitung des Rohwassers aus dem Stausee zu Trinkwasser, sowie die anschließende Einspeisung in die Verteilernetze der verschiedenen Gemeinden. Heute werden rund 70 Prozent der luxemburgischen Bevölkerung mit SEBES-Wasser versorgt. Die Stadt Luxemburg ist seit 1969 ans SEBES-Netz angeschlossen, wo sie inzwischen über ein Drittel ihres Bedarfs an Trinkwasser bezieht. Die Aufbereitungsanlagen der SEBES befinden sich in Esch-Sauer.

Mit seinen rund 42 km Uferlänge ist der Stausee der Obersauer ohne Zweifel das wichtigste und auch landschaftsprägende stehende Gewässer Luxemburgs, das natürlich auch viele Touristen anzieht.

### Gewässerschutz fängt zu Hause an

Wasser entnehmen und verbrauchen bedeutet immer einen Eingriff in den Wasserhaushalt der Natur. Gewässerschutz beginnt daher nicht erst bei der Abwasserreinigung, sondern bei der Einschränkung des Verbrauchs.

Im Sommer sollte man zum Beispiel auf das Besprengen des Rasens verzichten, denn auch ein durch Trockenheit strapazierter Rasen erholt sich beim nächsten Regen wieder. Zum Begießen von Blumen und Gemüse Regenwasser benutzen! Regentonnen mit entsprechender Auffangvorrichtung kann man mühelos an fast jedem Dachabflussrohr installieren.

Regenwassersammelanlagen (mit einem Mindestfassungsvermögen von 3 000 Litern pro Wohnung) erlauben nicht nur, wertvolles Trinkwasser beim Toilettenspülen oder Autowaschen einzusparen, sondern verzögern auch den Regenablauf von den Dachflächen und entlasten somit die Kanalisation. Pflanzenschutzmittel, wenn überhaupt, dann nur mäßig gebrauchen; ein Tausendstel Gramm reicht aus, um zehn Fuder Grundwasser untrinkbar zu machen!

Übermäßiges Düngen hat genau so nefaste Auswirkungen: Ein Kilogramm Stickstoffdünger, zur falschen Zeit ausgebracht (und im Boden zu Nitrat umgewandelt) kann etwa 100 Fuder Grundwasser unbrauchbar zum Trinken machen. Deshalb: im Kleingarten nicht auf Quantität, sondern auf Bioqualität hinarbeiten, im Sinne eines besseren Gewässerschutzes.

Natürlich gilt das auch – in weit größerem Maße – für die Landwirtschaft: Wenn die Bauern weiter so intensiv mit Gülle düngen wie bisher, wird das Grundwasser irgendwann so verseucht sein, dass die Quellgebiete kein Trinkwasser mehr hergeben. Hier muss europaweit unbedingt Remedur geschaffen werden.

### Neue Beggener Kläranlage: Baubeginn im Jahre 2006

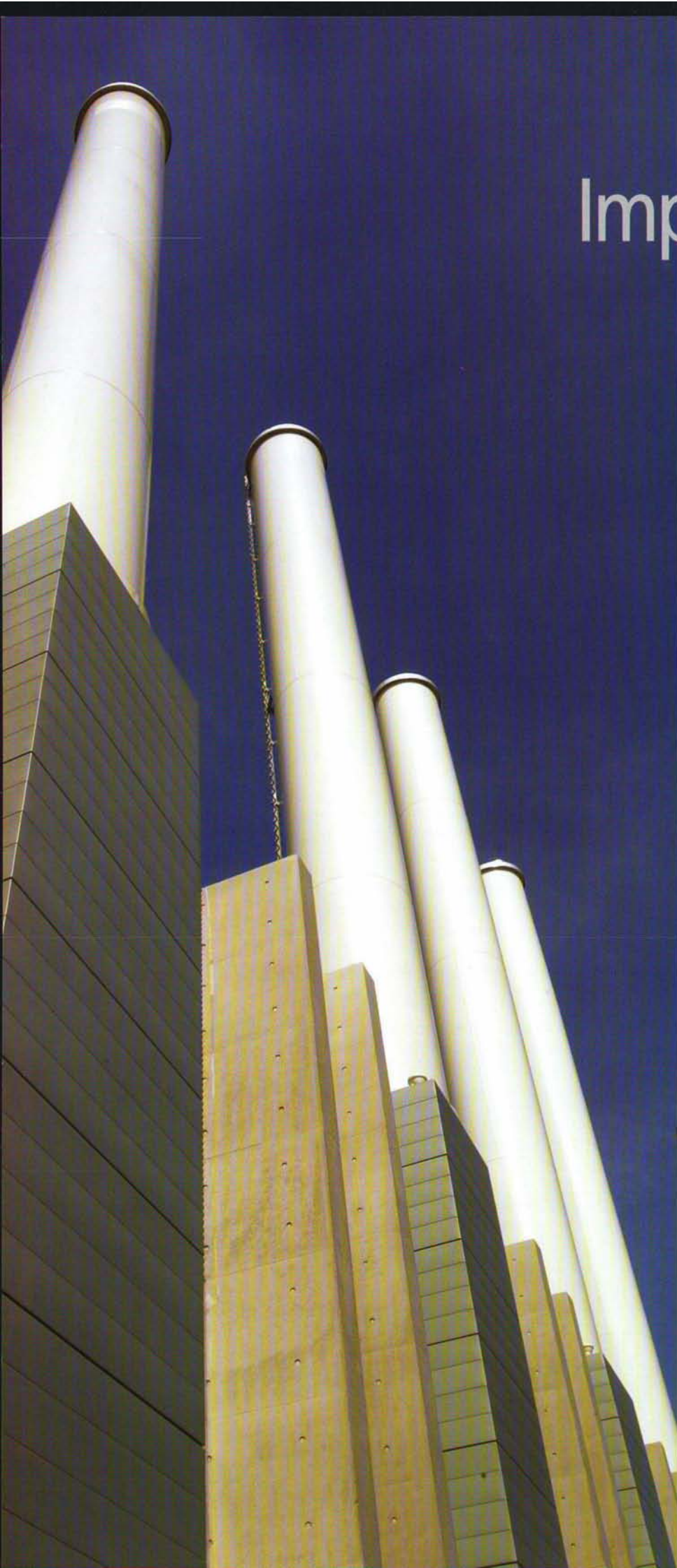
In der *Ons Stad*-Nummer 75, die sich vor allem mit der Geschichte der Hygiene auseinandersetzte, hatten wir in unserem Beitrag über die Kanalisation der Stadt Luxemburg u.a. geschrieben: „Auch die inzwischen dreißig Jahre alte Beggener Kläranlage ist technisch nicht mehr zeitgemäß, weil moderne Anlagen nach der biologischen inzwischen auch eine chemische Stufe besitzen, um weitere Schadstoffe aus den Abwässern zu filtern.“

Die Stadtverwaltung hat dieses Problem längst erkannt, und in Bälde soll die Anlage an den neuesten wissenschaftlichen und ökologischen Stand angepasst werden.“

Nun, am Montag, den 25. April 2005 beschloss der Gemeinderat einstimmig den Bau einer neuen Kläranlage in Beggen mit einem Kostenvoranschlag von 59 Millionen Euro, die zu 90 Prozent vom Staat übernommen werden.

Nächstes Jahr soll mit dem Bau begonnen werden. Als Ziel gilt eine Kapazität von 210 000 Einwohnergleichwerten, vor allem aber eine zusätzliche chemische Klärstufe, die das Herausfiltern der giftigen Nitrate und anderer Stickstoffe mit modernstem Know-how ermöglichen soll, so wie es eine EU-Richtlinie vorschreibt. Nach der Fertigstellung der neuen Anlage – voraussichtlich im Jahre 2009 – kann dann die zweite Kläranlage in Bonneweg außer Betrieb genommen werden. Und die Stadt Luxemburg wird nicht nur in punkto Aufbereitung von Trinkwasser, sondern auch in Sachen Abwasserentsorgung endlich auf dem neuesten Stand der Technik sein.

René Clesse



# Impact d'une politique

En 2002, la consommation mondiale de l'énergie dépassait l'équivalent de 9 400 millions de tonnes de pétrole. Le pétrole fournit 37 % de l'énergie consommée dans le monde, le gaz 24 % et le charbon 25%. L'énergie hydroélectrique représente 6% de la production mondiale de l'énergie. Les réserves mondiales d'énergie fossile sont concentrées dans quelques régions du monde: pour le pétrole principalement le Moyen-Orient, pour le gaz naturel le Moyen-Orient et l'ex-Union Soviétique et pour le charbon l'ex-Union Soviétique, les Etats-Unis, l'Europe et la Chine. Au rythme de consommation et dans les conditions d'exploitation actuelles, les réserves officielles de pétrole du Moyen-Orient sont suffisantes pour assurer environ 100 années de production. Le niveau des réserves officielles dépend, parmi d'autres facteurs, des progrès technologiques, de la découverte de nouveaux gisements. Les réserves de charbon sont plus abondantes, mais l'exploitation crée des nuisances plus grandes que celles des combustibles liquides et gazeux.

Dans un pays comme la France, l'énergie utilisable par le consommateur final (particulier, collectivité locale, entreprise) ne représente qu'un peu plus de 60% de l'énergie consommée totale (appelée aussi consommation brute). Le reste est perdu au cours de la transformation de l'énergie en une forme utilisable pour les activités humaines ou lors de son transport.

Le Directeur Exécutif de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) a dit lors de la présentation en février dernier du compte rendu sur la politique énergétique du Luxembourg, que toute politique énergétique durable devait s'appuyer sur trois piliers: assurer la croissance économique, garantir la sécurité d'approvisionnement et surtout être respectueuse de l'environnement. Selon l'AIE les besoins en énergie per capita au Luxembourg demeurent parmi les plus hauts des pays membres.

Un but essentiel d'une politique énergétique respectueuse de l'environnement est la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Celle-ci passe par une réduction de la consommation en énergie, une utilisation rationnelle de l'énergie et une augmentation de l'efficacité énergétique.

La réduction de la consommation en énergie consiste en une diminution de l'utilisation des énergies fossiles et en un développement de la mise en œuvre d'énergies

# énergétique durable sur l'environnement

renouvelables telles le biogaz, le soleil et le vent. L'utilisation rationnelle de l'énergie demande de mettre en place des techniques tirant un rendement maximum de l'énergie utilisée. Augmenter l'efficacité énergétique veut dire par exemple améliorer les déperditions énergétiques des immeubles, infléchir la mobilité en faveur des transports en commun en imposant pour cela des mesures réglementaires afférentes si nécessaires. Les plus grandes économies en énergie peuvent être faites dans les secteurs des transports et de la construction.

La ville de Luxembourg s'est engagée dès le milieu des années 1980 dans une politique de maîtrise des consommations et dépenses énergétiques, d'utilisation plus rationnelle de l'énergie et d'introduction de solutions alternatives et novatrices. En 1996, afin de pousser une programmation énergétique urbaine et de porter une réflexion globale sur le volet énergétique elle a créé son propre service énergétique. Depuis lors la ville a poussé sa stratégie pour que localement, dans la mesure des moyens disponibles, l'on assiste à une réduction substantielle des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et autres pollutions qui pourraient porter atteinte au cadre de vie des habitants de la ville. Son plan énergétique ambitieux et son programme d'actions permettent de planifier une recherche de l'efficacité éner-

gique optimum, de développer des énergies renouvelables sur son propre patrimoine et celui des autres consommateurs de la Ville. Ce plan énergétique s'est traduit par la mise en place progressive du chauffage urbain dans différents quartiers de la Ville en utilisant la technologie de la cogénération, de la mise en œuvre de technologies de valorisation de biogaz, de bois de rebut, d'énergie solaire thermique et photovoltaïque, de l'exploitation d'une pile à combustible dans un bâtiment de la ville dans le cadre d'un projet pilote, de l'intégration dans la flotte urbaine de trois bus mis en mouvement par des piles à combustibles dans le cadre d'un vaste projet européen supporté par la Commission Européenne (projet CUTE). Dans la flotte de bus de la ville sont également opérationnels trois bus électriques hybrides et 45 bus roulant au biodiesel, source d'énergie renouvelable et biodégradable.

Le programme d'actions se poursuivra par la construction d'une école basse énergie à Hamm, la mise en œuvre d'un concept de construction pour maisons à appartements en qualité «basse énergie» et d'autres initiatives pour utiliser l'énergie de façon plus intelligente et tirer mieux parti des ressources renouvelables et décentralisées. La ville de Luxembourg est consciente du rôle exemplaire qu'elle se doit de jouer sur le plan énergétique.

## Le soleil: source de toute énergie

Le soleil a été pour longtemps la seule source d'énergie et la découverte du feu à partir du bois remonte à la nuit des temps. De tous temps l'énergie solaire a été utilisée par l'homme. Archimède mit au point, environ 250 ans avant notre ère des miroirs pour concentrer l'énergie solaire et incendier la flotte romaine assiégeant Syracuse. Héron d'Alexandrie, environ 100 ans avant notre ère, réalisa une machine solaire permettant le pompage de l'eau. A cause de son énergie créatrice le soleil a également joué de tous temps un rôle primordial dans les symboles utilisés par les religions et croyances. Source de chaleur le soleil est symbole de lumière et de renouveau éternel.

Le soleil bien que distant de 150 millions de km demeure notre plus grande source d'énergie même si elle est intermittente. A part le nucléaire le soleil est à l'origine de toutes les énergies, notamment des énergies renouvelables: grâce à la photosynthèse qui permet la production du bois et grâce à la chaleur qui provoque le cycle de l'eau et le vent. L'énergie hydraulique prend son origine dans le fait que les étendues d'eau réchauffées par le soleil dégagent de la vapeur d'eau qui retombe sous forme de précipitations sur les reliefs. Les cours d'eau grossissent et entraînent, par gravité, roues

La nouvelle piscine de Limpertsberg, équipée de panneaux solaires thermiques



et turbines. L'énergie éolienne est due au fait qu'une partie du rayonnement incident réchauffe inégalement l'atmosphère et crée ainsi des zones de basse et de haute pression qui mettent en mouvement les masses d'air. Les combustibles fossiles tels que le pétrole, le gaz et le charbon ont également pour source le soleil: il s'agit de produits de transformation d'organismes ayant vécu il y a des millions d'années. Lors de la combustion des énergies fossiles l'énergie solaire qui a donc permis leur «création» est restituée sous forme de chaleur tandis que du  $\text{CO}_2$  (gaz à effet de serre) est libéré dans l'atmosphère. Les énergies fossiles ne sont pas renouvelables.

L'atmosphère renferme des gaz qui retiennent la chaleur sur la terre, appelés «gaz à effet de serre». Ces gaz sont de la vapeur d'eau, du gaz carbonique, du méthane, etc. Nos activités sur terre n'ont pas un impact direct sur la quantité de vapeur d'eau dans l'atmosphère. Nos activités entraînent cependant une importante émission de  $\text{CO}_2$ . L'utilisation de la biomasse (arbres, plantes, etc) comme source d'énergie n'augmente pas la quantité de  $\text{CO}_2$  dans l'atmosphère car, pour un temps donné, la quantité de  $\text{CO}_2$  produite ne dépasse pas celle qui est absorbée en même temps par les plantes et les océans. Il en est autrement des énergies fossiles. La consommation massive de ces énergies a libéré en un laps de temps relativement court du  $\text{CO}_2$  accumulé durant plusieurs millénaires. Le cycle production/absorption de  $\text{CO}_2$  est ainsi déséquilibré. Le  $\text{CO}_2$  est un des principaux éléments responsables des pollutions acides.

## Biomasse - Le bois

Le bois a constitué depuis mémoire d'hommes la matière première par excellence et une source d'énergie indispensable pour l'humanité. Si l'évolution technologique a permis d'utiliser des sources nouvelles d'énergie et si le bois a été délaissé pendant tout un temps au profit des sources d'énergies fossiles dans les pays les plus industrialisés, le bois reste cependant une source fondamentale indéfiniment renouvelable pour autant que le capital forestier ne soit pas diminué par déboisement ou par le feu.

Au Luxembourg les ressources de bois disponibles et utilisables pour des chaufferies de bois permettraient de chauffer environ

10 000 maisons. La combustion du bois est neutre du point de vue émissions de dioxyde de carbone ( $\text{CO}_2$ ). Le bois libère uniquement le  $\text{CO}_2$  qu'il a pris lors de sa croissance.

La ville de Luxembourg a décidé d'installer une chaufferie de bois sur le site de la rue Mongenast-Servais pour y chauffer le complexe scolaire et sportif municipal, le Lycée étatique et dans le futur des maisons individuelles. La chaufferie alimentée automatiquement à partir d'un silo de stockage souterrain par une vis sans fin fonctionne à l'aide de copeaux de bois provenant en majeure partie de l'exploitation des forêts de la ville. Munie de la technologie la plus moderne la chaufferie à bois a une puissance thermique de 750 kW. La mise en service de cette chaufferie permettra de réaliser des économies d'énergie primaire annuelles d'un équivalent d'environ 150 000 litres de mazout et une réduction des émissions de dioxyde de carbone d'environ 300 tonnes par an.

## Gaz de fermentation des boues d'épuration

A la station d'épuration de Beggen la ville a mis en place une centrale de cogénération valorisant le gaz produit à partir de la fermentation des boues d'épuration dans un digesteur. Ce gaz est donc disponible sur place. La centrale assure la production combinée de chaleur et d'électricité. L'électricité produite est injectée dans le réseau public tandis que la chaleur est utilisée sur le site. La puissance thermique installée est de 2 974 kW. Pendant les cinq dernières années la centrale a produit 17 000 000 kWh d'électricité. Cette installation permet d'améliorer le bilan énergétique de la station d'épuration qui sera après sa restructuration et son extension prochaines une des usines de traitement les plus modernes existantes et jouera pleinement son rôle dans la lutte contre la pollution de nos cours d'eaux.

## Energie solaire

L'énergie solaire peut être convertie en chaleur et en électricité. Les panneaux solaires thermiques permettent de convertir l'énergie solaire directement en chaleur pour produire par exemple de l'eau chaude. La production de chaleur est réalisée grâce à des capteurs solaires. Ils transmettent la chaleur à un fluide transporteur de chaleur, ce qui permet son utilisation domestique.



imedia

Vis d'extraction de bois



Panneaux solaires  
Ecole Batty Weber

Centrale de cogénération  
Kirchberg ►

Un but essentiel d'une politique énergétique respectueuse de l'environnement est la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Celle-ci passe par une réduction de la consommation en énergie, une utilisation rationnelle de l'énergie et une augmentation de l'efficacité énergétique.

Chaudière à bois



Les cellules photovoltaïques sont des semi-conducteurs capables de transformer l'énergie solaire en électricité. L'effet photovoltaïque a été découvert par Becquerel en 1839 mais il a fallu attendre un siècle avant que les scientifiques ne commencent à exploiter ce phénomène de la physique. L'utilisation des cellules solaires a débuté dans le domaine spatial (satellites, navettes). La technologie photovoltaïque présente des qualités sur le plan écologique car le produit fini est non polluant, si ce n'est par l'occupation de l'espace pour les installations de grandes dimensions.

Les deux techniques n'atteignent que difficilement une exploitation industrielle à cause de l'intermittence de l'énergie solaire et de la nécessité d'un stockage.

L'école à la rue Batty Weber et le Hall sportif à Cessange ont été équipés de panneaux solaires thermiques. La nouvelle piscine de Bonnevoie et le nouveau bâtiment administratif de la ville seront équipés d'installations photovoltaïques.

Afin de profiter «passivement» de la chaleur et de la lumière du soleil il faut aménager les bâtiments en fonction des apports solaires. La nouvelle école à Hamm a été conçue suivant les critères basse énergie. A Merl un concept de construction pour maisons à appartements en qualité «basse énergie» a été développé.

ment. Fin 2004 la puissance électrique installée était de 18 000 kW.

Des centrales de production de chaleur et des réseaux de distribution ont été réalisés dans les quartiers de Kirchberg, Limpertsberg, Gare, Merl/Belair et Bonnevoie. La centrale de production au plateau du Saint Esprit et le réseau de distribution pour la vieille ville est en voie de construction. Une centrale de cogénération avec un système de décompression du gaz a été installée sur le site des services municipaux à la rue de Bouillon.

Entre 1997 et 2004 la Ville a investi quelques 40 millions d'Euros dans le chauffage urbain. Fin 2004 le réseau de chauffage urbain posé est d'environ 19 km. Pendant cette même période les installations de cogénération ont produit quelques 145 millions kWh d'électricité. Grâce au chauffage urbain et à la technique de la cogénération 34 millions de litres de mazout ont été économisés pendant la période de 1998 à 2004. Pendant la même période la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> a été de 98 000 tonnes. A court terme et en considérant les projets de la ville, les économies d'énergie primaire peuvent être évaluées à 12,5 millions de litres de mazout par an et les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> à 37 000 tonnes par an.

### Piles à combustible

La ville soutient également les nouvelles technologies. C'est ainsi qu'ensemble avec la société SOTEG elle exploite une pile à combustible à LUXEMBOURG-CENTS. La ville participe dans le programme CUTE et a intégré dans sa flotte trois bus mis en mouvement à l'aide de piles à combustible.

La pile à combustible est actuellement au centre des discussions dans le monde de l'énergie. La pile à combustible est considérée par un nombre croissant d'experts comme une des technologies clés du 21<sup>e</sup> siècle. Elle permet de produire localement de l'électricité et de la chaleur en utilisant directement l'énergie chimique de l'hydrogène ensemble avec l'oxygène de l'air. Les piles à combustible sont non polluantes car elles ne rejettent que de l'eau. La technique de la pile à combustible est connue depuis longtemps. Elle n'a cependant jamais atteint un stade industriel car les matériaux pour la mise en pratique n'étaient pas disponibles.

### Chauffage urbain

La ville de Luxembourg a décidé d'investir dans la mise en œuvre progressive du chauffage urbain dans les quartiers de la ville. La chaleur est produite à l'aide de la technologie de la cogénération, permettant la production combinée de chaleur et d'électricité avec un très haut rendement énergétique. La chaleur est produite par récupération de l'énergie non exploitée par la production électrique et par des chaufferies d'appoint fonctionnant au gaz naturel. Cette technologie présente des avantages économiques et écologiques car elle permet de réaliser une réduction des émissions de dioxyde de carbone d'environ 40% par rapport à des chaudières décentralisées. Le rendement des centrales combinées est beaucoup plus élevé que celui des usines ne produisant que de l'électricité. L'ensemble des clients raccordés au chauffage urbain représentent actuellement environ 90 MW de puissance chaleur et le cap des 100 MW est visé prochaine-

Moteur de la centrale de cogénération de la Gare





Chaudière à gaz

Il faut avant tout faire des économies d'énergie:  
réduire les besoins  
et augmenter le rendement technique  
des procédés  
de conversion d'énergie.



#### «Climate Star 2004»

Tous les projets de la ville de Luxembourg réalisés dans le domaine de l'énergie ont pour point de mire les gains environnementaux à en retirer.

Le Luxembourg s'est fixé pour but de produire 5,7% de son électricité à l'aide d'énergies renouvelables. La Ville de Luxembourg apportera dans les limites de ses moyens sa contribution à ce but ambitieux. Jusqu'à présent la ville a investi environ 4,5 millions d'Euros dans le domaine des énergies renouvelables (biogaz, bois, solaire,...).

Dans le souci d'économiser de l'énergie, la ville a établi une base de données énergétiques devant permettre la mise en œuvre des mesures de restructuration énergétiques sur son propre patrimoine. Pour toute autre construction sur le territoire de la ville des critères énergétiques ont été élaborés devant aboutir également à des économies d'énergie notables.

Dans un souci de rendre attentifs les citoyens de la ville à l'intérêt d'une utilisation rationnelle et parcimonieuse de l'énergie, la ville a réalisé une campagne de sensibilisa-



Ballons de stockage d'eau chaude

imedia

tion pendant les années 2003 et 2004. Dans le même but des subventions sont accordées pour les chaudières à condensation et pour des capteurs solaires thermiques.

Le 25 février dernier la Ville de Luxembourg a reçu le prix «Climate Star 2004» par le réseau «Alliance pour le climat» pour son engagement en faveur de la protection du climat et la réduction des gaz à effet de serre. Ce prix met l'accent sur les énergies renouvelables et les critères de sélection sont le caractère innovant des projets réalisés, leur efficacité et leur efficacité du point de vue coût ainsi que le rôle qu'ils jouent dans la politique d'ensemble environnementale de la Ville.

Les énergies fossiles risquent d'être assez rapidement épuisées par une consommation intensive et les énergies renouvelables n'ont qu'un impact limité.

Comme il est à craindre que les ressources énergétiques risquent d'être insuffisantes pour assurer le niveau de vie et les besoins de l'humanité il faut avant tout faire des économies d'énergie: réduire les besoins et augmenter le rendement technique des

procédés de conversion d'énergie. Les énergies renouvelables pourraient devenir compétitives si le calcul du prix tenait compte, à côté de considérations purement économiques, de réalités d'une autre nature comme les conséquences pour l'environnement (augmentation de l'effet de serre, p.ex.) ou la santé (pollution de l'air). Néanmoins la mise en place d'une stratégie d'énergie-mix, c.-à-d. où l'énergie consommée est produite à partir de tout un ensemble de sources est incontournable.

Jean Schiltz,  
ingénieur-directeur-coordonateur

# La gestion des déchets dans la Ville de Luxembourg

**E**n 2004 le service d'hygiène de la Ville de Luxembourg a collecté 72 000 tonnes de déchets urbains. Si on compare ce chiffre aux 52 000 tonnes de l'année 1991, le premier constat, plutôt inquiétant, est que la quantité totale de déchets collectés continue à augmenter à un rythme de l'ordre de 2% par an. «Les camions nécessaires pour le transport des 72 000 tonnes de déchets, placés l'un derrière l'autre, formeraient une file d'une longueur de 200 kilomètres», explique Marcel Lamy, chef du service d'hygiène.

Un deuxième constat, plus rassurant, est que, sur la même période, la part de déchets recyclés est passée de 14% à plus de 40%! Entre 1991 et 2004 les déchets résiduels incinérés ont même diminué de 45 000 à 43 000 tonnes l'an. Ce résultat encourageant est le fruit d'une sensibilisation accrue du public et d'une diversification renforcée de la collecte des déchets recyclables, mais a pu être obtenu grâce aussi à la coopération des habitants de la ville qui pratiquent le tri de déchets avec beaucoup d'engagement.

Avec 900 kg/an et par habitant la production de déchets de la Ville de Luxembourg se situe à un niveau extrêmement élevé. Ce chiffre élevé s'explique surtout par l'extrême concentration à Luxembourg de secteurs d'activités comme les administrations, les banques et les services, ce qui fait qu'en journée plus de 120 000 visiteurs de toutes les régions du pays et des pays limitrophes viennent s'ajouter aux 80 000 résidents. Le revers de ce succès de la capitale sont des quantités de déchets supplémentaires qui gonflent la statistique des déchets produits par an et par personne.

## D'où viennent ces montagnes de déchets?

De tout temps l'activité de l'homme a généré des déchets. Si les déchets ne sont pas une invention des temps modernes, il est un fait que, de nos jours, leur prolifération devient préoccupante, aussi bien du point de vue de la protection de l'environnement que du point de vue du coût de leur traitement.

Le développement économique très soutenu dans les pays industrialisés au cours de ces dernières décennies a été accompagné d'une croissance énorme de la consommation. Or, tout objet utile et utilisé pendant un laps de temps plus ou moins long est en règle générale appelé à un certain moment à

finir comme déchet à jeter – la période d'utilisation devenant de plus en plus courte.

## Quels sont les enjeux d'une gestion responsable des déchets?

Tout déchet est source de pollutions, notamment au niveau de la collecte, du transport et du traitement, mais aussi par le gaspillage de matières premières et d'énergie qu'il constitue. Ce constat reste valable malgré les techniques de traitement modernes de plus en plus sophistiquées et performantes, permettant de réduire considérablement l'impact du traitement des déchets sur l'environnement.

Logiquement le seul déchet absolument inoffensif est le déchet que l'on ne produit pas. En conséquence toute gestion responsable des déchets se doit de respecter autant que possible l'ordre de priorité suivant: 1) prévenir & réduire, 2) valoriser, 3) éliminer.

## Prévention et réduction de la production de déchets

«Mieux vaut prévenir que guérir». Cette maxime vaut également pour notre attitude vis-à-vis de la problématique des déchets. En tant que consommateurs, la manière de faire la plus efficace et la plus écologique consiste à agir «en amont de notre poubelle», en optant pour des produits générant moins de déchets, des déchets moins nocifs ou des déchets recyclables.

Prenons un exemple concret: les déchets d'emballages. Les emballages constituent une fraction des déchets qui connaît une expansion particulièrement spectaculaire. Deux phénomènes particuliers à notre époque expliquent en partie cette tendance: des règlements sanitaires de plus en plus rigoureux, protégeant la santé des consommateurs, se traduisent par des exigences de plus en plus élevées en termes de conditionnement et d'emballages des produits. En outre, la taille moyenne des ménages, en baisse constante dans les pays industrialisés, explique la demande accrue pour des produits conditionnés en petites portions, plus friands en matériaux d'emballages.

Les camions nécessaires pour le transport des 72 000 tonnes de déchets, placés l'un derrière l'autre, formeraient une file d'une longueur de 200 kilomètres



Information et sensibilisation du public



Centre de recyclage, rue du Stade

## Le choix de l'eau que nous buvons

Bien que l'eau du robinet soit d'excellente qualité et directement livrée à domicile, la plupart de nos concitoyens préfèrent l'eau en bouteille, environ 200 fois plus chère (!). Cette eau, qui génère des déchets et consomme de l'énergie à la production et au transport, ne se justifie guère que pour des usages particuliers tels que pour des personnes malades et des nourrissons.

Le choix ne devrait pas être difficile! Et pourtant la discussion sur le sujet se limite le plus souvent à la question - somme toute secondaire - si l'eau en bouteille de verre consignée est plus écologique que l'eau en bouteille plastique.

Si un rôle essentiel incombe à l'industrie, au commerce et à la grande distribution, qui doivent assumer leur part de responsabilité dans la lutte contre les déchets, il est cependant clair que chacun peut contribuer par son comportement personnel à prévenir et à réduire la production des déchets. Une demande accrue des consommateurs pour des produits écologiques n'est certainement pas sans influence sur l'industrie et le commerce, qui est amené à adapter la palette de ses produits à la demande.

## La valorisation des déchets

Quand on parle de valorisation des déchets on peut distinguer entre la valorisation «matière», c'est-à-dire le recyclage, et la valorisation énergétique.

La valorisation «matière» consiste à réintroduire le déchet dans un cycle de production en remplacement d'une matière première neuve, par exemple certaines matières plastiques, le papier, le carton, le verre, les métaux... Une autre forme de valorisation «matière» est la réutilisation d'un déchet tel quel, sans transformation préalable, pour les mêmes fonctions qu'il avait initialement, par exemple les vêtements en bon état, meubles, palettes en bois, caisses en carton intactes, pièces de rechange de récupération...

La valorisation énergétique consiste à produire de l'énergie par incinération d'un déchet (exemples: déchets de bois, matières plastiques non recyclables, matières composites tels que papiers plastifiés ou films plastiques avec enduit métallique).

Pour réussir le recyclage d'une matière, plusieurs conditions indispensables doivent être réunies: la chaîne complète du recyclage de la matière doit exister, à savoir le traitement de la matière récupérée, la production du nouveau produit et surtout la commercia-

lisation du produit fini. Le tri préalable des déchets est la condition sine qua non pour obtenir une matière propre, apte au recyclage. Pour faciliter la tâche aux habitants, le service d'hygiène a mis en place tout un système de collectes sélectives des déchets, qu'il s'agisse de tournées de collecte en porte-à-porte ou de collectes par apport volontaire.

Si la Ville peut aujourd'hui annoncer plus de 40% de déchets recyclés, elle doit ce résultat en grande partie à la collaboration exemplaire des habitants au niveau du tri et au niveau des collectes. Il semble que le consommateur soit de plus en plus sensibilisé - on le constate au niveau de l'achat de produits recyclés: les produits recyclés ont des parts de marché toujours plus importantes.



Centre de recyclage, rue du Stade



### Quelques résultats étonnants

Les économies d'énergie réalisées par la production à partir de matière recyclée atteint 30% dans la fabrication du verre, 50% dans le cas de l'acier et même 95% pour l'aluminium. Dans la production du verre, la quote-part des bouteilles fabriquées à partir de verre recyclé atteint 50%. De même pour l'industrie du papier: à partir d'une tonne de papier de récupération on peut produire 900 kg de papier recyclé. Autre chiffre étonnant: la matière plastique de 30 bouteilles récupérées permet de fabriquer un pull en laine polaire. Et 20 000 boîtes de conserve fournissent la quantité d'acier pour la fabrication d'une voiture.

### L'élimination des déchets ultimes

On appelle déchets ultimes toute substance, matériau ou produit qui n'est plus susceptible de subir de traitement ni par extraction de la part valorisable ni par la réduction de son caractère polluant ou dangereux. En très grande majorité il s'agit de déchets ménagers et de déchets encombrants non récupérables ainsi que de déchets de chantier et d'excavation non recyclables. Ces derniers sont des déchets minéraux inertes mis en décharge.

Les autres déchets repris sont incinérés dans l'usine d'incinération de déchets ménagers du syndicat intercommunal SIDOR à Leudelange. La ville de Luxembourg et les communes du sud du Grand-Duché sont membres du SIDOR. En fait ces déchets sont soumis à une valorisation énergétique partielle, une partie des calories contenues dans ces déchets étant transformée en énergie électrique et injectée dans le réseau public.

«L'incinération des déchets fonctionne sans combustible d'appoint. Les déchets incinérés ont un pouvoir énergétique élevé et il n'est vraiment pas utile de laisser des papiers, cartons ou plastiques recyclables dans la poubelle grise pour mieux brûler les déchets!» explique un responsable de l'usine d'incinération de Leudelange, démentant ainsi une opinion erronée très répandue dans le public.

L'incinération des déchets produit deux types de résidus, à savoir les mâchefers de l'incinération, utilisés comme remblai de routes et les résidus pulvérulents de l'épuration des fumées utilisés en remblai de cavités souterraines résultant de l'extraction minière de sel.

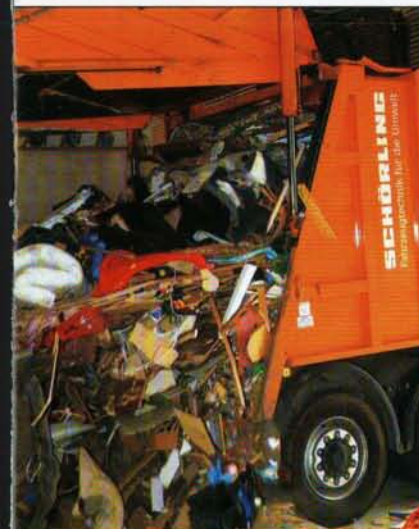
Ces résidus représentent environ 10% du volume initial et 30% du poids des déchets incinérés.

Déchargement des déchets à l'usine d'incinération

Epuration des fumées

Intérieur d'un four en service

imedia



Si la Ville peut aujourd'hui annoncer plus de 40% de déchets recyclés, elle doit ce résultat en grande partie à la collaboration exemplaire des habitants au niveau du tri et au niveau des collectes

*Lavage des conteneurs de collectes*



*imedia*



*Collecte des «encombrants»*

*Démontage de déchets d'équipements électriques*



Collecte de déchets ménagers

Les services et infrastructures de collecte de déchets proposés par le service d'hygiène

### Déchets ménagers

Le rythme des collectes de déchets ménagers est hebdomadaire. Les clients ont le choix entre six tailles de poubelles ou conteneurs variant entre 80 litres et 1 100 litres et peuvent également utiliser les sacs-poubelles «Ville de Luxembourg». Afin d'inciter les utilisateurs à modérer leur production de déchets et à trier les déchets recyclables, le prix de la collecte est fixé en fonction du volume du récipient.

Il est régulièrement fait appel aux utilisateurs de réserver leurs récipients de collecte de déchets ménagers aux seuls déchets ultimes destinés à l'incinération. Les collectes de déchets ménagers ne sont donc pas destinées aux déchets recyclables tels que papier, verre, métaux, ..., ni aux déchets minéraux inertes tels que carrelages, briques, pierres, terres, ... ni aux déchets polluants ou dangereux, susceptibles d'être soumis à un traitement, notamment à travers la «SuperdrecksKëscht».

Le service d'hygiène propose les prestations complémentaires (payantes) suivantes: vidanges supplémentaires jusqu'à un maximum de 6 vidanges par semaine; sortie et rentrée des récipients de déchets le jour de la vidange; lavage et nettoyage des récipients.

### Déchets encombrants

Les «encombrants» sont les déchets des ménages trop lourds ou trop volumineux pour rentrer dans les récipients de déchets usuels. Il s'agit de mobilier, matelas, machines à laver, vélos et autres objets volumineux, qui méritent bien le qualificatif de «monstres» communément utilisé en France.

«La collecte des déchets encombrants est gratuite et effectuée sur rendez-vous. Avouez qu'il est difficile de faire mieux!» souligne Marcel Lamy, chef du service d'hygiène, en ajoutant avec une certaine amertume: «Et pourtant certains concitoyens peu scrupuleux n'hésitent pas à se débarrasser de leurs déchets encombrants en les déposant n'importe où et notamment aux abords des



Collecte de déchets verts par apport volontaire

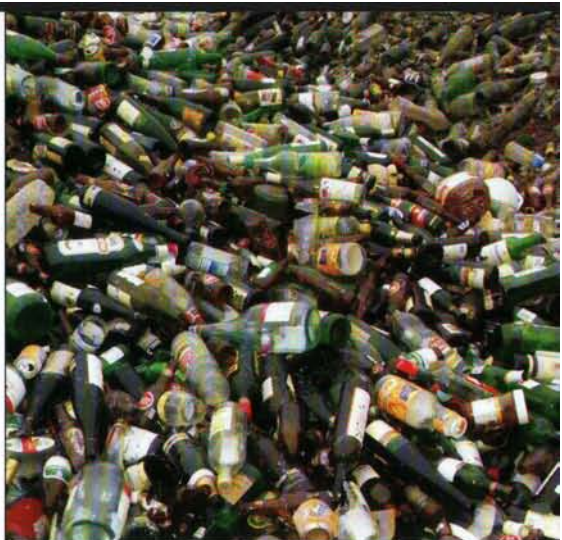
Plus de 5 000 tonnes de déchets de jardinage ont pu être transformées en compost de qualité en 2004

conteneurs stationnaires de collecte de déchets recyclables».

Les «encombrants» contiennent une part importante de matières valorisables tels que métaux et bois. Un maximum de ces matières est récupéré moyennant un tri systématique préalablement à leur incinération dans l'usine du SIDOR à Leudelange.

### Déchets de jardinage

Les déchets de jardinage ou déchets verts représentent des quantités très importantes et constituent une matière première



Verre destiné au recyclage

idéale pour produire un compost d'excellente qualité. Comme tout le monde n'a pas la possibilité ou l'ambition de produire lui-même du compost, la Ville a décidé de proposer à ses habitants de prendre en charge leurs déchets de jardinage pour les traiter sur sa plate-forme de compostage du Reckenthal. La collecte de déchets verts est gratuite et se fait soit en collecte par apport volontaire au centre de recyclage ou dans un des 18 conteneurs pour déchets de jardinage répartis sur le territoire de la Ville, soit en collecte en porte-à-porte de début mars à la mi-décembre. Plus de 5 000 tonnes de déchets de jardinage ont pu être transformées en compost de qualité en 2004.

### Collecte sélective du verre, du papier et du carton

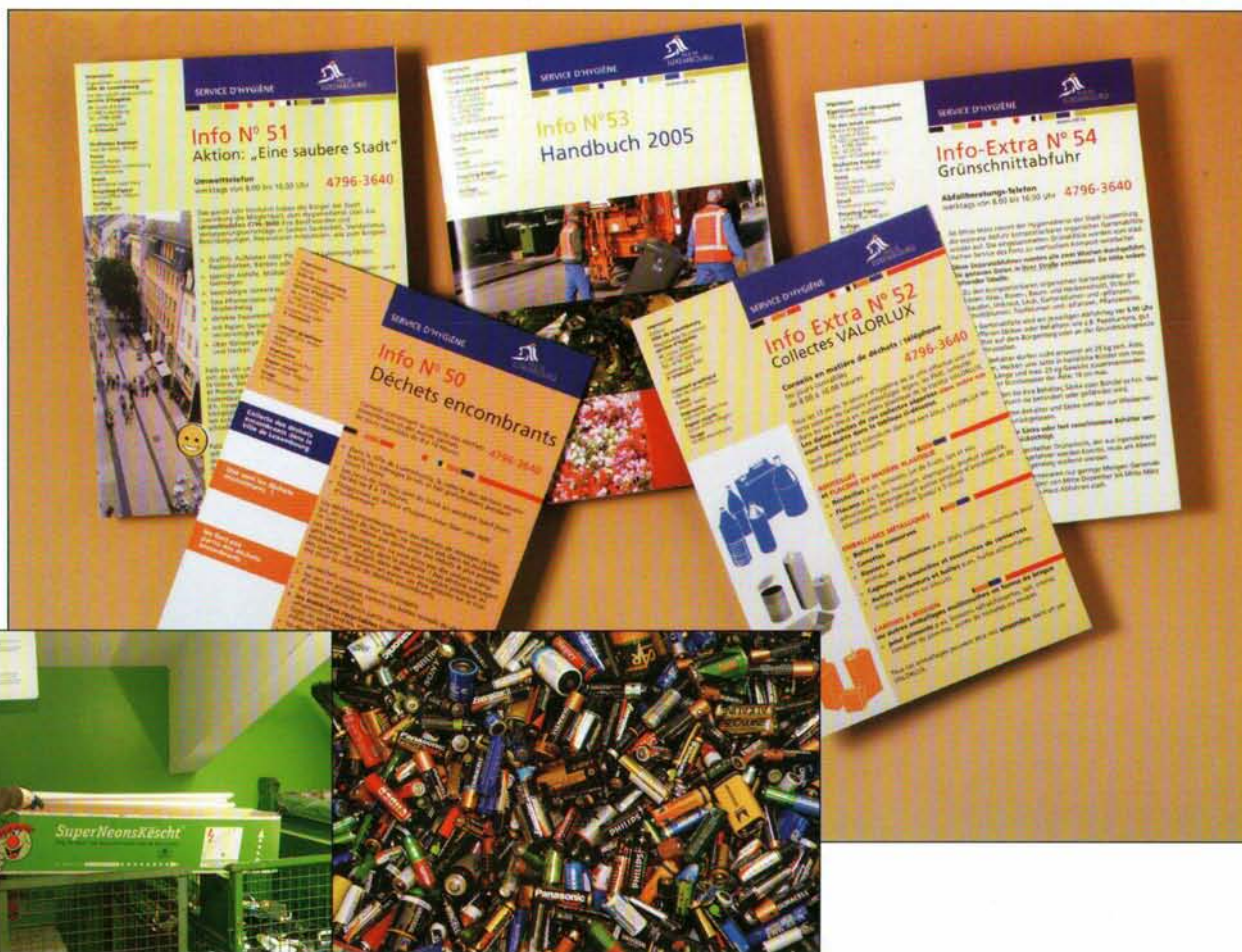
Les collectes sélectives de verre et de papier/carton sont des «classiques» et sont en progression constante depuis leur mise en place il y a vingtaine d'années. En 2004, 8 700 tonnes de papier et de carton ainsi que 4 500 tonnes de verre ont été collectées.

Les collectes se font par apport volontaire dans les conteneurs publics pour verre respectivement pour papier/carton placés en 75 endroits répartis sur le territoire de la Ville ou en porte-à-porte pour les quantités importantes; ce service en porte-à-porte étant payant.

### Les sacs bleus VALORLUX: la collecte de déchets d'emballages légers

L'asbl VALORLUX est une démarche volontaire du secteur privé et a pour mission de promouvoir, de coordonner et de soutenir financièrement la collecte sélective, le tri éventuel et le recyclage des déchets d'emballages. Toutes les deux semaines le service d'hygiène effectue pour le compte de VALORLUX la collecte séparée des emballages légers PMC, collectés dans les sacs bleus VALORLUX.

Les déchets collectés sont appelés PMC par référence aux types de déchets admis, à savoir les bouteilles et flacons en matière Plastique, les emballages Métalliques, tels que boîtes de conserve, canettes, ...etc, et les Cartons à boisson.



### «CENTRE DE RECYCLAGE»

Le centre de recyclage de la Ville situé dans la rue du Stade offre aux habitants de la Ville de Luxembourg la possibilité d'évacuer d'une façon écologique leurs déchets recyclables et dangereux.

Il y a lieu de préciser que le centre de recyclage n'est pas une décharge, ni une installation de traitement des déchets, mais une infrastructure de regroupement et de transit des déchets qui seront dirigés vers des centres de traitement, de valorisation ou de dépollution.

Le centre de recyclage accueille tout le spectre des déchets recyclables, les déchets encombrants, les déchets des équipements électriques et électroniques ainsi que les substances problématiques ou toxiques destinées à la «SuperdrecksKëscht».

Pour le confort des utilisateurs le centre de recyclage est ouvert six jours sur sept, du lundi au samedi inclus, de 7.00 à 19.30 heures.

La gratuité du service et les horaires d'ouverture très étendus font du centre de recyclage un maillon-clé de la gestion des déchets de la Ville de Luxembourg avec plus de 100 000 visiteurs accueillis et plus de 9 000 tonnes de déchets collectés en 2004.

### «SuperdrecksKëscht»

Pour éviter que des substances problématiques voire toxiques ne soient jetées à la poubelle, le Ministère de l'Environnement a créé la «SuperdrecksKëscht», qui est une infrastructure de regroupement destinée à ces déchets particuliers.

La liste des déchets acceptés est très longue et comprend notamment piles, accumulateurs, batteries, médicaments périmés, huiles usagées, graisses et huiles végétales, peintures, produits chimiques, produits de nettoyage, détergents, ampoules électriques, tubes néon, CDs, cassettes, thermomètres,... etc.

Les produits problématiques et toxiques peuvent être déposés gratuitement aux points mobiles «SuperdrecksKëscht» ou au centre de recyclage de la rue du Stade, où un point de collecte «SuperdrecksKëscht» permanent est installé.

### «Guide 2005»

Le service d'hygiène est chargé de toutes les prestations en relation avec les collectes des déchets et la propreté urbaine et propose toute une panoplie de services résumée dans le «Guide 2005», un fascicule en allemand et en français, distribué à tous les ménages de la Ville de Luxembourg en janvier 2005. Des exemplaires supplémentaires du «Guide 2005» sont disponibles au centre d'accueil des citoyens (Biergercenter) ainsi qu'au service d'hygiène ou en appelant le 4796 - 3640, «Emwelttelefon».

Le Guide 2005 explique les différents services de collecte de déchets offerts aux habitants et les modalités d'utilisation de ces services. Il contient en outre des conseils pratiques pour la prévention des déchets et toutes les adresses utiles.

Nico Hoffmann

Pour toutes vos questions en matière de déchets, un seul numéro de téléphone: 4796 - 3640 (tous les jours de 8.00 à 16.00 heures).



WENIGER AUTO  
MEHR MOBILITÄT

„Hier bitte, Herr Weber, Ihr 'Plan der kurzen Wege' mit dem Fußwegenetz, und die Fahrpläne. Die sind gültig bis Juli 2016. Möchten Sie auch eine Radwegkarte?“ „Nein danke, das Radfahren geht nicht mehr so gut. Aber zu Fuß bin ich noch fit.“

Dass er viel zu Fuß unterwegs ist, sagt Charel Weber mit Stolz in der Stimme – immerhin ist er 71. Er befindet sich in der Mobilitätszentrale am Bahnhof, um sich zu informieren.

## Stadtverkehr im Jahr 2015

Wir schreiben das Jahr 2015, und Busfahren in der Stadt Luxemburg ist bequemer und praktischer als je zuvor. Bereits 1990 hatte die Modernisierung des Busdienstes begonnen. Zwar mussten sich damals die Einwohner an die von Professor Brändli ausgearbeitete Umorganisation der Linien gewöhnen. Dafür profitierten sie aber vom neuen Taktsystem: Statt komplizierte Fahrpläne zu entziffern, brauchten sie sich nur noch den Takt zu merken. 20-Minuten-Takt am Halt „Fischerhaff“ bedeutete zum Beispiel: 8h06, 8h26, 8h46, 9h06, usw. Außerdem wurden die Wartezeiten kürzer, denn das Liniennetz war besser strukturiert und nutzte spezielle Busspuren. Der Erfolg gab den Planern recht: Zwischen 1989 und 1992 stieg die jährliche Zahl von Fahrgästen um 50 Prozent auf 15 845 900. Mittlerweile hat sich diese Zahl mehr als verdoppelt: 2014 wurden 33 424 000 Personen befördert (Tram nicht eingerechnet). ►

## Schnelligkeit und Komfort

Dass man für den Zug, den Überlandbus und den städtischen Bus jeweils eigene Fahrkarten einlösen musste, das kann sich kaum noch jemand vorstellen. Der 1991 eingeführte Tarifverbund mit den gelben und roten Fahrkarten ist längst zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Andere Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrgastkomforts brauchten länger. In Sachen Lärmbelastung gelang der Durchbruch erst durch die massive Einführung von Hybridbussen. Deren Elektroantrieb ist so leise, dass die Fahrgäste sich mehr vom Verkehrslärm der sie umgebenden Autos als vom Fahrgeräusch belästigt fühlen.

Doch Komfort ist nicht nur eine Frage von technischen Verbesserungen. Diese Ansicht setzte sich Mitte des vergangenen Jahrzehnts beim hauptstädtischen Busdienst durch. Ab 2007 wurde ein breites Fortbildungsprogramm für das Personal, insbesondere die über 400 Fahrer, in Angriff genommen. Dazu gehörten Kurse zur Kundenbetreuung, Konflikttraining und Fahrübungen. Trotz der hohen Kosten hat sich die Maßnahme gelohnt. Die Umfragen zeigen eine größere Kundenzufriedenheit, insbesondere der sanftere Fahrstil wird von den älteren Fahrgästen gelobt.

Auch an den Haltestellen hat sich manches geändert. Wenn heute Charel Weber in den Bus einsteigt, tut er das fast ohne Kraftanstrengung. Die Niederflerbusse beherrschen das „kneeling“, das „Niederknien“ des Fahrzeugs bis fast auf die Höhe des Bordsteins. Die Bushäuschen bieten einen effektiven Regenschutz, nur die Schrift auf den Fahrplänen ist klein geblieben – schwer zu entziffern für einen älteren Herrn. Doch den Fahrplan braucht Charel nicht mehr oft zu studieren: An vielen Haltestellen sind Bildschirme angebracht, die angeben, in wie viel Minuten und wohin die nächsten Busse fahren. Diese Fahrgastinformation ist ein interessantes Nebenprodukt des 2009

Je mehr Menschen ihr Rad als Verkehrsmittel statt als Sportgerät benutzen, umso größer wird die Akzeptanz bei den Autofahrern und bei den Politikern.

eingeführten Verkehrsleitsystems. In der Zentrale unter dem Aldringenplatz werden sämtliche Fahrbewegungen der Busse verfolgt und die Ampelschaltungen so angepasst, dass die Fahrzeuge möglichst viel von „grünen Wellen“ profitieren.

## Grüne Welle für das Bike

Von einer grünen Welle profitiert auch Tessy Garcia, wenn sie mit ihrem „Bike“ auf Kirchberg unterwegs ist. Bei der Neugestaltung des europäischen Stadtviertels wurde das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel eingeplant. An den Stellen, wo sich Kreuzungen mit dem Autoverkehr nicht vermeiden ließen, hat man die grüne Welle vorgesehen.



2010 wurde die „Passerelle“ eingeweiht, eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer, die vom Nordrand des Cents hinüber nach Weimershof führt. Am Anfang war es ein berauschendes Gefühl für Tessy Garcia, auf der schmalen Brücke 50 Meter über dem Neudorf tal dahinzugleiten. Mittlerweile ist die Überfahrt Teil ihres Alltags geworden. Den Blick über die Stadt gönnt sie sich aber noch jeden Morgen und jeden Nachmittag – und denkt dabei an ihre vielen Mitbürger, die zur gleichen Zeit im Stau stehen.

Das Viertel Kirchberg war geeignet, eine Vorreiterrolle in Sachen Fahrradverkehr zu spielen. Anders als die gewachsenen Viertel war es ursprünglich als Autostadt geplant worden, mit langen Anfahrten und weit gestreckten Gebäudekomplexen. Für Fußgänger ein Alptraum, für Radfahrer unproblematisch, sobald die richtigen Infrastrukturen angelegt worden waren. Dazu zählen neben Radwegen und Parkplätzen auch Duschräume in den Betrieben.

Wenn Tessy an dem ersten Übergang den Druckknopf betätigt und danach mit der mittleren Geschwindigkeit von 15 Stundenkilometern weiterradelt, hat sie an den folgenden drei Kreuzungen grünes Licht.

Tessy ist Informatikerin, arbeitet auf Kirchberg und wohnt mit ihrer Familie auf Cents. Vor zehn Jahren hätte die Fahrt zum Arbeitsplatz in jedem Fall einen Umweg bedeutet – die beiden Stadtviertel sind durch das tief eingeschnittene Neudorf-Tal getrennt. Statt sich mit dem Auto durch Schleichwege zu zwingen oder mit dem Bus die Strecke Cents-Aldringen-Kirchberg abzufahren, nimmt sie das Fahrrad. Denn



## Sanfte Mobilität

Die massive Förderung des Radverkehrs ab 2006 durch die Stadt Luxemburg war anfangs belächelt worden. Am „Passerelle“-Projekt hatte es heftige Kritik gegeben – „ein teurer Luxus für ein paar Velo-Freaks“, hatte es geheißen. Dabei hatte die Brücke nur ein Bruchteil dessen gekostet, was die diversen Autotunnels und -brücken verschlingen. Und das „Luxus-Bauwerk“ hat sich mittlerweile als normale Verkehrsinfrastruktur entpuppt, die täglich von über 1 000 Personen benutzt wird.

Der vorhergesagte Lawineneffekt ist eingetreten. Wenn Tessy Garcia heute auf zwei Rädern im Stadtverkehr unterwegs ist, kommt sie sich nicht mehr wie eine Exotin vor. Je mehr Menschen ihr Rad als Verkehrsmittel statt als Sportgerät benutzen, umso größer wurde die Akzeptanz bei den Autofahrern ... und bei den Politikern. 2001 gab es in der Stadt 68 Kilometer Fahrradspuren und -wege. Das Netz war unzusammenhängend, und fast zwei Drittel der Wege – der „réseau périphérique“ – waren eher freizeitorientiert. Heute hat sich das Verhältnis umgekehrt: Den 85 Kilometern ausgewiesene Fahrradspuren und -wege im innerstädtischen Bereich stehen 53 Kilometer eines die Stadt umschließenden Fahrradweg-Ringes gegenüber. Dank der neuen Aufzüge in Bonneweg, Limpertsberg und Pfaffenthal lässt sich dieser Ring aber auch für den „normalen“ Radverkehr nutzen.

Die Förderung alternativer Verkehrsmittel war überfällig gewesen. In den ersten Jahren des neuen Jahrtausends waren die Luxemburger Europameister gewesen, was den Gebrauch des Privatwagens auf Strecken unter zwei Kilometern angeht. Verkehrsexperten hatten vorgerechnet, dass im Stadtverkehr bei Strecken bis zu vier Kilometern das

Fahrrad schneller ist als das Auto, von den ökologischen und gesundheitlichen Aspekten ganz zu schweigen. Damit die Menschen aber umstiegen, müsse ihnen eine sinnvolle Alternative angeboten werden.

Seither wurden Rad- und Fußverkehr von der Stadt Luxemburg konsequent gefördert. Beim Bau neuer Straßen plante man breite Bürgersteige ein, und im Winter kümmerte sich der Streudienst genauso darum, die Fußwege offen zu halten, wie um die Fahrbahnen. Als Fußgänger war man nicht länger ein Fremdkörper in einer autogerechten Stadt. Tessy Garcia erinnert sich noch daran, wie sie als junges Mädchen versucht hatte, von ihrer Tante in Gasperich zu Fuß zur großen Buchhandlung in der Industriezone zu gelangen. Nachdem an mehreren Stellen der direkte Weg von einem Drahtzaun versperrt wurde, marschierte sie schließlich die Escher Straße entlang, und wäre an der Stelle, wo der Bürgersteig aufhörte, fast überfahren worden.

Heute ist die Gaspericher „Shopping Meile“ gut in das Fuß- und Radwegenetz eingebunden. Der städtische Verkehrsdienst hat für jedes Stadtviertel einen „Plan piétonnier“ erstellt, in dem die Bedürfnisse der Bevölkerung mit den vorhandenen Wegen

und Zebrastreifen verglichen werden. Daraufhin werden zusätzliche Verbindungen geschaffen und die bestehenden gegebenenfalls sicherer gemacht. Das Ergebnis ist ein „Plan der kurzen Wege“, der an alle Haushalte verteilt wird.

## Tempo 30

Eine weitere Maßnahme, die sowohl Fußgängern als auch Radfahrern zugute kommt, sind die Tempo-30-Zonen. Den Anfang machten 2004 unter anderem die Viertel Dommeldingen, Gasperich und Limpertsberg, seit 2007 umfasst die Regelung das gesamte Stadtgebiet. Zwar ist weiterhin eine Geschwindigkeit von 50 Stundenkilometern auf den Hauptachsen erlaubt. Sobald der Autofahrer aber in eine Nebenstraße einbiegt, weiß er, dass er langsam fahren muss, dass an jeder Stelle Fußgänger die Straße überqueren können, dass er besondere Rücksicht auf Radfahrer nehmen soll. Noch weiter ging man in den „Zones de rencontre“, von denen die erste 2005 im Bereich Rue Notre-Dame und Rue du Fossé eingeführt wurde. Hier „begegnen“ sich die einzelnen Fortbewegungsarten: Fußgänger



LVI

**B**is 2010 dürfte die Trambahn wieder einen Platz in Luxemburgs Straßenbild gefunden haben. Die erste Linie wird vom Bahnhof über Findel und Kirchberg bis Dommeldingen führen. Ob später eine Tram durch die Oberstadt und die Nei Avenue fährt, wird weiterhin heftig diskutiert. Hauptvorteil des neuen Verkehrsmittels ist, dass auf engstem Raum viele Passagiere transportiert werden können. In Luxemburg werden Bahnhybrid-Züge zirkulieren, die sowohl auf den Tramschienen wie auf den Zuggleisen fahren können. Geplant ist ein Anschluss des Tramnetzes an die Nordstrecke in Dommeldingen und an die Bahnstrecke nach Bettemburg am Hauptbahnhof.



imedia

können den gesamten Straßenraum benutzen, Autos müssen ihre Fahrweise anpassen und höchstens Tempo 20 fahren.

Es waren solche Veränderungen, die Familie Garcia dazu gebracht haben, den Zweitwagen abzuschaffen, als sie vor drei Jahren in die Stadt umzogen. Darauf angesprochen, wie sie nur so viel Geld für ein Drahtgestell ausgeben könne – gemeint ist ihr maßgefertigtes „Bike“ aus Suffolk in England – erwidert Tessy: „Das hat weit weniger gekostet als unser alter Clio, von Benzin und Unterhalt ganz zu schweigen.“ Hauptgrund, auf den Wagen zu verzichten, war allerdings bei Tessy wie bei vielen Autobesitzern das Parkplatzproblem gewesen.

Bereits 1991 hatte die Stadt Luxemburg mit der gezielten Verknappung von Parkraum begonnen. Auf Limpertsberg war das Anwohnerparken eingeführt worden. Parallel dazu wurde das Angebot des Öffentlichen Transportes, vor allem das Park & Ride verbessert und ausgeweitet. Weil Nicht-Anwohner nur noch höchstens zwei Stunden am Stück umsonst parken durften, stiegen viele Berufspendler auf Bus und Zug um. Das System wurde auf andere Stadtviertel erweitert bis nur noch in den Randvierteln uneingeschränktes Parken möglich war. Das 2003 eingeführte Parkzonensystem schaffte das Gratisparken ganz ab – eine Stunde Parkzeit kostete je nach Zone zwischen 0,40 und 1,20

Euro. Auch die maximale Parkdauer wurde stark eingeschränkt. Die Anwohner erhalten allerdings „Vignetten“, mit denen sie jeweils ein Jahr lang frei parken dürfen.

Durch diese seinerzeit sehr umstrittene Maßnahme ging die Anzahl der Pendlerautos weiter zurück. Dadurch wurden Parkplätze frei für die Anwohner und den Freizeitverkehr. Parallel dazu wurde das Angebot bei den Bussen erweitert: Ausdehnung des Taktverkehrs auf die Zeit von 6 bis 7 Uhr morgens und von 19 bis 20 Uhr abends, verbesserte Anbindung der Industriezonen. Das Ergebnis ließ sich sehen. Statt dass, wie bisher, der Pendlerverkehr in der Stadt Luxemburg jedes Jahr anstieg, ging er zwischen 2002 und 2004 um zehn Prozent zurück. Über die folgenden zehn Jahren hat sich der Verkehr in der Stadt stabilisiert – der in den 90ern prophezeite Infarkt blieb aus. Möglich war das nur, weil die Verkehrspolitik nicht mehr nur einseitig auf das Auto ausgerichtet war, sondern den öffentlichen Verkehr konsequent förderte.

Tessy Garcia erinnert sich noch, wie sie damals als Schülerin häufig mit dem Bus im Stau stand. Heute fährt ihre Tochter Jeannie mit der Tram auf das *Geesseknäppchen*. Für die anderen Gymnasien wurden Busspuren

Seit 1990 auf der Überholspur: Der städtische Busdienst hat sein Angebot stetig verbessert und erweitert.

und Vorfahrtsampeln angelegt, und heute brausen die busfahrenden Schüler an ihren auto-„mobilen“ Kameraden vorbei. Anders als seinerzeit Tessy, träumt die 16-jährige Jeannie Garcia nicht von einem eigenen Auto als Sprungbrett in die große Freiheit. Der öffentliche Transport deckt den größten Teil ihrer Mobilitätsbedürfnisse ab: Für den Abendkurs auf *Geesseknäppchen* die Tram, für die Disco der Late-Night-Bus und für Partys oder Konzerte, die auswärts stattfinden, die Sonderbusse. Den Führerschein soll sie trotzdem machen, findet ihre Mutter. „Wenn du mal für eine besondere Gelegenheit ein Auto brauchst, leihen wir dir unseres“, sagt Tessy augenzwinkernd zu ihrer Tochter.



imedia

LVI

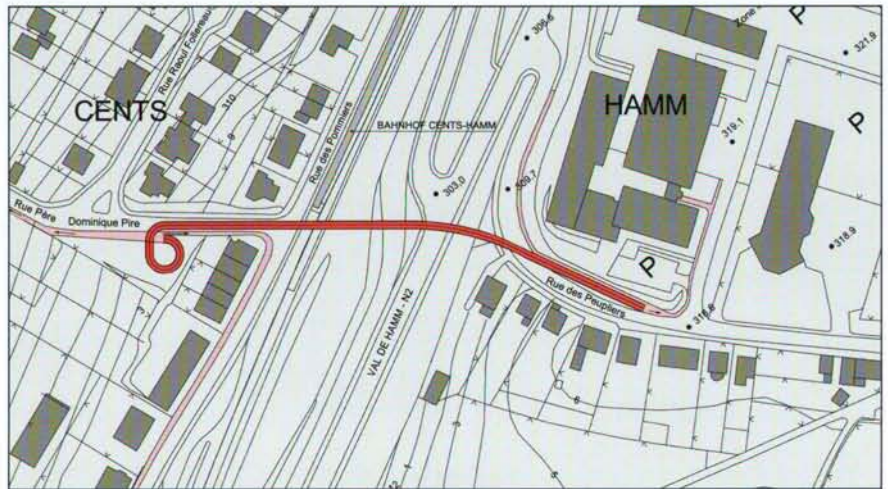


**G**rüne Welle für das Bike in der kanadischen Stadt Maisonville: Umgestaltung einer traditionellen Verkehrsader in eine begrünte Straße, in der die Radfahrer volle Gleichberechtigung mit den motorisierten Verkehrsteilnehmern genießen.

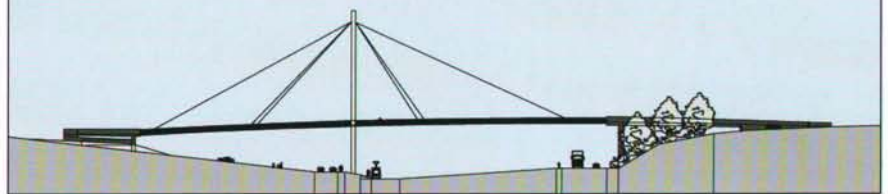
## Prioritäten für den öffentlichen Verkehr

Die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des öffentlichen Verkehrs begann im Juli 1981, als in der Beggener Straße die erste Busspur eingerichtet wurde. 1984 entstand das erste Auffang-Parking an der Arloner Straße. Bis 1990 wurde das Angebot an solchen Parkings vervollständigt. Für die Park-and-Ride-Busse wurden in der Regel zusätzliche Busspuren angelegt. Das Passagieraufkommen entwickelte sich dementsprechend: Nach einem historischen Tiefpunkt bei 11 Millionen Passagieren im Jahr 1987 stieg die Zahl rasant auf 21 Millionen 1996. Seit Inbetriebnahme der Tram 2009 hat sich der Zuwachs bei den Bussen verlangsamt.

Vor 60 Jahren war die Entwicklung umgekehrt verlaufen: 1950 bewältigte die alte Trambahn noch neun Zehntel des öffentlichen Verkehrs, bis 1962 hatte der Busverkehr fast neun Zehntel übernommen. So eine totale Umschichtung wird es aber nicht geben. Anders als damals, als die Trambahn gezielt abgebaut wurde, wird der Busverkehr ein wichtiges Standbein des öffentlichen Transportes bleiben. Den Vorteil, dass der Bus von einem Schienennetz unabhängig ist, kann er in einem Siedlungsraum wie Luxemburg voll ausspielen. Noch immer sind viele Wohngebiete über weite Flächen ver-



Der Bau einer Fußgänger-/ Radfahrerbrücke würde eine direkte und gefahrlose Verbindung zwischen den Vierteln Cents und Hamm schaffen. Zudem würde auch das Bahnangebot, das in Zukunft erweitert werden soll, für die Bewohner von Hamm attraktiver. Zieht man ebenfalls den Bau weiterer Brücken, so etwa Cents-Weimershof und Weimershof-Kirchberg in Betracht, würde eine schnelle und direkte Verbindung zwischen den im Osten liegenden Stadtteilen entstehen. Die direkte Anbindung dieser Wohngebiete an den Kirchberg mit seinem Angebot an Arbeitsplätzen, Schulen, Einkaufs- und Sportmöglichkeiten würde diese Wohnviertel noch anziehender machen.



Ville de Luxembourg

streut, obwohl manches getan wird, um eine dichtere Besiedlung zu fördern. Erklärtes politisches Ziel des Schöffenrats und der Regierung ist seit den 90er Jahren, das Missverhältnis von Wohnen und Arbeiten in der Stadt Luxemburg zu beheben.

Dazu, das Wohnen in der Stadt wieder attraktiv zu machen, trägt die neue Verkehrspolitik natürlich bei. Viele Menschen genießen es, ihre Einkäufe zu Fuß zu erledigen, sei es in ihrem Wohnviertel, sei es in einem der Stadtzentren Oberstadt, Kirchberg oder Gare. In der Oberstadt gibt es seit Jahrzehnten autofreie Zonen, die Gemütlichkeit ausstrahlen und zum Bummeln verlocken. Das Bahnhofsviertel hingegen hat erst mit der Umgestaltung des Schienen- und Busbahnhofs ein fußgängerfreundliches Gesicht bekommen.

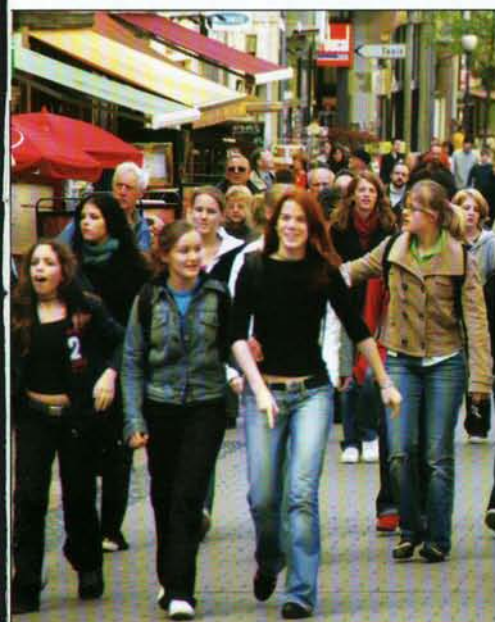
„Die haben alles umgebaut“, stellt Charel Weber fest. Er steht mit seiner Enkelin am Südrand des Bahnhofsplatzes, wo man das gesamte Areal überblickt. „Aber es ist schön geworden“, sagt Jeannie. „Schau mal, da wo der kleine Park ist, da war früher ein Parkplatz.“ Anders als beim früheren Busbahnhof Aldringen, wurden beim Projekt „Op der Gare“ nicht die Fußgänger unter den Boden verbannt, sondern die Autos und Busse. Zwischen dem Pariser Platz, Bonneweg und der „Porte de Hollerich“ entstand ein neues Zentrum, ähnlich attraktiv wie der Bereich Knuedler-Pléss-Groussgaass in der Oberstadt. Wer hier beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere warten muss, kann sich auf einer Terrasse oder in einer Kneipe die Zeit verkürzen. Oder schnell noch ein paar Einkäufe erledigen, denn als Ge-

schäftsviertel erlebt die „Gare“ einen regelrechten Boom.

Als Verkehrsknotenpunkt hat der Bahnhof auch Radfahrern etwas zu bieten: Ein überdachter und überwachter Abstellplatz, ein Reparaturatelier und problemloses Ein- und Ausladen der Fahrräder in Zügen, Tram und Bussen. Auch ein praktisches „Call a bike“-System wird angeboten. Dabei schaltet man per SMS eines der Leihfahrräder frei und gibt es an einer der sieben über die Stadt verteilten Stationen wieder ab – bezahlt wird über die Handy-Rechnung. „Jetzt fahr' ich gerne Rad“, sagt Jeannie, „aber früher, zwischen den Autos und ihren Abgasen, das war gefährlich und ungesund.“ Charel schlägt vor, sich an der Ecke der neuen und alten Avenue auf die Terrasse zu setzen. „Hier ist früher die alte Tram durchgefahren“, erzählt er. Danach war es eine der ungemütlichsten Ecken der Stadt, zu viel Verkehrslärm und Abgase. Bis der Autoverkehr in seine Schranken verwiesen wurde. „Jetzt kann man hier so richtig durchatmen“, sagt Charel und lehnt sich zurück.

Raymond Klein

imedia



# Ee Bus an d'Zukunft



Seit zehn Jahren beteiligt sich der Busdienst an europäischen Projekten für die Entwicklung neuer Antriebssysteme. Auch wenn die globale Energie- und Ökobilanz dieser Antriebe nicht unumstritten ist, so stellen sie einen wichtigen Schritt in Richtung stadt- und umweltfreundliche Mobilität dar.

Das umfangreichste Projekt ist die Erprobung des Rapsöl-Methylester (RME), auch Biodiesel genannt. Zurzeit sind etwa 40 mit RME betriebene Busse im Einsatz. Der Treibstoff wird aus in Luxemburg angebautem Raps erzeugt. Es handelt sich nicht um spezielle Fahrzeuge, sondern um modifizierte Dieselmotoren, die grundsätzlich wieder auf Dieselmotoren umgestellt werden könnten. Der Verbrauch ist etwas höher, die Abgasbilanz dagegen günstiger als beim Diesel. Da Raps ein nachwachsender Rohstoff ist, wirkt sich RME nicht direkt auf den Treibhauseffekt aus. Pro Jahr werden durch dieses Projekt etwa 1 700 Tonnen CO<sub>2</sub> weniger von städtischen Bussen emittiert.

Die Unterstützung der EU im Rahmen des Programmes Zeus (*Zero and low emis-*

*sion vehicles in urban society*) erfolgte von 1996 bis 2000. Auch jetzt noch halten sich die Zusatzkosten eines Biodiesel-Busses gegenüber einem klassischen Diesel in Grenzen: weniger als 4 000 Euro im Jahr. Das schafft aber noch immer keinen Anreiz für den Busdienst, mehr dieser Fahrzeuge einzusetzen. Weil aber eine EU-Direktive vorschreibt, dass bis 2010 die Biokraftstoffe 5,75 Prozent aller Treibstoffe ausmachen müssen, wird die Regierung möglicherweise künftig Maßnahmen zugunsten des RME ergreifen.

Dass man in einem Biodiesel-Bus sitzt, merkt man kaum – Lärm und Fahrverhalten sind die eines normalen Busses. Das ist bei den seit 1995 eingesetzten Hybrid-Bussen ganz anders: Sie sind fast lautlos und ihr Elektroantrieb ist sanfter und kraftvoller zugleich als ein Verbrennungsmotor. Hybrid werden die Fahrzeuge genannt, weil sie neben dem Elektromotor einen Dieselmotor besitzen. Gewöhnlich bezieht der Bus seine Energie aus einem Akku mit einem Gewicht von etwa einer Tonne, der in der Rue de Bouillon über

Nacht aufgeladen wird. Am Hauptbahnhof, gleich neben dem großherzoglichen Pavillon, befindet sich eine Schnellladestation. Der Dieselmotor dient dazu, bei Bedarf den Akku unterwegs nachzuladen.

Mit einer Ladung kann der Bus etwa 40 Kilometer fahren, das reicht für mehrere Touren. Der „getankte“ Strom kann sehr effizient in mechanische Energie umgesetzt werden. Dadurch sind die Verbrauchskosten günstig. Die Akkus zu erneuern ist dagegen recht kostspielig ... wenn man überhaupt welche bekommen kann. Als die Stadt Luxemburg nämlich 1997 im Rahmen des Sagittaire-Programms zusätzliche Hybridbusse anschaffen wollte, zeigte sich, dass kein Hersteller mehr ein passendes Modell im Angebot hatte. Auch die drei bereits vorhandenen Busse standen mehrere Jahre still, weil es keine Ersatzakkus gab. Mittlerweile wurde eine technische Lösung hierfür gefunden und der Betrieb wieder aufgenommen.



Hybridbus beim Zwischentanken am Hauptbahnhof. Binnen 12 Minuten kann der Akku zur Hälfte nachgeladen werden – das reicht für weitere 20 Kilometer.

## Von Biodiesel über Hybrid bis Wasserstoff



## Brennstoffzelle

Die Hybridbusse sind besonders geeignet für Innenstädte – wenn nur der Elektromotor läuft, stoßen sie überhaupt keine Abgase aus. Das Gleiche gilt für die seit 2003 betriebenen Brennstoffzellenbusse. Es handelt sich um das EU-Programm Cute (*Clean urban transport for Europe*). Die Brennstoffzelle erzeugt elektrischen Strom aus Wasserstoff, dabei verbindet sich dieser mit Sauerstoff und es entsteht Wasserdampf.

Die Busse fallen dadurch auf, dass sie höher sind – die gesamte Technik, Zellen und Wasserstofftanks – wurden auf das Dach verfrachtet. Das Fahrverhalten ist, typisch für den Elektromotor, sehr sanft, und die Lärmbelastung gering. Problematisch ist, dass Hybridbusse derzeit recht teuer sind: Ein Exemplar kostet das sechsfache eines Dieselsbusses. Auch der Verbrauch und der Unterhalt schlagen ins Geld.

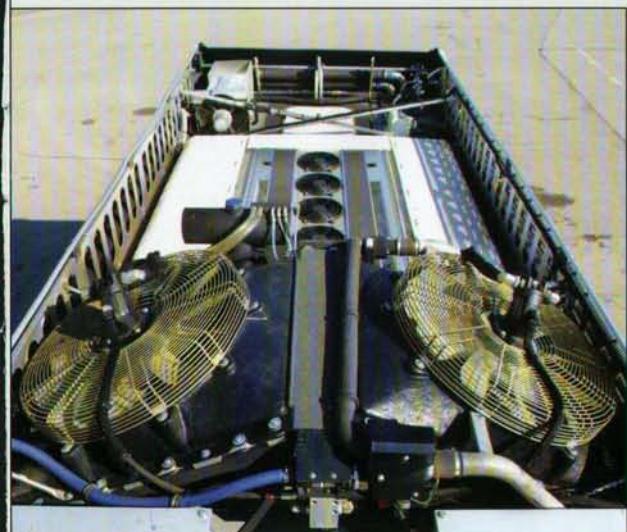
Was bringt die Zukunft? Georges Feltz, Chef des Autobusdienstes, möchte die drei Projekte weiterführen. „Der ideale Bus wäre

ein Hybridmodell mit Brennstoffzelle statt Dieselmotor“. Der wäre sauberer als ein Dieselmotor und könnte die Leistung der Brennstoffzelle optimal ausnutzen. Außerdem würde eine viel kleinere, und damit billigere Brennstoffzelle ausreichen. Der Chef des Busdienstes hofft, dass die Hersteller bald so ein Modell anbieten.

R.K.

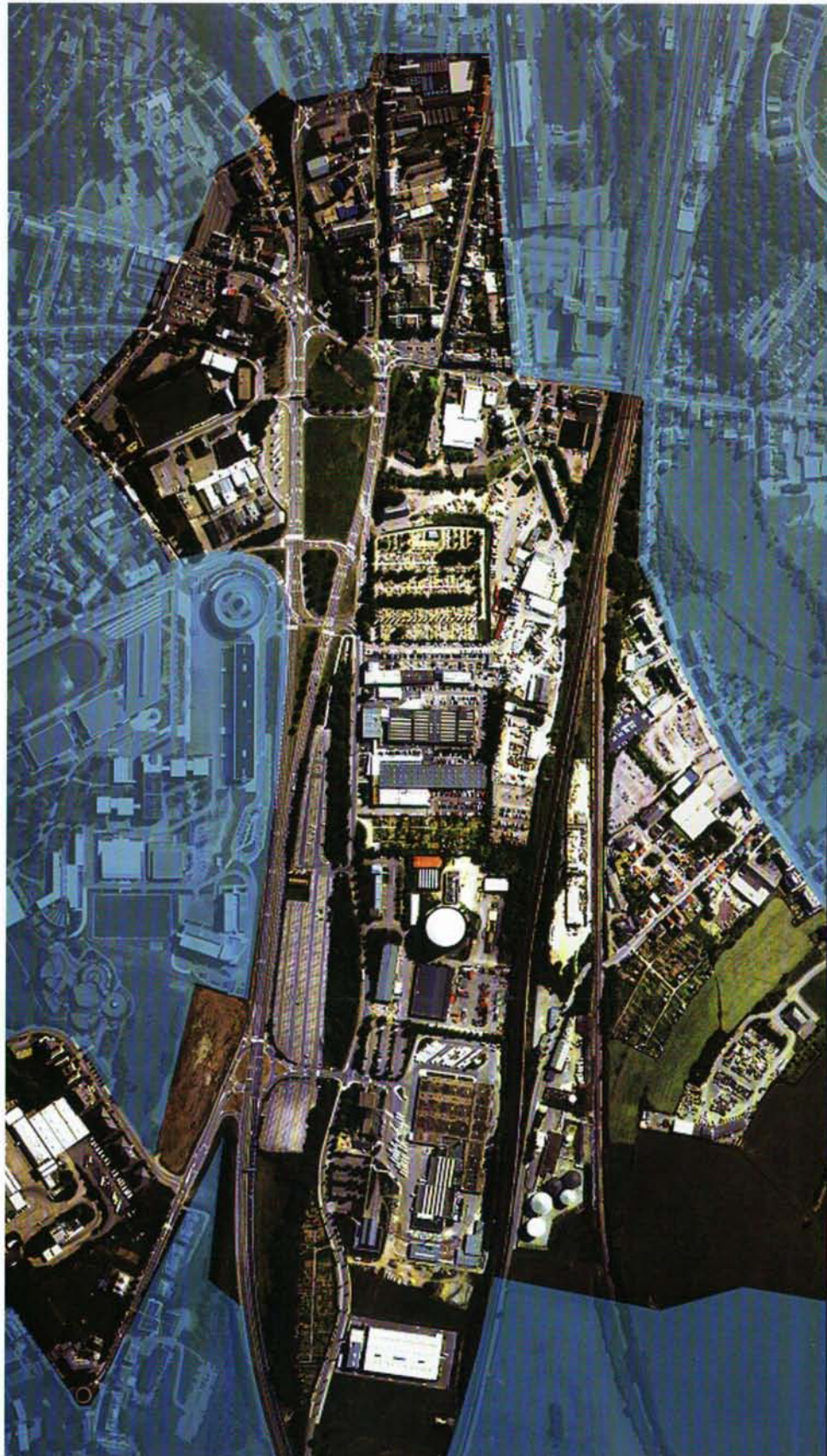


*Hightech im Dienste von Low Emission:  
Der Brennstoffzellenbus wird  
mit Wasserstoff angetrieben  
und stößt nur Wasserdampf aus.*



# Statt Grau Stadtgrün

Stellen Sie sich vor, Sie wohnen in Hollerich in einer schicken, aber bezahlbaren Wohnung mitten im Grünen. Ihre Kinder – wenn Sie welche haben – gehen zur Schule und brauchen dafür höchstens fünfzehn Minuten, zu Fuß wohlgemerkt. Nach dem gemeinsamen Frühstück, die Kleinen sind schon unterwegs, holen Sie Ihr Fahrrad aus dem Keller und radeln zur Arbeit. Sie haben noch etwas Zeit und entscheiden sich deshalb, durch möglichst viel Natur zu fahren: am Merler Bach entlang, dann durchs Petrusstal, den Stadtpark und schließlich über die Rote Brücke und unter schattigen Eichen bis zu Ihrem Büro auf dem Kirchberg. Bei schlechtem Wetter nehmen Sie einfach die Straßenbahn am Cessinger Bahnhof um die Ecke. Undenkbar? Nicht, wenn die städtischen Bau- und Entwicklungsvorhaben eines Tages Wirklichkeit werden.



*"Porte de Hollerich":  
Zukunftsperspektive  
Internationaler Ideenwettbewerb  
für Urbanisten,  
November 2004*

## Ein Blick in die Zukunft der Parks und Grünanlagen

*Vor lauter Straßen als Wahrzeichen kaum zu erkennen: die Hollericher Kirche*



Vor allem das Gebiet im Südwesten der Stadt, zwischen Hollerich und Cessingen, soll sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten stark verändern und seine Bewohnerzahlen sich bis 2020 mehr als verdoppeln. Im Gegensatz zu vielen anderen Teilen der Stadt gibt es hier noch freies Bauland und reichlich Siedlungspotenzial. Hintergrund sind Schätzungen für die Bevölkerungsentwicklung in der Hauptstadt, wonach die heutige Einwohnerzahl von rund 83 000 bis zum Jahr 2020 auf über 120 000 Personen ansteigen würde – laut Experten eine notwendige Entwicklung –, will Luxemburg auch in Zukunft ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleiben. Um all die Menschen unterbringen zu können, muss kräftig gebaut werden. Bezahlbare Wohnungen, Arbeitsplätze sowie Straßen und Wege und ein vernünftiges Transportkonzept braucht die Stadt. Aber eben auch: viel attraktives Grün.

„Stadtentwicklung ohne Natur geht heute nicht mehr“, sagt Ingenieur-Direktor Jean Schiltz von der Stadt Luxemburg. Zu wichtig sei das Grün geworden: als Naherholungsgebiet, als unverzichtbares Element städtischer Lebensqualität.

So war neben der optimalen, verdichteten Ausnutzung vorhandener Bauterrains und einem neuen Peripheriebahnhof die Natur eine der Vorgaben, welche die am Wettbewerb „Porte de Hollerich“ teilnehmenden Architektenbüros in ihren Entwürfen zu berücksichtigen hatten. Und sie bekam von beiden Wettbewerbssiegern, dem Luxemburger Büro Teisen & Giesler und dem Planungsbüro Albert Speer aus Frankfurt, einen gebührenden Platz zugewiesen: als Lebensader, die sich durch die Stadt zieht.

Der Lauf des Merler Baches wird dabei in Richtung Stadt fortgeführt. Wo das Wasser heute in unterirdischen Röhren bei der Hollericher Kirche auf die Petrus trifft, soll es künftig in einem renaturierten Bachbett unter einer angehobenen Route d'Esch stadteinwärts fließen – eingebettet in einen Grünzug, an dessen Rändern Wohnungen und Geschäfte sind und der dann ins Petrusstal übergeht. So entsteht ein grün-blaues Band, das den Südwesten mit der Innenstadt verbindet und gleichzeitig wie ein natürlicher Stadteingang wirkt.

„Das Grünkonzept bildet das Rückgrat unseres Entwurfs“, erklärt die luxemburgische Architektin Lisi Teisen. „Es verbindet die urbane Struktur mit der Natur.“

Statt sich zwischen Stadtleben oder Naturnähe entscheiden zu müssen, bekommt der Städter beides geboten: Er kann in die Stadt zum Einkaufen oder zur Arbeit fahren und muss dennoch auf grüne Erholungsangebote in unmittelbarer Nähe nicht verzichten. Für Fahrten ins weitere Umland bietet sich der „Europa“-Bahnhof an der Stadtteilgrenze zwischen Cessingen und Hollerich an.



Mit dem Fahrrad zur Arbeit:  
Das soll in Zukunft besser möglich sein

## Grüne Vernetzung

„Eine Stadt muss so attraktiv sein, dass Menschen sich trotz knapper Zeit erholen können, ohne gleich das Auto zu benutzen“, schildert Teisen ihre Idealvorstellung einer lebenswerten Stadt. Durchdachte Grünkonzepte tragen erheblich zu einem Plus an Lebensqualität bei. In Luxemburg hatten sie bisher eher Seltenheitswert. Erst mit dem „plan vert“ und dem Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL) von 2002, das entlang gewisser Zukunftsszenarien Verkehrs- und Bauvorhaben für Luxemburg formuliert, nimmt das Grün bei der Stadt- und Landesplanung ausdrücklich eine zentrale Rolle ein: als grüne Lunge, welche die Stadt mit frischer Luft versorgt, als kostbarer Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt, aber eben auch als Naherholungsgebiet. Das IVL sieht dabei die Grünvernetzung ausdrücklich vor; Parks und Grünflächen innerhalb der Hauptstadt sollen, so weit machbar, mit dem Grün am Stadtrand verbunden werden.

Die Idee, den Grünstreifen des Petrusstals mit den Wiesen und Feldern am Stadtrand durch fünf „grüne Finger“ zu verbinden, liege auch ohne IVL auf der Hand, erläutert Teisen ihren Planungsentwurf. „Die Läufe der Bäche geben die Richtung vor.“ So soll beispielsweise entlang des Baches, der bei Helfenterbrück in das Merler Gewässer mündet, einer von vier Themenparks, der „Waldpark“, entstehen. Ein anderer, der „Auenpark“, folgt dem Lauf des Cessinger Baches südwärts. Der Clou: Um ins Stadtzentrum zu gelangen, müssten Bewohner von Hollerich, Merl und Cessingen künftig nicht mehr die viel befahrene Route d'Esch überqueren, sondern könnten den ganzen Weg in der Natur zurücklegen – zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Eine grüne Ader sieht auch der Entwurf des hessischen Architektenbüros Albert Speer vor. „Wir nehmen die Struktur der *Val-lee de la Pétrusse* auf und dehnen den Grünzug als klar umrissenen Park in Richtung Südwesten aus“, erläutert der Frankfurter Architekt Michael Heller. Anders als bei der luxemburgischen Konkurrenz, wo auf dem ehemaligen Hollericher Industriegelände beim Gasometer neue Wohn- und Arbeitsviertel mit den vier Themenparks verflochten werden, beinhaltet der deutsche Entwurf durch Grünflächen getrennte cluster-förmige Wohninseln. Zwischen Geesseknäppchen

und Cessinger Bahnhof entstünde so eine bewohnte grüne Zunge, die Merl-Hollerich wie ein natürlicher Puffer von Cessingen abtrennen und bis an die Escher Autobahn heranreichen würde.

Denkbar wird die westliche Ausdehnung der Stadt mit einer „Esplanade de la Pétrusse“ oder naturbelassenen Themenparks nur durch ein neues Verkehrskonzept. Statt mit der Escher Autobahn Hollerich in zwei Gebiete zu spalten, würde der Autoverkehr künftig schon vor Merl weiträumig umgeleitet.

## Kirchberg: neue Lebensqualität

Wie wichtig Grünzonen für eine zeitgemäße Stadtentwicklung sind, und was passiert, wenn diese nicht von vornherein mitgedacht werden, lässt sich am Kirchberg beobachten – ein stark expandierender Stadtteil, dem im hauptstädtischen Bevölkerungsszenario 2020 aufgrund seines Bepflanzungspotenzials ebenfalls eine tragende Rolle zukommt. Bisher präsentiert sich das Kirchberg-Plateau größtenteils als vom Stadtzentrum abgetrenntes Satellitenstädtchen: mit sterilen Bürogebäuden, Schulen und Krankenhaus sowie breiten autofreundlichen Boulevards. Hierher kommen die Menschen vor allem um zu arbeiten, abends wirkt das Viertel wie ausgestorben. Wohnungen sind nicht nur teuer, sondern erscheinen inmitten all der Funktionalität fast fehl am Platz. Geht es nach den Plänen des *Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau du Kirchberg*, werden in den nächsten Jahren weitere Wohneinheiten gebaut. Der Kirchberg soll sich nämlich zum größten Stadtviertel Luxemburgs entwickeln und an Lebensqualität gewinnen.

Genügend Freizeitangebote für die neuen Anwohner gibt es eigentlich schon. Doch bislang sind viele entweder den Europabeamteten vorbehalten, auf anonymen Massenbetrieb ausgerichtet wie das Großkino Utopolis und die Coque – oder schlichtweg unbekannt. Wussten Sie, dass man auf Kirchberg auch spazieren gehen kann? Dass Fußgänger in einigen Jahren auf dem Boulevard John F. Kennedy unter Schatten spendenden Bäumen flanieren können?

„Straßen ohne Grün sind heutzutage undenkbar“, weiß Pierre Kieffer vom Kirchberger Fonds. Über 2 000 Bäume hat der Fonds allein in den Grünstreifen am Boulevard gepflanzt. Die meisten davon sind stra-

Der Stadtpark:



Kirchberg:



Parc Laval in Eich



Neuer Abenteuerspielplatz  
im Stadtpark



als naturnaher Picknickplatz für die Mittagspause beliebt



neu angepflanzte Baumalleen



Merler Park



imedia

pazierfähige und witterungsbeständige Eichen, denen selbst die enorme Wärmerückstrahlung durch den vielen Beton kaum etwas anhaben kann. Wer noch mehr Bäume will, kann im aus den drei Einzelparks „Parc central“, „Réimerwee“ und „Klosegrëndchen“ bestehenden Arboretum mehr als 100 Baumarten studieren – oder sich an den Gréngewald halten, der sich im Nordosten an die Stadt anschließt.

Aufgrund der vielen Baustellen gestaltet sich ein Rundgang derzeit noch beschwerlich. Mittelfristig soll es aber möglich sein, das Kirchberger Grünangebot vom Pfaffenthal aus bequem zu Fuß zu erreichen. Für Fahrradfrende, sonst Stiefkinder in puncto hauptstädtischer Verkehrsplanung, ist in Zukunft ebenfalls gesorgt. Der Fonds plant ein zusammenhängendes Fahrradwegenetz und hat bereits ein Ingenieurbüro mit der Konzeption beauftragt. „Dann kann man ohne Umwege und ohne abzusteigen vom Stadtzentrum bis zum Utopolis gelangen“, verspricht Kieffer. Schwierig für die Planer gestaltet sich vor allem der Übergang an der Roten Brücke, der einzigen Verbindung der Oberstadt mit dem Kirchberg.

Beim Kirchberger Fahrradweg soll es nicht bleiben. Für die nächsten Jahre plant die Stadt mehrere neue Veloverbindungen, die meisten von ihnen durchs Grün. So soll es eines Tages möglich sein, mit dem Fahrrad oder zu Fuß durch das Petrusstal bis nach Beggen oder in die andere Richtung nach Merl und Cessingen zu gelangen. Noch fehlen der Stadt einige Grundstücke, doch nach Auskunft von Norbert Neis, Ingenieur-Direktor beim städtischen Parkamt, sollen die grünen Wege in den nächsten Jahren fertig werden – wenn alles klappt. „Es gibt Leute, denen gefällt die Idee vom radelnden Durchgangsverkehr nicht besonders“, sagt Hanno Dirkse, der Leiter des städtischen Parkdienstes. Sie befürchten Schäden für die Pflanzenwelt. Das sieht der Experte anders. Den gebürtigen Niederländer beschäftigen vielmehr die besonderen topografischen Herausforderungen, welche die Festungsstadt Luxemburg an die Landschaftsplanung stellt. „Da gibt es einige Höhenunterschiede zu überwinden“, erklärt Dirkse. Sein Wunsch: eine vollständige Infrastruktur für einen naturnahen Rad- und Wanderrundweg durch die Stadt Luxemburg und ihre ökologischen Sehenswürdigkeiten, inklusive großzügiger Fahrradlifts, welche die Altstadt mit dem Petrusstal auch für Biker verbindet.

## Von alten Plänen lernen

Die Idee eines Grüngürtels durch die Stadt ist freilich nicht neu. Schon Edouard André, französischer Gartenbauarchitekt (1840-1911) und 1871 von der Stadt Luxemburg mit der Planung des heutigen Parc municipal beauftragt, hatte Ähnliches im Sinn. Der auf den geschleiften Festungsmauern nach englischem Vorbild angelegte Stadtpark sollte ursprünglich zusammen mit dem Petrusstal einen Grüngürtel um den Stadtkern bilden, in dem Bürger der Stadt flannieren könnten. André Konzept wurde nie ganz umgesetzt – es war zu teuer und fand zudem nicht bei allen Anklang. Heutzutage, wo im Zuge einer zunehmenden Bodenversiegelung städtische Parks und Wiesen wieder an Bedeutung gewinnen, erleben seine Ideen eine Renaissance.

„Die Parks sind, ebenso wie die Wälder, für die Stadtbevölkerung von unschätzbarem ökologischem Wert“, sagt Emile Espen von der Umweltorganisation Mouvement Écologique (Méco). Das stimmt vor allem, was die Qualität der Luft, den Umweltschutz und den Naherholungswert angeht. Gleichwohl wird der 16 Hektar große Stadtpark in erster Linie als Durchgang in die Innenstadt oder als naturnaher Picknickplatz für die Mittagspause genutzt. Mit der Renovierung des Amalia-Denkmal besuchen verstärkt auch Einheimische den Park, zum längeren Verweilen lädt die Anlage aber immer noch nicht wirklich ein. „Wir brauchen mehr als nur Schlenderparks“, findet Espen. Freizeitangebote wie Eiscafés, Spielplätze für Kinder, Liegewiesen oder Kleinkunsthöfen, in anderen europäischen Großstädten längst eine Selbstverständlichkeit, fehlen in Luxemburgs Grünanlagen weitgehend. Stattdessen bestimmen penibel gestutzte Hecken und ordentlich angelegte Wege und Blumenbeete das Bild. Um naturbelassene Wiesen und Pflanzungen zu finden, muss der Spaziergänger bis zum Park Laval an der Alzette in Eich oder zum Park Collart in Dommeldingen gehen. „Je näher man an das Stadtzentrum gelangt, desto kultivierter ist das Grün“, erklärt Neis das Parkkonzept der Hauptstadt.

Dabei wäre eine vielseitigere Nutzung des innerstädtischen Grüns durchaus im Sinne des Erfinders. André hatte damals verschiedene Besucherattraktionen vorgesehen: einen kleinen Zoo etwa und Kioske, um Besucher mit Zeitungen oder Erfrischungen



Wunschtraum:  
Eine vollständige Infrastruktur  
für einen naturnahen  
Rad- und Wanderrundweg  
durch die Stadt Luxemburg  
und ihre Sehenswürdigkeiten

zu versorgen. Da wundert es kaum, dass der Merler Park zu den meist besuchten Grünanlagen der Stadt gehört. Café und Spielplatz locken Groß und Klein, Eltern, Kinder, Rentner und Schüler aus der nahen Umgebung. Ähnliche Angebote sind auch für den flächenmäßig größten städtischen Park vorgesehen, der in den kommenden Jahren bei Cessingen/Gasperich in Verbindung mit neuen Wohngebieten entstehen soll.

„Vielleicht wäre ein Mix auch für die Innenstadt besser“, meint Espen. Der Regionalbeauftragte des Méco für die Stadt Luxemburg verweist auf die Meinungsumfragen, welche die Stadt vor kurzem in den Vierteln durchgeführt hat: „Alle wollen mehr nutzbares Grün.“ Die Ergebnisse der Bürgerbefragungen fließen mit in den neuen Stadtentwicklungsplan ein, der noch im Laufe dieses Jahres fertig gestellt werden soll.

Tatsächlich scheinen die Verantwortlichen in Sachen Grünflächennutzung allmählich umzudenken. Nicht nur, dass bei größeren Bauvorhaben jetzt schon freie Flächen fest eingeplant werden, um so genannte Quartierparks zu schaffen. „Dazu versuchen wir, so viel Grünfläche wie möglich an einem Ort zu konzentrieren“, so Hanno Dirkse vom Parkdienst.

Auch in der Innenstadt werden lang geäußerte Bürgerwünsche wahr. So wird an der Avenue Monterey zurzeit ein großer Abenteuerspielplatz gebaut. Die Stadtverantwortlichen wollen den unterschiedlichen Ansprüchen an das öffentliche Grün Rechnung tragen: Erholung und Aktivität. Wer in Ruhe botanische Sehenswürdigkeiten bewundern will, kann dies tun – gleichzeitig wird der Park auch für Kinder attraktiver. Eine Konzertwiese, wie sie vor allem Jugendliche wünschen, wird es aber nicht geben. „Dafür gibt es den Glacis oder den Knuedler“, sagt Neis. Der Park sei auch ein Beitrag zum Umweltschutz. Die meisten Pflanzen, so der Parkbeamte, würden den Andrang tausender Besucher auf Dauer nicht überleben. Dass dem Parkamt zumindest im Stadtkern eher an einer traditionellen Nutzungsweise ihres Grüns gelegen ist, zeigt die Diskussion um den „agent municipal“. Über die Befugnisse eines solchen Stadtwächters herrscht noch Unklarheit; die Beamten vom Parkdienst wünschen sich von ihm mehr Sicherheit und „eine abschreckende Wirkung“ – vor allem gegenüber jugendlichen Freizeittrinkern, Drogenkonsumenten und anderen schwierigen Gästen.



Aus dem städtischen Grün nicht wegzudenken: Schrebergärten

## 1 000 Hektar Wald

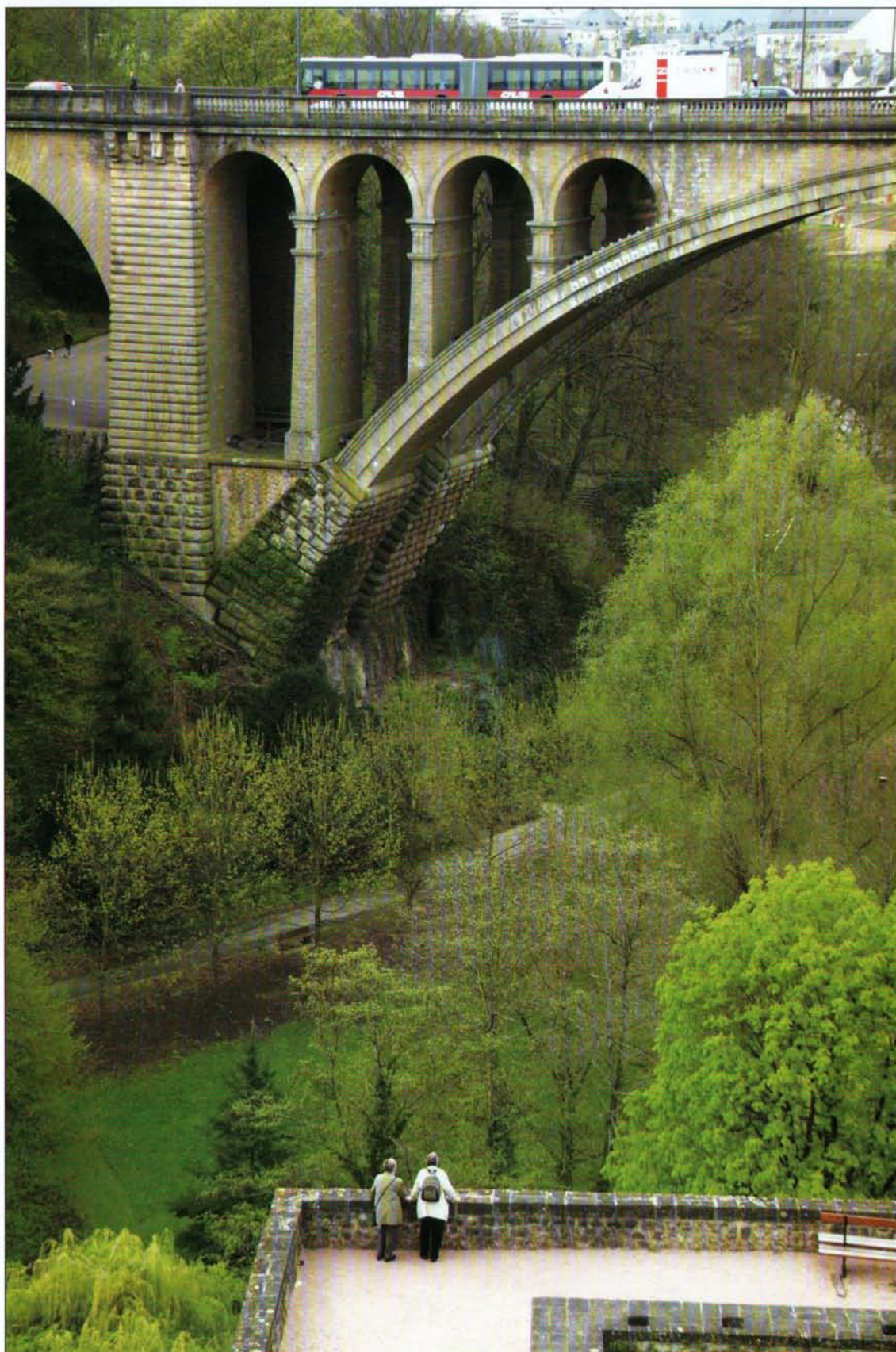
Viel Platz für Outdoor-Aktivitäten aller Art bieten dagegen die Wälder Bambësch, Gréngewald, Kockelscheuer, die um die Stadt liegen. Rechnet man alle Waldflächen zusammen, nennt Luxemburg-Stadt rund 1 000 Hektar Wald ihr eigen. Auf über 1 000 Personen pro Tag beziffert das städtische Forstamt die Besucherzahl allein für den 680 Hektar großen Bambësch. „Tendenz steigend“, sagt Fernand Molitor, der Leiter des „service forestier“. Zu den Hauptattraktionen zählen der Trimm-Dich-Pfad für Jogger, ein Kinderspielplatz und ein Restaurant. Abgesehen von weiteren Sportangeboten auf Kockelscheuer plant die Stadt aber keine neuen Infrastrukturen. „Der Wald ist schon jetzt etwas überlaufen“, stellt Molitor fest. Angst vor dem Bevölkerungsszenario 2020 haben die Waldverantwortlichen dennoch nicht. „Ein Anwachsen der Bevölkerung bedeutet nicht gleichermaßen eine erhöhte Nutzung des Waldes in der Freizeit“, meint Ed Buschette, seit vielen Jahren Förster der Stadt. Er und seine Kollegen sorgen dafür, dass Luxemburgs Wälder im Sinne der Nachhaltigkeit gepflegt werden. Nach Aussagen des Amtes ist die Stadt zudem bemüht, ihre Grünflächen beständig zu vergrößern, in Form von Wiesen, Feldern, Park oder Wald.

Die „ville verte“, wie sich Luxemburg in einer Tourismusbroschüre selbst beschreibt, ist also an vielen Stellen bereits Realität – dank einer entsprechenden Topografie und

einer verstärkten Politik der Grünvernetzung. Edouard Andrés ursprüngliche Vision vom innerstädtischen Grüngürtel könnte – in einer modernen Version – mehr als 130 Jahre später endlich wahr werden. Und wer weiß, vielleicht bleiben dann ja noch Geld und Elan übrig: zum Beispiel, um den nach dem Landschaftsgärtner benannten Limpertsberger Square André mit seinem tumben Betonbrunnen in ein ansprechendes Fleckchen Grün zu verwandeln.

Ines Kurschat





*Das Petrusstal; die grüne Lunge der Stadt Luxemburg*

# Vu Guckucksblummen a Guckucksär

Zënter bal dräi Wochen huet de Xavier-Yves Bürger aus der Rue de la Grève opgehele mat fëmmen. Hie wollt dat jo schonn ëmmer maachen, mee all déi Kéiere virdrun ass et him ni méi wéi en hallwen Dag laang gegléckt. An da koum, wat huet misse kommen: D'Judith, seng vill méi charakterfest Fra, sot da regelméisseg, hie wier a bléif e Schlappschwanz.

Virun ongeféier dräi Wochen awer huet et bei him fir zerguttstert ageschloen. Net datt hien sech extra op der Broscht gepaakt gefüllt hätt oder bei engem Longen-Toubib zu Kräiz gekroch wier, – neen, hien ass an enger Parteiversammlung gewiescht.

Et war nach keng där richteger Wahlversammlungen, den Abrëll läit nach ze wäit vum Oktober wech, mä d'Stëmmung am Sall war schonn iwwert de Leescht vum Stëmmsonndeg gezunn, 't sollt schonns no kommunalpolitischem Wiessel richen.

Virun allem huet et no Guckucksblumme geroch, well där klenger Buckië stoungen op all Dësch tëschent de Béier- a Wäiglieser an hunn e Stéck frësch erwachten Natur an d'Lokal gezaubert. Äschentellere waren néiers ze gesinn, an de President vun der Parteisektioun huet et lues gegrommelt, wat anerer genee sou heemlech geduecht hunn: „Et wiere sécherlech vill méi Leit komm, wann dierft gefëmmt ginn.“

Dem Célestin Schocklaus seng Ried war net vun Hee a Stréi a gong bei d'Gromperen. Hien huet als Sektionscomitésmember, als Gemengerotsmember, als Ëmweltspezialist vum Parteibeziërskomitee an als zweete Chamber-Noréckel-Kandidat Neel mat Käpp gemaach. Um Enn vun sengem Speech sot en daitlech a kloer, wat mol huet misse kloer an daitlech gesot ginn: „Den Tubak ass net nëmme fir den Fëmmert schiedlech an déidlech, en ass wéi e gëftegt Guckucksee, dat déi Raacherten a Patscherten anere Leit gedanken- a skrupellos ënnerschmuggelen; déif eran an d'Longen an an d'Kleeder vun anere Mënschen, déi sech net dergéint wiere kënnen, well de Legislatuer bis haut keen Zivilcourage hat, dat ze maachen, wat aner Länner well laang gemaach hunn. Mir als Lokalpolitiker mussen also leider exemplaresch virgoen: Mir brauchen net nëmme eng Stad mat enger onverpochter Foussgängerzon, mir brauchen och onverpocht Foussgänger, siefen se vun hei oder aus der ganzer Welt, déi an onverpochtere Restaurants a Caféen onverpocht lessen a Gedréns zou sech huele wëllen; zervéiert vun engem Personal, dat dach vill léiwer an onverpochter Loft schaffen an, genee wéi d'Clienten, gäre mat onverpochtenem Gezei heem bei hir Kanner kënn. Nei Generatione soen äis spéider Merci fir déi Wäitsicht, sou wéi d'Krankekeesen äis lo schonn op de Knéien danken, wa mir an eisem Wahlprogramm Mesurë géint d'Fëmmen fuerderen an herno och ergräifen, wa mer d'Wahle bis gewonnen hunn. Op den éischte Bléck sinn déi Mesurë vläicht onpopulär, mä duer-

zou muss een als couragéierte Politiker stoen, well op den zweete Bléck ass déi Reglementatioun, déi mer duerchsetze wëllen, nohalteg am Sënn vun enger mënschewierdeger Ëmwelt. D'Zich fuere scho laang net méi mat Dampf, maache mer hinnen et dach einfach no! Mir sinn, léif Kolleginnen, Komerodinnen a Frëndinnen, léif Kollegen, Komeroden a Frënn, nach ëmmer eng zudéifst sozial Partei gewiescht, den Zigretendampf ass zudéifst asozial, d'Konsequenz fir äis ass liicht ze zéien.“

D'Biergerinnen an d'Bierger hu geklappt, de Xavier-Yves Bürger war vum Célestin Schocklaus total begeeschtert an huet bei alle Guckucksblummebuckien am Sall geschwuer, no der Versammlung keng Zigrett méi an de Bak ze stiechen an den opgebrachte Pak doheem an den Drecks-eimer ze geheien. Déi Kéier wier et him ee fir alle Mol eescht. An einfache Wieder: Hien hat no där politescher Meeschterried an no sengem brutal-resolute Virsaz e katharseschgutt Gefill an den Träipen.

Den Zigrettepak huet en zwar net wechgehäit, hie wollt en no enger zweeter Iwwerleeung als plastesch Ofschreckung stänneg an der Händschekëscht vum Auto leien hunn, mä hie selwer huet sech zwéin Deeg laang an d'Bett geluecht; einfach an d'Bett geluecht, fir net un d'Fëmmen ze denken a fir déi éischt Entzuchsstonnen an -deeg einfach am Schlof duerchzestoen.

Dat war wuel op engem fräie Samschdeg a Sonndeg an dach net ganz einfach, well sou midd war en och rëm net. Tëscheduerch gouf en hongereg an duuschtereg, mä hien hat jo d'Judith, an dat huet him moralesch ënnert d'Aerm gegräff an e mat vill Geméis an Uebst a Léift no alle Regele vun der Konscht entgëft, verwinnt an am Bett gehalen.

Den drëtten Dag war nees e Méindeg, de Xavier-Yves Bürger huet nees misse raus aus dem Bett a ran an déi nach ëmmer verpochten Ëmwelt. Hie gong wéi soss zu Fouss duerch de Park op de Büro, huet, wat e soss ni gemaach huet, iwwerem Goen déif duerchgeotemt, huet am Park och kee kriminelle Fëmmert begéint, an um Büro war hie souwisou wéinst engem interne Reglement an engem nikotinfreien Ambiente.

Nach déi lescht Woch huet en all Stonn d'Dier zu sengem klenger Fënsterbalkon eng Kéier opgemaach an huet um Balkon heemlech eng ugeemaach, mä dat war elo riwwer. Wuel huet hie lo seng kleng Lausbouwepaus vermësst, mä d'Judith sot mëtles nom lessen: „Huel der einfach zwou Orangen oder eng Orange an en Apel mat, dann ëss de déi um Balkon; dat geet och, wäerts de gesinn, an 't bréngt der zousätzlech nach nei Energie fir weiderzeschaffen.“

Wéi ëmmer hat d'Judith Recht, an 't gong dem Netfëmmert vun Dag zu Dag besser. Nuets huet hien alt gedreemt, hien hätt nees ugefaangen, mä desto méi glécklech an zefridde war en, wann en erwacht ass



an no enger Minutt d'Gewëssheet hat, datt de Réckfall nëmme e fierchterlechen Dram war.

Wéi gesot, dat alles war virun nobäi dräi Wochen. An du geschouch eng. Beim Heemgank duerch de Stadpark, kuerz no sechs Auer. Du gesouch de Xavier-Yves Bürger eppes. Een. Eng Gestalt, déi honnert Meter méi wäit sou wéi hien duerch de Park spadséiert ass, déi awer dräimol bei gemengeneegenen Stadpark-Dreckskiwwele stoe blouf, dräimol ënnert dem weide Mantel eng Plastikstut ervirgeholl an déi an dräi verschidene Kiwwele verschwanne gelooss huet: E gottverdaamte Profiteur, deen amplaz fir d'Entsuegung ze bezuelen, d'Gemeng an d'Allgemengheet op eng gemeng Aart a Weis mat sengem Offall begléckt.

De Xavier-Yves Bürger ass bal aus der Këscht gesprongen. „Dat kann dach net sinn! Sou e Guckuck!“ , sot en haart, huet de Parkwee verlooss a gong tëschent de Beem erduerch deem Friemen no. Hien huet gesinn, wéi deen an den Auto geklommen ass, huet e wéinst dem Hutt an dem Mantel mam ropgeschloene Koll net an d'Gesicht gesinn, awer den Auto, deen Auto do huet hie kannt: CSL 2004, dat war dem Célestin Schocklaus säi grénge Coupé.

Hie war opbruecht. Hien hätt lo eng Zigrett gebraucht. Hien huet dem Judith d'Ongeheierlecheit doheem geplättelt, an och d'Judith war entgeschertert.

„Dee misst Streech kréien, sou en Hypokrit!“ , sot et. An 't huet och nach gemengt, do geschéien en, wéi d'Politiker wieren: deenen anere Leit priedegen an da géint hir eege Wieder goen; där hätt et deemools schonn an der Bibel ginn.

Säin opbruechte Mann konnt e puer Deeg laang verstoppen, datt en de Pak Zigretten nees aus der Händschekëscht geholl hat an an der Tëschenzäit och schonn dräimol am Zigrettebuttek war. Mä all heemlech Zänngewäschs a Gezeigewiessels huet näischt gedéngt an ass géint dem Judith seng reng Nues net ukomm. Kloerrosen huet hatt him no e puer Deeg op de Kapp zougesot, hie wier alt nees réckfällig ginn an hie wier a bléif an all Éiwegkeet deen aarmséilegste vun alle Schlappschwanz.

„Alles wéinst deem heure Schocklaus!“ , huet de Xavier-Yves Bürger geklot a bal gekrasch, an d'Judith war am Fong geholl eng gutt Haut an och direkt nees méi gedam.

„Ech schloen deem de Kapp rof“ , sot et douce.

Josy Braun

# Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

## Steffen (Rue Albert)

Diese in Bonneweg gelegene Straße zweigt ungefähr auf der Höhe der *Itzigerknupp* ab und mündet in den Boulevard Kaltreis. Seit dem 21. Februar 1983 trägt sie den Namen des Historikers Professor Monseigneur Albert Steffen. Dieser wurde 1884 in Capellen geboren; nach seinem Sekundarunterricht trat er in das Priesterseminar ein. Nach Abschluss seines Theologiestudiums wurde er zunächst als Koadjutor an das Konvikt von Diekirch berufen und später, ab 1915, nahm er dieselbe Funktion im Konvikt in Luxemburg ein. Ein weiteres Studium führte ihn nach Paris und Berlin, wo er sein Dokorexamen in Deutsch und Griechisch glänzend bestand.

1922 erfolgte seine Ernennung zum Professor am Athenäum, und im selben Jahr wurde er als Beichtvater an den Großherzoglichen Hof berufen. Bei seinen Studenten war Albert Steffen hoch geschätzt, nicht nur als hervorragender Lehrer in Religion und Latein, der es nie unterließ, auch an den Verstand der Schüler zu appellieren, sondern auch weil er bei all seinem profunden Wissen ein liebenswürdiger und bescheidener Mensch geblieben war, voll verständnisvoller Menschlichkeit. Neben seiner pädagogischen Aktivität muss aber auch auf das reiche schriftstellerische Wirken von Albert Steffen hingewiesen werden. Er war jahrzehntelang Sekretär der historischen Abteilung des *Institut Grand-Ducal*, Präsident der Gesellschaft *Ons Hémecht* und von 1948 bis zu seinem Tode Schriftleiter der Zeitschrift *'t Hémecht*.

Es war die Geschichte des 17. Jahrhunderts, mit der er sich besonders beschäftigte. So vertiefte er sich in die Forschung über die Familie Wiltheim, studierte das Wirken der ersten Jesuiten in Luxemburg, den Bau des Athenäums und der Kathedrale. 1935 verfasste er eine „Baugeschichte der Luxemburger Jesuitenkirche“. Sein weiteres Interesse galt der Echternacher Abtei, deren Geschichte er eine Reihe Aufsätze in *'t Hémecht* widmete. Im Laufe seiner Studien stieß er auf eine weitere bedeutende Gestalt des 17. Jahrhunderts, den General des 30jährigen Krieges Johann Beck aus Stadtgrund, über den er eine größere Arbeit verfasste, die 1948 in *Ons Hémecht* erschien.

Am 1. Juni 1962 riss der Tod Albert Steffen mitten aus seinem Schaffen. Mit ihm verlor das Land einen verdienstvollen Historiker.

## Steichen (Rue Edward)

Im Europaviertel Kirchberg verbindet die Rue Edward Steichen, so benannt durch Schöffensratsbeschluss vom 24. August 1995, den Boulevard Pierre Werner mit der Rue des Labours.

Edward J. Steichen (1879-1973) war bisher der einzige in Luxemburg geborene Mensch, dem es gelang, ein Meisterwerk zu schaffen, das auf den

obersten Rang der Weltkultur erhoben wurde. Im Jahre 2004 schrieb die höchste Kulturinstanz der Erde, die UNESCO, seine legendär gewordene Photoausstellung *The Family of Man* als einzigartiges Dokument der Weltkultur ins Register „Gedächtnis der Menschheit“ ein. Edward Steichen, 1879 im Bauerndorf Biwingen, Gemeinde Roeser geboren, entstammte einer armen Auswandererfamilie. Seine Mutter Marie Steichen-Kemp aus Monnerich hatte ihm in Amerika, als er zehn Jahr alt war, die antirassistische Lehre erteilt, alle Menschen hätten gleiche Rechte, auch wenn ihre Hautfarbe, ihre Rasse, ihre Religion, ihre Sprache und Nation verschieden wären. Aufgrund dieser Lehre gestaltete Steichen nach dem Zweiten Weltkrieg als Direktor der Photoabteilung des New Yorker *Museum of Modern Art* seine Photosammlung *The Family of Man*, die seit 1994 im Schloss von Clerf in den Luxemburger Ardennen aufbewahrt wird. Vorher hatte Steichen von 1900 bis 1936 eine kometenhafte Künstlerlaufbahn gemacht, galt als bester Porträtphotograph der Welt und hinterließ Aufnahmen von hunderten Prominenten seiner Zeit, von Film- und Theaterstars, Literaten, Musikern und Politikern, darunter der drei US-Präsidenten Theodore und Franklin Roosevelt und William Howard Taft, sowie des britischen Premiers Winston Churchill. Im Ersten Weltkrieg machte Steichen als Freiwilliger der *US-Expeditionary Force* in Frankreich Luftaufnahmen über der Front. Er wurde als Major demobilisiert und mit der *Légion d'Honneur* ausgezeichnet. Im Zweiten Weltkrieg meldete er sich nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor nochmals freiwillig, trotz seiner 62 Jahre, und kommandierte alle Photographenteams der *US-Navy*. Aus Protest gegen die anhaltenden Kriege mutierte er 1952 vom Kriegs- und Siegespropagandisten zum Pazifisten. Er gestaltete das soziophilosophische Photowerk *The Family of Man*, und zwar ausdrücklich, wie er in seinen Memoiren schrieb: „... um die Menschen zu einer offenen und vereinten Aktion gegen den Krieg anzuregen“. Die Ausstellung wurde auf einer Welttournee von 1955 bis 1964 von 9 Millionen Menschen bewundert.

Auf seinem Landgut Umpawaug in West Redding, Connecticut, wo er Rittersporn gezüchtet und als seine letzte Liebe ein Zwergmispelbäumchen fotografiert und gefilmt hatte, starb Edward Steichen am 25. März 1973. Seine Wälder, Wiesen und Weiher stehen als *Edward Steichen Memorial Wildlife Preserve* unter Naturschutz. Neuerdings erinnert an ihn der 2005 gegründete *Edward Steichen Award*, ein amerikanisch-luxemburgischer Ehrenpreis, der alle zwei Jahre einem jungen Künstler aus der Großregion Luxemburg einen halbjährigen Studienaufenthalt in New York ermöglicht.

(R.K.)



Théo Mey © Photothèque de la Ville de Luxembourg

## Stein (Rue Poutty)

Auf Kirchberg gelegen, nimmt diese Straße ihren Ausgang vom Circuit de la Foire internationale zwischen dem Boulevard Pierre Frieden und der Rue Alphonse Weicker und endet in einer Sackgasse. Durch Schöffensratsbeschluss vom 21. April 1977 ist sie nach dem bekannten „auteur de poèmes satiriques“ benannt, wie es auf dem Straßenschild steht. Poutty Stein wurde am 16. April 1888 in Colmar-Berg unter dem Namen Ernest-Pierre als Sohn des Intendanten und Jagdhauptmanns der großherzoglichen Privatdomänen geboren. Er studierte am Athenäum in Luxemburg und später Forstwirtschaft in München, im Hinblick auf eine Karriere bei der Forstverwaltung. Weil hier die Aussichten auf ein berufliches Weiterkommen nicht sehr günstig schienen, trat er kurze Zeit später in den Dienst der Arbed, wo er bald zum Direktionsattaché avancierte. Er starb im Dezember 1955, zwei Jahre nach seiner Pensionierung.

Man kann behaupten, dass das Leben Poutty Steins in zwei Bahnen verlief: beruflich war er ein kompetenter und äußerst zuverlässiger Beamter, in seinem Freundeskreis war er stets zu Spaß, Satire und witziger Unterhaltung aufgelegt. Zusammen mit seinen Freunden Batty Weber, Auguste Trémont, Louis Beicht und Paul Palgen gründete er 1915 die Kabarettgruppe *La Mansarde*, aus der sich später das *Cabaret des Marquises* entwickelte. Stein gilt als der Vater des luxemburgischen Chansons. Viele seiner Gedichte, die sich besser zum Singen als zum Vortrag eignen, wurden von Louis Beicht sowie von Pierre und Jean Faber vertont. Sie wurden teils von ihnen selber vorgetragen, teils von anderen Interpreten wie August Donnen, Léon Moulin oder Hary Haagen und bildeten ein beliebtes Repertoire für die *Revue*. Nach Poutty Steins Tod brachten seine Freunde 1959 die besten seiner Chansons unter dem Titel *Dem Poutty Stein seng bescht Liddcher* heraus.

Seine Gedichte nehmen sonder Zweifel in der Luxemburger Mundartdichtung eine Sonderstellung ein. Er war, wie Batty Weber es ausdrückte, „der erste, der mit den Leiertönen der bisherigen heimatischen Lyrik aufräumte“. Neben dieser Lyrik in ihrer sentimental, gefühlsbetonten und schwärmerischen Art mussten Steins Verse, geistreich, charmant und pittoresk, hie und da derb oder frivol, schockierend wirken. Es gibt Kritiker, die ihn einen Moralisten nennen, im Sinne von *ridendo castigat mores*. Mit seinem scharfen Blick für Menschen und Zustände nahm er seine Zeitgenossen aufs Korn, mit ihren Eigenarten, Schwächen und Torheiten, aber er tat es nie verletzend, nie boshaft, nie ohne Humor. Laut Fernand Hoffmann war seine Grundhaltung „ein leicht melancholischer, ironisch-skeptischer Optimismus“ (*Geschichte der Luxemburger Mundartdichtung*, Bd. 2). Zum Abschluss sei, als Beweis für die Gefühlstiefe des Dichters, die Strophe eines Gedichtes wiedergegeben, das Poutty Stein 1943 schrieb:

„Émmer owes, wann et stëll gët  
An et geet e gudd Wand,  
Dreift ons Hierz ons op de Bireg,  
Fir ze lauschtre weit an d'Land,  
Fir ze bëiere, wat ons Frëmm man,  
Déi am frieme Land verspreet,  
A fir himmen dann z'erzielen,  
Wëi et an der Heemecht steet.“

(Originalschreibweise)

Fanny Beck

# Die Klassiker der Moderne zum Abschluss der Saison



## Programm-Highlights der hauptstädtischen Theater

Im Bereich des Sprechtheaters wurde der Monat Mai mit einem doppelten Programm eingeläutet, das uns die Gelegenheit gab, nach (zu) langer Abwesenheit Steve Karier wieder auf einer Luxemburger Bühne zu sehen: „Der stumme Diener“ von Harold Pinter und „Unter Aufsicht“ von Jean Genet, in einer Koproduktion mit dem Stadttheater Mainz. In den Hauptrollen stehen Steve Karier, Ladislaus Lölliger und Bijan Zamani auf der Bühne des Studios. Die beiden Stücke spielen im Milieu der Profikiller und der kleinen Gangster, einem streng hierarchisch gegliederten Umfeld, in dem Macht und Autorität, beziehungsweise das Auflehnen dagegen, eine wichtige Rolle spielen.

Am 4. Mai begegneten wir zwei außerordentlichen Damen auf der Bühne des Studios: Roseline Guinet und Rebecca Chaillot lieferten sich in „Franz“ ein herrliches Duett: Roseline Guinet war Madame Françoise, Clownin ihres Zeichens, während Rebecca Chaillot die „Stakhanovistin“ des Staccato war. Im Rahmen des Clown-Programms, das die städtischen Theater in Zusammenhang mit der Kulturfabrik organisierten, kam es bei „Franz“ (Liszt) zu einem „Schmuckstück“ der Clownskunst.

Zehn Jahre nach dem herrlichen Konzert, das Giora Feidmann in der Zeltstadt auf dem Heilig-Geist-Plateau gegeben hatte, kam er zurück nach Luxemburg. „Giora – The Klezmer Play“, eine Koproduktion der *Théâtres de la Ville de Luxembourg* mit dem Art Bureau München und der Barbarino Company, führte uns in zehn poetischen Bildern durch die Welt des 20. Jahrhunderts.

Der weltberühmte Klarinettenist Giora Feidmann fungierte als „Maître de cérémonie“ und führte mit seiner unvergleichlichen Musik, die jiddische und arabische Musik mit Tango und Klassik verbindet, durch den Abend.

Mitte Mai empfing das Grand Théâtre die berühmte Budapester Theatertruppe Kretakör (*Kreidekreis*) mit *Blackland* von Árpád Schilling, im Rahmen von „Passages“, dem osteuropäischen Theaterfestival der *Manufacture* in Nancy. Von den Schauspielern selbst geschrieben, setzte sich der Text auf eine lustige und sarkastische Art mit der modernen ungarischen Gesellschaft auseinander.

Zwei Stücke des bekannten norwegischen Autors Jon Fosse runden das Programm des deutschsprachigen Sprechtheaters ab. In „Winter“ begegnen sich zwei einsame Menschen, dargestellt von André Jung und Sylvana Krappatsch in einer Regie von Jossi Wieler (Schauspiel Zürich, Münchner Kammerspiele). Selbst Blätter, die gewöhnlich zurückhaltender in ihren Kritiken sind wie „Die Zeit“, gerieten ins Schwärmen: „Ein kurzer, großer Abend im Zürcher Schauspiel. So arm, so reich...“. Ein zweiter Fosse-Abend steht dann am 1. Juni als Gastspiel der Münchner Kammerspiele auf dem Programm: „Da kommt noch wer“ in einer Inszenierung von Christiane Pohle. „Meine Stücke beschreiben einfache Menschen in einer nicht ganz einfachen Welt“, sagt Jon Fosse, der im Anschluss an diese Vorstellung aus seinem Werk lesen wird.



Giora Feidmann

Auch das Opernprogramm ist ganz den Werken der zeitgenössischen Klassik gewidmet: 1959 hat Francis Poulenc „La voix humaine“ von Jean Cocteau vertont, einen intensiven Text in dem eine Frau vergebens versucht, die Liebe des Mannes zurück zu gewinnen, der sie wegen einer anderen verlassen hat. Vom 8. bis zum 10. Mai war diese „tragédie lyrique“ mit Marie de Roy (Gesang) und Zinon Bialas (Klavier) im Studio des Grand Théâtre zu sehen als Koproduktion mit dem *Conservatoire de la Ville de Luxembourg*.

Anfang Juni (3., 5., 7.) schließt dann die diesjährige Opernsaison mit „L'amour des trois oranges“ von Sergueï Prokofieff ab (Produktion 2004 des Festival d'Aix-En-Provence in Koproduktion mit dem Teatro Real Madrid). Prokofieffs groteskes und satirisches Märchen bringt die Welt der Menschen und die Kräfte des Bösen auf die Bühne, beobachtet und kommentiert von den Chören. (In russischer Sprache mit deutscher und französischer Übertitelung). Tugan Sokhiev leitet das *Orchestre Philharmonique du Luxembourg*.

Verwöhnt werden auch die Freunde des modernen Tanzes noch einmal am Schluss der Saison: das Cullberg Ballett, das *Ballet de Biarritz*, die *Compagnie Montalvo-Hervieu* und Philippe Découflé kommen mit ihren international viel beachteten Programmen. Das weltberühmte schwedische Cullberg Ballett gastierte am 11. und 12. Mai mit Choreographien von Mats Ek und Johan Inger, dem früheren Solotänzer des Nederlands Dans Theater.

Zehn Tage später zeigt das *Ballet de Biarritz* drei Choreographien von Thierry Malandain, dem Leiter des *Centre Chorégraphique National Ballet de Biarritz*. Er hat sich von den großen Komponisten der klassischen Moderne inspirieren lassen: Igor Stravinsky (*Pulcinella*), Claude Debussy

(*L'après-midi d'un faune*) und Maurice Ravel (*Bolero*).

Aber auch wenn er allein auf der Bühne ist, bleibt Découflé der Arbeitsweise treu, die ihn berühmt gemacht hat: ständig auf der Suche nach überraschenden visuellen Effekten und neuen Berührungen zwischen Tanz, Bild, Licht, Schauspiel und Ton, gelingen ihm als Solotänzer – der Begriff ist für Découflé wirklich zu einengend – beeindruckende Bilder (8. und 9. Juni).

Mitte Juni dann wird die *Compagnie Montalvo-Hervieu* mit *On danse* ein ganz anderes Register ziehen: José Montalvo und Dominique Hervieu zeigen uns ihre verspielte choreographische Fassung der Oper *Les paladins* von Jean-Philippe Rameau, die vor einem Jahr im Théâtre du Châtelet in Paris gezeigt wurde.

Ein Jahr nach dem großen Erfolg von „Iris“, kommt Philippe Découflé wieder nach Luxemburg, diesmal allerdings mit einer Solo-Nummer: *Le doute m'habite*, einer Koproduktion mit den Theatern der Stadt Luxemburg.

„Winter“: André Jung und Sylvana Krappatsch



„Julius Caesar“



Mit einem ganz außergewöhnlichen Highlight gehen die hauptstädtischen Theater in die Sommerpause. Es ist den Verantwortlichen gelungen, eine Koproduktion mit dem Barbican in London zu unterzeichnen, und zwar William Shakespeares *Julius Caesar*. Deborah Warner, die ihren unverwechselbaren Stempel Produktionen von *Hedda Gabler*, *Medea* oder *Richard II* aufgedrückt hat, bringt in *Julius Caesar* bekannte Schauspieler auf die Bühne, wie zum Beispiel Ralph Fiennes, der sein Talent und seine Züge der Figur des Markus Antonius leihen wird. 30 Schauspieler und über 100 Statisten werden aus dem *Julius Caesar* des Barbican auch zahlenmäßig eine außerordentliche Veranstaltung machen. Nach den Vorstellungen in London war die Produktion u.a. im Théâtre National de Chaillot in Paris, dem Teatro Español in Madrid und natürlich in Luxemburg zu sehen.

Wenn mit diesem außergewöhnlichen Gastspiel die Spielzeit 2004-2005 in den hauptstädtischen Theatern zu Ende geht, werden die zahlreichen Festivals (Festival de la Cour des Capucins, Festival in Wiltz z.B.) oder das vielfältige Programm des *Été théâtral* den Freunden von Theater, Oper und Tanz über die Durststrecke der Sommerpause hinweghelfen.

# La Collection Luxembourgeoise du Musée National d'Histoire et d'Art

Chaque région du Luxembourg a ses peintres. Si Rabinger est le spécialiste de la «Terre rouge», si Beckius et Klopp sont considérés comme les grands peintres mosellans, alors Jean- Pierre Lamboray compte parmi nos meilleurs peintres de l'Oesling, de cette terre âpre et rude des Ardennes, qu'il considère comme la terre de ses ancêtres, puisque son grand-père fut bourgmestre de Troisvierges, et que lui-même a été de 1907 à 1917 employé à Doncols au service des douanes, où son père, Jean- François Lamboray, était inspecteur.

La tentation est évidemment grande de comparer l'artiste au douanier Rousseau. Mais on ne trouve pas chez notre peintre des compositions exotiques et allégoriques faisant preuve d'une imagination naïve bien que souvent inspirée de cartes postales, de photographies et d'illustrations. Lamboray ne cherchait pas son inspiration dans les cartes postales. C'est sur place qu'il a réalisé ses splendides paysages qui nous racontent l'Oesling.

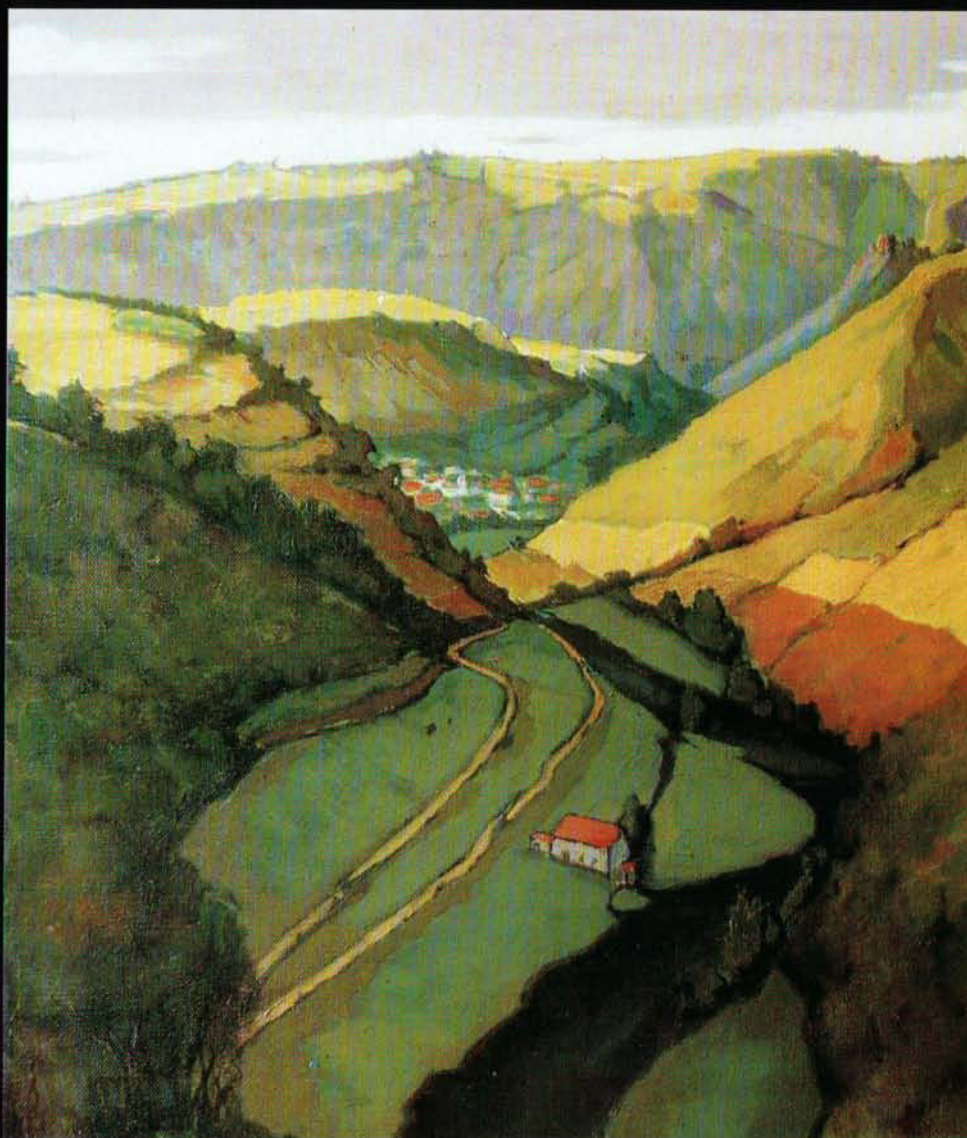
En 1983 la Villa Vauban- Musée Pescatore avait organisé une grande rétrospective pour commémorer le centième anniversaire de la naissance et le vingtième anniversaire de la mort de Lamboray. L'exposition, faute de place, avait délibérément mis l'accent sur la peinture à huile. Les «Amis de Jean- Pierre Lamboray» ont alors exprimé le souhait de voir un jour aussi réunis et exposés les nombreux dessins de l'artiste. C'est chose faite maintenant puisque jusqu'au 1er mai on pouvait voir à la galerie «Am Tunnel» de la BCEE une exposition qui groupait près de deux cents dessins de Lamboray.

## Jean-Pierre Lamboray

(né le 6 mars 1882 à Luxembourg où il est décédé le 23 novembre 1962)



Né à Hollerich dans une famille qui comptait treize enfants Lamboray a passé son enfance dans la maison paternelle au Knuedler, à côté du «passage». Il a fréquenté les classes inférieures de l'Athénée, puis l'Ecole des Artisans, avant d'étudier les arts décoratifs à Karlsruhe, où ses maîtres ont été Hans Thoma, Gustav Schönleber et Wilhelm Trübner. Comme à son retour de Paris, où il a passé également deux ans, les places étaient rares dans l'enseignement, il a choisi la carrière administrative et accepté un poste de douanier à Doncols. En 1909 il épouse la diekirchoise Anne Merten et quelques années plus tard obtient son certificat de maître de dessin pour donner par la suite des cours à l'Athénée, au Lycée de Jeunes Filles et à l'Ecole industrielle et commerciale. Il s'établit alors à Luxembourg dans la «Villa des Fleurs» au Verlorenkost, avant d'habiter une maison du boulevard Extérieur, aujourd'hui boulevard Grand- Duchesse Charlotte, avec vue sur l'actuelle Place Churchill. Il est mis à la retraite le 1er mai 1944 par l'occupant nazi pour incapacité de travail. Cette décision est annulée par un arrêt du Comité du contentieux du Conseil d'Etat en date du 29 janvier 1947. Lamboray, qui a eu la malchance de perdre très tôt sa femme et sa fille, est décédé en 1962. Ses cendres ont été inhumées à Diekirch.



*Vallée de l'Our (Bivels), détail (1931)*

*Musée National d'Histoire et d'Art*

Dès le début les critiques de l'époque lui ont été favorables et Batty Weber a parlé de lui dans son «Abreißkalender». L'œuvre de celui qui en 1931 a reçu le prix Grand-Duc Adolphe est vaste et considérable. En dehors de la peinture à l'huile l'artiste avait aussi une attirance certaine pour d'autres procédés, comme le dessin à la mine de plomb ou à l'encre, le pastel, l'aquarelle et la lithographie.

Dans ses toiles, où l'homme est pratiquement toujours absent comme d'ailleurs aussi dans ses dessins, Lamboray a su rendre avec talent les paysages ardennais, âpres, tourmentés et pourtant sereins, avec ses vallées profondes, où ombre et lumière alternent, où des ors pâles se mêlent aux sombres bruns, où les arbres jouent un rôle important et où se cachent chaumières abandonnées, ponts, moulins et chapelles, sentiers tortueux, cours d'eau limpides, sillons et pentes douces. Les sujets qui reviennent sont les vallées de l'Our et de la Sûre, les villages de Rambrouch, Bilsdorf, Arsdorf etc. Il traite à plusieurs reprises le même sujet. Mais varient la saison, l'éclairage et la technique.

C'est avec son ami Jean Schaack, peintre comme lui, qu'il a longuement parcouru la Provence, le Languedoc et le Tessin. Son pinceau habile suit alors le jeu de l'ombre et de la lumière dans les ruelles tortueuses, sur les corniches, les tuiles, les cheminées, les campaniles. Dans ses tableaux aussi bien que dans ses dessins on sent que Lamboray éprouvait un grand bonheur à manier le pinceau ou le crayon et à jouer des couleurs de sa palette. Il a su donner une âme à ses paysages riches dans leur diversité et presque banals dans leur simplicité et sobriété.

Les sujets des dessins ne sont pas sans rappeler les thèmes des tableaux. Certains ont servi évidemment comme études pour préparer les tableaux. Mais aucun dessin n'a l'air d'un simple croquis. Il s'agit bel et bien d'un dessin élaboré et soigneusement exécuté, qu'on rapproche de Corot ou de Millet. D'innombrables dessins sont devenus des documents irremplaçables. Ils ont souvent comme sujets des paysages avec des coins charmants qui ont été rayés de la carte, comme le moulin de Bivels et sa vallée encaissée submergée par les eaux du barrage, ou encore des coutumes et des métiers disparus depuis, comme celui du «Louschläisser».

Georgette Bissdorff



**Le  
grand  
pillage**

Nouvelles questions sur le Luxembourg  
et la Deuxième Guerre mondiale

**11 mai – 23 octobre 2005**  
**MUSÉE d'HISTOIRE de la VILLE de LUXEMBOURG**

MUSÉE  
E d'HIS  
STOIR  
RE de la V  
VILLE d  
de LUXE  
EMBO  
URG

L'annexion du Luxembourg par l'Allemagne nazie, entre 1940 et 1944, est allée de pair avec l'appropriation du patrimoine culturel du pays. La musique, le théâtre et les beaux-arts ont été réorganisés dans le sens exigé par la politique culturelle nationale-socialiste. Durant cette période, les nouveaux maîtres du territoire ont également tenté de s'approprier, outre les richesses et les biens, les objets d'art appartenant aux Juifs, aux émigrants, aux populations déplacées, etc. – soit pour les détourner à leur profit, soit pour les vendre et en tirer des bénéfices. Certains Luxembourgeois ont tiré un profit personnel de cette situation. Cette problématique, au même titre que la résistance contre l'occupant, fait partie des vérités à révéler sur la guerre.

**Musée d'Histoire de la Ville de Luxembourg**  
14, rue du Saint-Esprit L-2090 Luxembourg  
Tél. (+352) 4796 - 4500 / - 4565  
musee@vdl.lu