



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

No 4/2024

Sitzungen vom / Séance du 12.07.2024



# TAGESORDNUNG

## der Sitzung vom Freitag, dem 12. Juli 2024

*(Fortsetzung der Tagesordnung vom 8. Juli 2024)*

### IN ÖFFENTLICHER SITZUNG

I.	Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg – Vorstellung und Diskussion	320
II.	Provisorische Schulorganisation 2024/2025 des Konservatoriums	332
III.	Finanzen der Stadt Luxemburg: Restantenetat 2023 und Festlegung der Hebesätze der Grund- sowie der Gewerbesteuer für das Haushaltsjahr 2025	333
IV.	Subsidien	334
V.	Gerichtsangelegenheiten	336
VI.	Schaffung / Streichung von Posten	336
VII.	Sozialamt	336
VIII.	Bewirtschaftungsplan 2025 der Wälder der Stadt Luxemburg	336

Zum Livestream-Archiv  
der Sitzungen des  
Gemeinderates:



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

### In öffentlicher Sitzung

(Fortsetzung der Tagesordnung vom 8. Juli 2024)

## I. MOBILITÄTSPLAN DER STADT LUXEMBURG – VORSTELLUNG UND DISKUSSION

**Schöffe Patrick GOLDSCHMIDT:** Es freut mich, Ihnen heute den Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg vorstellen zu können. Der Plan wurde am 26. März 2024 in der Mobilitätskommission vorgestellt und es fand eine Pressekonferenz statt. Danach hat es einige Monate gebraucht, weil es uns wichtig war, den Mobilitätsplan ins Französische und Englische zu übersetzen. Der Basis-Mobilitätsplan wurde in deutscher Sprache verfasst. Vor einer Woche wurde der Plan der breiten Öffentlichkeit im Studio des *Grand Théâtre* vorgestellt. Der Gemeinderat hatte ebenfalls eine Einladung für diese Veranstaltung erhalten. Ich möchte allen danken, die anwesend waren. Weil es den zeitlichen Rahmen dieser Sitzung sprengen würde, im Einzelnen auf das Ihnen vorliegende, sehr umfangreiche Dokument einzugehen, werde ich nur die wichtigsten Punkte ansprechen und Ihnen anschließend für Ihre Fragen zur Verfügung stehen.

Die Ausarbeitung eines Mobilitätsplans war 2017 in die damalige Schöffenratserklärung eingeschrieben worden. Der Plan umfasst alle Verkehrsträger und -wege auf dem Gebiet der Hauptstadt und sogar über die Grenzen der Stadt hinaus.

Mobilität betrifft uns alle und jeder hat andere Vorstellungen davon, wie Mobilität gestaltet und funktionieren soll. Daher sahen wir von Anfang an eine breite Beteiligung der Bevölkerung und der maßgeblichen Akteure vor. Im Winter 2020 wurde mit den Vorarbeiten begonnen. Die Ausschreibungen fanden im Sommer 2021 statt. Dann wurde mit der eigentlichen Ausarbeitung des Plans begonnen.

Der Mobilitätsplan ist ein Strategiedokument, das die Ziele im Bereich der städtischen Mobilität festlegt, die bis 2035 erreicht werden sollen, und als Leitfaden für alle umzusetzenden Maßnahmen dienen wird. Der strategisch ausgerichtete Mobilitätsplan kann nicht alle Detailmaßnahmen enthalten. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt ausgearbeitet. Der Mobilitätsplan soll den politischen Entscheidungsträgern und den Dienststellen als Orientierungs- und Handlungsleitfaden für die städtische Mobilität bis 2035 dienen. Er berücksichtigt die verschiedenen Fortbewegungsmittel (zu Fuß, mit dem Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel, motorisierter Individualverkehr) und analysiert die verschiedenen Verkehrswege (Arbeits-, Schul-, Berufs-, Privatwege usw.) sowie auch den Wirtschaftsverkehr.

Während des ganzen Ausarbeitungsprozesses wurde sowohl der Schöffenrat als auch der Gemeinderat über den Bearbeitungsstand informiert. Der Mobilitätsplan wurde nicht hinter geschlossenen Türen erstellt. Ein Mobilitätsbeirat wurde eingerichtet. Neben Vertretern aus der Gemeindeverwaltung waren alle politischen Fraktionen (ein Vertreter pro Fraktion), das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten, die Regionaldirektion Zentrum der Polizei, die USILL, der Geschäftsverband der Stadt Luxemburg, *Luxembourg for Finance*, *Pro Velo* und *Cluster for Logistics Luxembourg* vertreten. Der Mobilitätsbeirat, der von externen Beratern begleitet wurde, hat den Prozess während sieben Sitzungen begleitet. Aufgabe des Beirats war es, sich über die verschiedenen Themen auszutauschen.

Auch die Öffentlichkeit wurde umfassend einbezogen. Im Oktober 2021 und im März 2022 wurden öffentliche Veranstaltungen mit Vortrag und Diskussion im Theater und im „Tramsschapp“ durchgeführt. Die Veranstaltung vom Oktober 2021 war auch der Auftakt zu einer begleitenden Onlinebefragung. An dieser Befragung konnten sich nicht nur die Bürger der Stadt Luxemburg beteiligen. Aufgrund des hohen Anteils an Berufspendlern wurden auch diese in die Befragung einbezogen. Insgesamt haben rund 8.480 Personen daran teilgenommen. Zusätzlich zu den Antworten wurden ca. 4.500 Kommentare abgegeben. Ein halbes Jahr später (3. März 2022) wurden die Ergebnisse der Onlinebefragung öffentlich vorgestellt und die Ziele des Mobilitätsplans erneut dargelegt.

Am 17. September 2022 wurde anlässlich des Mobilitätstages eine öffentliche Veranstaltung auf dem Place d'Armes durchgeführt. An fünf Informationsständen konnten die Bürgerinnen und Bürger sich über die zentralen Themen des Mobilitätsplans informieren und ihre Anregungen im Dialog mit den Fachkräften einbringen. Mehr als 170 Einzelgespräche sind zustande gekommen. Die Menschen waren auch eingeladen, schriftliche Anregungen an Pinnwänden zu hinterlassen und sich auszutauschen. Mehr als 140 Bemerkungen und Anregungen wurden hinterlassen. Sämtliche Informationen und Erkenntnisse können auf der Internetplattform der Stadt Luxemburg eingesehen werden.

Zusammen mit den externen Beratern haben unsere Dienststellen eine Analyse der Mobilität in Luxemburg-Stadt durchgeführt. Die verschiedenen Fortbewegungsmittel wurden analysiert. Zusammenfassend kann Folgendes festgehalten werden.

Die Stadt Luxemburg verfügt über ein performantes Busnetz. Die Analyse im Jahr 2021 ergab, dass es innerhalb des Stadtgebietes möglich ist, mit dem Bus in 20 bis 25 Minuten von jedem Punkt A nach jedem Punkt B zu gelangen. Es besteht Potenzial für die Tangential-Busverbindungen, d.h. diejenigen Linien, die nicht über den Hauptbahnhof bzw. durch das Stadtzentrum fahren. Die Analyse hat auch ergeben, dass das kostenfreie ÖPNV-Angebot einen positiven Impakt hat und bei vielen Menschen eine Hemmschwelle gefallen ist, um den öffentlichen Transport zu nutzen.

Den Radverkehr betreffend ergab die Analyse, dass das Radwegenetz schrittweise ausgebaut wird, sei es im Rahmen der Erweiterung der Tramstrecke oder auf anderen Strecken (z.B. Avenue Marie-Thérèse und Boulevard Prince Henri). Es wurde zudem festgestellt, dass ein Großteil des Radverkehrs noch im Mischverkehr stattfindet und es an verschiedenen Stellen noch zu viele Konflikte mit Fußgängern gibt. Auch hier besteht noch Potenzial. Ganz allgemein wurde das Radverleihsystem sehr positiv bewertet.

Beim Fußgängerverkehr wurde festgestellt, dass der öffentliche Raum generell eine hohe Qualität aufweist und die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum nach und nach durchgesetzt wird. Es wurde auch zurückgehalten, dass fast jeder die Möglichkeit hat, in einer maximalen Entfernung von 150 Metern einen Fußgängerüberweg zu nutzen, wobei daran erinnert sei, dass in Tempo-30-Zonen laut Straßenverkehrsordnung keine Zebrastreifen vorgesehen sind, außer vor Schulen.

In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr wurde festgestellt, dass das Straßennetz hauptsächlich in den Spitzenstunden im Hyperzentrum an seine Grenzen stößt und keine Ausweichstrecken bzw. Reserven mehr vorhanden sind. Potenzial besteht dabei eher in der Peripherie der Stadt.

Die Analyse der Parksituation zeigt, dass es in der gesamten Hauptstadt ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen gibt, sowohl an der Oberfläche als auch in Parkhäusern.

Auf der Basis der durchgeführten Berechnungen wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Arbeitsplätze auf dem Gebiet der Hauptstadt bis zum Jahr 2035 um 30 % (+ 50.000 Arbeitsstellen) steigen und die Stadtbevölkerung im selben Zeitraum um 46 % (+ 57.000 Einwohner) wachsen wird. Im Jahr 2035 würde die Stadt Luxemburg dann rund 170.000 Einwohner zählen. Dies bedeutet nicht, dass dieses Szenario tatsächlich eintreffen wird, denn vieles hängt vom Wachstum ab.

Wir stellen demnach fest, dass die Schere zwischen Arbeitsplatz- und Einwohnerzahl kleiner wird. Wir können zurzeit bereits feststellen, dass Promotoren wieder mehr Interesse daran zeigen, mehr Wohnungen und weniger Bürogebäude zu bauen. Für 2020 wurden 857.000 Verkehrsbewegungen errechnet. Bis 2035 würde deren Zahl auf 1.144.000 ansteigen. Auf der Grundlage dieser Zahlen wurden drei Basis-szenarien, ein Planungsszenario und ein Vorzugsszenario ausgearbeitet.

Im Basisszenario 1 davon ausgegangen, dass die Tramstrecken nur bis zum Stade de Luxembourg, bis zum Flughafen und bis zum Boulevard de Kyiv erweitert werden. In einem solchen Szenario würde der motorisierte Individualverkehr bis 2035 um 21 % zunehmen. Da die Leistungsfähigkeit unseres Straßennetzes in den Spitzenzeiten im Innenbereich bereits jetzt an ihre Grenzen stößt, und in der Annahme, dass keine weiteren Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Transports getroffen würden, wäre die Kapazität bis 2035 erschöpft. Das Basisszenario 1 zeigt demnach, dass der Kfz-Verkehr in der Stadt nicht zunehmen darf.

Um dies zu vermeiden, stellt sich die Frage, welche Verkehrsströme auf den ÖPNV umgelegt werden können. Im Basisszenario 2 wurde der private Kraftfahrzeugverkehr auf dem Niveau von 2020 „eingefroren“ und die zusätzlichen Nutzer auf den ÖPNV verlagert. Daraus ergäbe sich ein Anstieg der Zahl der Fahrgäste um mehr als 100 % gegenüber 2020. Eine derart massive Ausweitung des Bus- und Straßenbahnangebots ist in den kommenden zehn Jahren nicht möglich.

Im Basisszenario 3 wurden die im nationalen Mobilitätsplan für das Gebiet der Hauptstadt vorgesehenen Maßnahmen berücksichtigt, insbesondere Neubaumaßnahmen im Straßennetz, wie der Bau des Boulevard de Cessange und des Boulevard de Merl. Diese würden eine bessere Erschließung neuer bebaubarer Grundstücke ermöglichen, aber keine Entlastung für das Hyperzentrum bewirken.

Die Details der verschiedenen Basisszenarien können im Dokument nachgelesen werden. Ausgehend von den Erkenntnissen aus den drei Basisszenarien wurde ein Planungsszenario entworfen, dessen zentrales Element ein massiver Ausbau des öffentlichen Transportnetzes ist. Es wird ein zusätzlicher Korridor für die öffentlichen Verkehrsmittel benötigt, wobei in einer ersten Phase die Trasse „Cloche d'Or - Place de l'Etoile“ festgehalten wurde. Auch wenn vieles darauf hindeutet, dass das dabei einzusetzende Verkehrsmittel die Tram sein könnte, wird im Dokument darauf hingewiesen, dass auch Busse eingesetzt werden könnten. Diese Analysen werden nun beginnen, auch mit Blick auf die Schaffung einer „schnellen Tram“ zwischen Esch/Alzette und Cloche d'Or, wobei aus technischer Sicht geprüft werden muss, ob diese ihre Fahrt auf dem Gebiet der Hauptstadt fortsetzen könnte. Die Route d'Arlon, das neue Viertel „Nei Hollerich“ und die „Porte de Hollerich“ sollen in Zukunft mit der Tram erreichbar sein, und ein zweiter Tram-Korridor wird auf Kirchberg umgesetzt, wobei letzteres Projekt bereits von der Abgeordnetenkammer gebilligt wurde. Auch leistungsfähige Korridore für die städtischen Busse müssen geschaffen werden.

Mit den im Rahmen des Planungsszenarios getroffenen Maßnahmen käme es zu einer erheblichen Verschiebung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und einer Verringerung

des Anteils des motorisierten Individualverkehrs. Wenn von einer Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs die Rede ist, ist damit der Prozentsatz gemeint und nicht, dass es weniger Autos als heute geben würde. Vor dem Hintergrund des Bevölkerungszuwachses wird der Pkw-Verkehr sicherlich noch um einige Prozent zunehmen. Ein Ausbau des öffentlichen Transports als alleinige Maßnahme wird nicht ausreichen, wenn wir einen Anteil des sanften Verkehrs und des öffentlichen Transports von 51 % und einen Anteil des Pkw-Verkehrs von 49 % am Modal Split erreichen wollen. Parallel zu einem massiven Ausbau des öffentlichen Transports muss der sanfte Verkehr weiter gestärkt werden. Der Fußgänger kommt gut von A nach B, auch wenn es noch die eine oder andere Schwachstelle gibt. Das Radwegenetz muss weiter verbessert und bessere Radverbindungen in die Nachbargemeinden geschaffen werden. Auch müssen die Lücken im Radwegenetz, wo die Sicherheit der Radfahrer noch verbessert werden muss, geschlossen werden. Neben einem leistungsfähigen Nord-Süd-Korridor für die Tram braucht es auch Bus-Hochleistungskorridore (*corridor à haut niveau de service*, CHNS), wo der Busverkehr Priorität hat. Ineffizienzen im Busnetz – insbesondere Leerfahrten – müssen vermieden werden, denn auch leere Busse generieren Verkehr. Dabei muss auch so weit wie möglich vermieden werden, dass RGTR-Busse und AVL-Busse unnötigerweise die gleichen Haltestellen im Stadtzentrum anfahren.

Was den Radverkehr betrifft, gibt es noch zu viele Wege im Mischverkehr. Wenn wir erreichen wollen, dass auch Leute, die nicht mit dem Fahrrad fahren, weil sie sich im Mischverkehr unsicher spüren, auf das Rad umsteigen, müssen wir prüfen, wo wir das Radwegenetz verbessern können. Da immer mehr E-Fahrräder unterwegs sind, können auch längere Strecken (10 bis 20 km) zurückgelegt werden. Je mehr Menschen auf den Bus und das Fahrrad umsteigen, desto besser werden jene Autofahrer, die auf das Auto angewiesen sind, von A nach B gelangen. Es sei erneut betont, dass es nicht unsere Absicht ist, das Auto aus der Stadt zu verdrängen. Wir müssen prüfen, wie wir die eine oder andere Lücke besser schließen können, doch wird es stets möglich bleiben, sich mit dem Auto in der Stadt fortzubewegen.

Aus der Analyse geht hervor, dass in den Parkhäusern und an den Park&Ride-Standorten genügend Stellplätze und im öffentlichen Raum mehr als 30.000 Stellplätze zur Verfügung stehen. Es bleibt zu prüfen, ob wir im öffentlichen Raum nicht manche Parkplätze streichen können, um sichere Radwege anzulegen. Die zentrale Herausforderung ist das Parkraummanagement: Wir müssen prüfen, wie wir uns für die Zukunft aufstellen wollen, damit wir einen Zuwachs von 47.000 Einwohnern meistern können. In diesem Sinne ist eine Überarbeitung der Parkraumorganisation und -bewirtschaftung vorgesehen.

In den Spitzenstunden ist unser Straßennetz ausgelastet, weshalb es wichtig ist, dass die verschiedenen Umgehungsstraßen gebaut werden. Es muss untersucht werden, inwieweit es kreative Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses an der einen oder anderen Stelle in der Peripherie gibt. Man sollte nicht so naiv sein, zu denken, dass in zehn Jahren keine Autos mehr in der Stadt unterwegs sein werden. Selbst mit einem Ausbau des öffentlichen Transports muss das Straßennetz weiterhin in der Lage sein, den motorisierten Individualverkehr zu bewältigen. Ein Großteil der Maßnahmen in Bezug auf den Individualverkehr sind bereits im nationalen Mobilitätsplan dargelegt.

Intermodalität bedeutet, dass man nicht nur ein Verkehrsmittel nutzt, sondern z.B. mit dem Auto in die Peripherie der Hauptstadt fährt, das Auto dort stehen lässt und auf die Tram, das Rad oder auf ein Carsharing-Auto umsteigt. Es gilt die Intermodalität stärker zu fördern, indem beispielsweise gut ausgeschilderte Mobilitätshubs geschaffen werden, an denen

die Leute bequem auf eine andere Form von Mobilität umsteigen können. An solchen Knotenpunkten sollte es sowohl ein Fahrradverleihsystem-Angebot als auch ein Carsharing-Angebot und ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot geben.

Ich könnte noch mehr ins Detail gehen, doch das würde den Rahmen der heutigen Diskussion sprengen. Da die Ferien anstehen, werden alle, die bisher die Zeit noch nicht gefunden haben, die Broschüre durchzulesen, dies in den kommenden Wochen tun können. Wie bereits anfangs erwähnt, handelt es sich beim Mobilitätsplan um ein Strategiepapier. Der Schöfferrat wünscht nun konkrete Vorschläge der zuständigen Dienststellen, weshalb zusätzlich Detailpläne ausgearbeitet werden sollen. Die Erarbeitung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung der Stadtteile steht vor der Fertigstellung. Zusammen mit externen Fachleuten haben unsere Dienststellen die Stadtteile Merl, Belair, Hollerich, Limpertsberg, Gare und Bonneweg unter die Lupe genommen. Es wurde eine Analyse der Verkehrssituation in Bezug auf den Durchgangsverkehr in den einzelnen Stadtteilen durchgeführt und Maßnahmen ausgetestet, um eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen. Ich gehe davon aus, dass die Ergebnisse dieser Analysen im Herbst in einer beratenden Kommission vorgestellt werden können. Darüber hinaus hat der Schöfferrat die Ausarbeitung eines neuen Konzeptes für den sanften Verkehr beschlossen. Die Teams, die daran arbeiten werden, wurden zusammengesetzt. Es ist vorauszusehen, dass die Vorschläge dem Schöfferrat im Frühjahr 2025 unterbreitet werden. Die Ergebnisse einer Überarbeitung des Parkraummanagements liegen uns derzeit noch nicht vor. Die Ausarbeitung des Kinderstadtplans schreitet voran. Die Erstellung eines solchen Plans ist wichtig, dies vor dem Hintergrund, dass 99 % der Personen, die sich an der Onlinebefragung beteiligt hatten, Erwachsene waren. Bei der Erstellung eines Kinderstadtplans gilt es die Kinder einzubinden. Wie benutzen sie den öffentlichen Raum? Wie sieht ihre Mobilität aus (Schulweg, Freizeit)? Welches sind ihre Kritikpunkte? Im Herbst 2024 sollen die Schüler der Schulzyklen 3 und 4 befragt werden und auch die Eltern werden eingebunden. Vor 20 Jahren gab es noch keine Fahrradständer in den Schulhöfen. Heute gibt es deren in allen Schulhöfen, und wir stellen fest, dass immer mehr Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Es wurde ein Ladeinfrastruktur-Konzept für das Stadtgebiet erarbeitet. In der Zwischenzeit liegen klare nationale Richtlinien vor. Darin ist festgehalten, dass das „Chargy“-Netz nicht mehr in öffentlicher Hand bleiben kann. Stand heute ist die Anzahl der Ladestationen ausreichend, doch bis 2035 muss das Netz ausgebaut worden sein. Ein entsprechender Plan soll der Mobilitätskommission im Herbst 2024 vorgestellt werden. Auch eine Überarbeitung unseres Verkehrsleitsystems zusammen mit einem externen Fachbüro ist vorgesehen.

Abschließend möchte ich mich bei meinen Kollegen aus dem Schöfferrat und insbesondere bei Bürgermeisterin Lydie Polfer bedanken, die mich in den vergangenen drei Jahren immer bei der Finalisierung des vorliegenden Mobilitätsplans unterstützt haben.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Ich bedanke mich für die netten Worte. Mobilitätsschöffe Patrick Goldschmidt und die zuständige Dienststelle haben viel Arbeit und Zeit in die Finalisierung des Mobilitätsplans investiert, dies auch in Zusammenarbeit mit der Mobilitätskommission. Ich freue mich auf die Diskussionsbeiträge der Gemeinderatsmitglieder.

**Rätin Emilie COSTANTINI (CSV):** In meiner Funktion als Präsidentin der Mobilitätskommission möchte ich Schöffe Goldschmidt für die Vorstellung des Mobilitätsplans danken. Noch ausführlicher vorgestellt wurde der Mobilitätsplan vergangene Woche im *Grand Théâtre*. Es hat mich gefreut, dass die Gemeinderäte und Gemeinderätinnen der DP-CSV-Majorität anwesend waren. Ich musste jedoch leider feststellen, dass kein Gemeinderatsmitglied der Opposition den Weg ins *Grand Théâtre* gefunden hatte.

Ich möchte eine Reihe von Fragen und Bemerkungen anbringen, wobei ein Teil der Fragen bereits soeben beantwortet wurde. Welches sind die wesentlichen Schlussfolgerungen, die der Schöfferrat aus dem Mobilitätsplan zieht? Wie sehen die kommenden Etappen aus? Was gedenkt der Schöfferrat zu unternehmen, um eine weitere Verkehrsberuhigung zu erreichen? Gibt es einen neuen Plan zur weiteren Förderung des sanften Verkehrs?

Ich stelle fest, dass die DP-CSV-Koalition bereits in den Jahren vor den Gemeindewahlen viele Maßnahmen im Interesse des sanften Verkehrs getroffen hat. Wie soll es nun weitergehen? Die DP-CSV-Koalition hat bereits zahlreiche Radwege angelegt, z.B. im Bereich der Avenue Marie-Thérèse, dem Boulevard Prince Henri oder in Mühlenbach. Schöffe Goldschmidt hat bereits erwähnt, dass es noch viele Lücken im Radwegenetz gibt. Was werden die nächsten Etappen sein? Die meisten Bürgersteige haben die notwendige Breite und die meisten Fußgängerüberwege entsprechen den geltenden Standards, doch gibt es weiterhin Bürgersteige, die nicht breit genug sind, und Fußgängerüberwege, deren Ausschulderung verbessert werden muss.

Wie will der Schöfferrat vorgehen, um den öffentlichen Transport vor dem Hintergrund der wachsenden Zahl an Arbeitsplätzen und Wohnungen auf dem Gebiet der Hauptstadt zu stärken? Die Tram ist ein voller Erfolg, und es hat mich sehr gefreut, vergangenen Sonntag bei der Einweihung des neuen Streckenabschnitts dabei sein zu können. Allerdings wird die Trambahn nicht alles auffangen können. Wie sollen die Einwohner aus jenen Stadtteilen, die nicht an die Trambahn angebunden sind, zum Arbeitsplatz gelangen? Was ist vorgesehen, um das Busnetz zu stärken?

Eine Frage, die mir oft zu Ohren kommt: Will der Schöfferrat den Individualverkehr ganz aus der Stadt verdrängen, oder was ist vorgesehen, um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen? Seit Jahren ist vom Bau des Boulevard de Merl und des Boulevard de Cessange die Rede. Den Bau der genannten Umgehungsstraßen bezeichnete der damalige Mobilitätsminister als Priorität, doch wurden noch keine Fortschritte erzielt. Ich kann verstehen, dass ein Tunnelbau im Hyperzentrum schwierig ist, doch außerhalb des Zentrums sollte es möglich sein, einen Tunnel zu bauen, z.B. im Bereich der Route d'Esch oder der Avenue Grande-Duchesse Charlotte.

**Rätin Colette MART (DP):** Ich habe dieses Dokument mit großem Interesse gelesen. Die Bedeutung der Mobilität in unserem Alltag ist uns allen bewusst. Es geht um die Lebensqualität, unseren Weg zur Arbeit, um den Schulweg der Kinder, unsere Möglichkeiten, schnell und bequem unsere Freunde und Bekannten zu besuchen oder unsere Kinder oder Enkelkinder dorthin zu bringen, wo sie einer Aktivität nachgehen. Unser persönlicher Bezug zur Mobilität kann sehr schön und erholsam sein, ein Moment, in dem wir sehr eng mit unserer Stadt verbunden sind und es als Chance sehen, hier wohnen zu können. Dieses Gefühl habe ich, wenn ich auf der Fahrradbrücke unter dem Pont Adolphe („Nei Bréck“) oder auf dem Radweg auf der Passerelle („Aal Bréck“) unterwegs bin und einen schönen Ausblick auf das Petrusstal, die „Gëlle Fra“, und wenn es sich ergibt, auf die dahinter untergehende Sonne habe. Mobilität bedeutet demnach nicht nur, sich möglichst schnell und bequem fortbewegen, sondern auch die Schönheit unserer Stadt genießen zu können, indem wir gemütlich zu Fuß durch unsere Parkanlagen spazieren oder mit dem hochmodernen Aufzug ins Stadtteil Pfaffenthal gelangen.

Die Stadtteile miteinander verbinden, die Topografie unserer Stadt positiv in den Griff bekommen, schnell und gut darüber informiert zu werden, wann der nächste Bus fährt, das alles sind Herausforderungen, die sich in Bezug auf die Mobilität stellen. Es ist uns gelungen, umzudenken und allen Verkehrsmitteln eine faire Chance zu bieten, damit sie in unserer Stadt koexistieren können und auch bestmöglich miteinander

harmonieren. Da ich bereits seit langen Jahren Mitglied des Gemeinderates bin und seit 45 Jahren in der Stadt Luxemburg wohne, konnte ich alle Mobilitätsdebatten der vergangenen 25 Jahre mitverfolgen. Während Jahrzehnten wurde gesagt, unsere Stadt sei aufgrund ihrer Topografie keine Stadt für Radfahrer. Daher ist es umso erfreulicher, in diesem Dokument Überlegungen zu finden, dass das Gebiet der Stadt Luxemburg sich gut für das Radfahren eignet. Die Topografie haben wir durch die Elektromobilität, durch den Bau von Brücken und Aufzügen gut gemeistert, und ich würde mich freuen, wenn wir das viel diskutierte Projekt eines Aufzugs zwischen dem Place de la Constitution („Gëlle Fra“) und dem Petrusstal angehen würden, dies umso mehr das Petrusstal eine Revalorisierung erfährt und möglichst viele Menschen von der Freizeitzone Petrusstal profitieren können sollen, auch Familien und Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Dem vorliegenden Dokument zufolge soll das Auto weiterhin mit der Trambahn, dem Bus und dem sanften Verkehr koexistieren können. In den vergangenen zehn Jahren haben wir darauf hingearbeitet, u.a. durch die Modernisierung und den Ausbau unserer Parkhäuser im Stadtzentrum. Dies zeigt, dass wir den Zugang zur Stadt mit dem Auto im Interesse des Handels und anderer Aktivitäten erhalten wollen sowie auch im Interesse der Menschen, die im Stadtzentrum wohnen, und all derer, die unsere Stadt besuchen. Die neuen Parkhäuser haben einen Mehrwert, auch für Frauen. Das renovierte Parkhaus „Knuedler“ ist gut beleuchtet und übersichtlich.

Im Mobilitätsplan erhalten wir Informationen über die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze. In den vergangenen Jahren wurde die Anzahl an unterirdischen Parkplätzen bei Neubauten begrenzt. Parallel dazu wurden zusammen mit den auf dem Stadtgebiet angesiedelten Firmen Sensibilisierungskampagnen zur Nutzung des öffentlichen Transports durchgeführt.

Im Zusammenhang mit dem Beteiligungsverfahren ist zu begrüßen, dass nicht nur die Einwohner, sondern auch die Pendler an der Onlinebefragung teilnehmen konnten. Es ist wichtig, dass die vielen Menschen, die ihren Arbeitsplatz in der Stadt haben, Teil unserer Gemeinschaft sind und wir ein offenes Ohr für ihre Bedürfnisse und Kritikpunkte haben. Es geht nicht nur um Lebensqualität, sondern auch um unseren Wirtschaftsstandort, der nur attraktiv bleiben kann, wenn wir unsere Mobilität ständig modernisieren und Tag für Tag aktiv an Verbesserungen arbeiten.

Große Änderungen wurden sowohl auf nationaler als auch auf lokaler Ebene umgesetzt. Der kostenfreie öffentliche Transport, die Tram, die unser Stadtbild entscheidend verändert hat, neue Haltestellen, die Förderung einer multimodalen Mobilität, die Förderung des sanften Verkehrs und die kontinuierliche Verbesserung unseres Busnetzes gehören zu unseren Antworten auf eine oft schwierige Situation. Wir alle stehen mal im Stau und sollten uns bewusst sein, dass wir alle mithelfen müssen, uns im Stadtverkehr verantwortungsbewusst zu verhalten. Es ist erfreulich zu erfahren, dass viele Einwohner zu Fuß in der Stadt unterwegs sind, der Anteil des Radverkehrs am Modal Split substantiell erhöht werden konnte und immer mehr Menschen auf multimodale Formen zurückgreifen, weil es einfacher ist, als einen Parkplatz suchen zu müssen. Als Einwohner des Viertels Limpertsberg ist es einfach und bequem, mit dem Fahrrad zur Tramhaltestelle zu fahren und dort die Tram zu nehmen, um nach Kirchberg oder zum Hauptbahnhof zu fahren. Natürlich fährt nicht jeder mit dem Fahrrad. Bus- und Tramfahrten werden durch Fußwege ergänzt, was die Gesundheit fördert und dem Gedanken der Multimodalität entspricht.

Mich beschäftigt die Frage, wie die Wechselwirkung zwischen Mobilität und Handel ist. Es ist wichtig, Mobilität auch im Zusammenhang mit der Belebung der Stadt zu sehen und zu analysieren, wie wir beispielsweise das Bahnhofsviertel

wieder mehr beleben können. Hier sollte auch bei der Mobilität angesetzt werden. Für Menschen, die in der Stadt arbeiten, stellt die Trambahn einen Mehrwert dar, und trotzdem wird häufig noch auf das Auto zurückgegriffen, um die Strecke zwischen Wohngemeinde und Arbeitsplatz zurückzulegen. Bessere Fahrradverbindungen zwischen der Hauptstadt und den Nachbargemeinden wären zweifellos sehr nützlich. Auch hier gibt es bereits Ansätze, wie z.B. gemeindeübergreifende „Vél'OH!“-Stationen, doch auch zusätzliche Radwege wären wichtig, ebenso wie eine ständige Optimierung der Buslinien zwischen der Stadt und den Nachbargemeinden.

Eine fahrradfreundliche Stadt besitzt möglichst viele verkehrsberuhigte Straßen. In unseren Wohnvierteln ist dies bereits der Fall. Im Stadtteil Limpertsberg kann ich mit dem Rad durch verkehrsberuhigte Wohnstraßen zum Bäcker oder zum Supermarkt fahren. Die „Apéri'tours“ zeigen, dass dies auch für viele Wohnstraßen in anderen Stadtteilen gilt.

Zur Frage, ob wir an jeder Hauptverkehrsachse einen Radweg brauchen, erlaube ich mir als Großmutter, die häufig mit dem Rad unterwegs ist, zu sagen, dass ich es vorziehe, über ruhige Nebenstraßen, anstatt über Hauptverkehrsachsen zu fahren. Wer als Radfahrer möglichst sicher unterwegs sein will, sollte die Hauptverkehrsachsen und die Spitzenzeiten meiden. Die neuen Radwege entlang der Trambahngleise stellen jedoch ohne Zweifel einen Mehrwert dar und sind Teil einer allgemeinen Umgestaltung des Straßenraums bzw. des öffentlichen Raums. Gute Beispiele sind hier die Avenue de la Liberté und das Viertel Kirchberg.

Ich möchte eine Lanze brechen für jene Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind. Es braucht weitere Bänke, wo Fußgänger eine kurze Pause einlegen können. Es ist schön, einfach mal dazusitzen und dem bunten Treiben in der Stadt zuzusehen. Im Mobilitätsplan ist zu lesen, dass die Bushäuschen nicht immer ausreichend Platz bieten und man oft keinen Sitzplatz findet.

Wir sollten uns Tag für Tag überlegen, wie wir am besten und am schnellsten von A nach B gelangen können, und die beste Lösung ist nicht immer das Auto. Dies ist kein Plädoyer gegen das Auto, denn es gibt immer wieder Situationen, in denen wir auf das Auto angewiesen sind, z.B. bei größeren Einkäufen, für den Transport von Kindern oder wenn man ältere Menschen zu einem Arzttermin fährt. Insbesondere Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind, brauchen das Auto, weil sie nicht immer dazu bereit oder in der Lage sind, den Weg zur Bushaltestelle zu Fuß zurückzulegen. Mir ist allerdings aufgefallen, dass immer mehr Haushalte auf einen Zweitwagen verzichten. Viele aus anderen Ländern zugezogene Menschen haben eine andere Mobilitätskultur und leben diese in Luxemburg.

Die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg muss weiter verbessert werden. In diesem Sinne müssen die Eltern weiter dahingehend sensibilisiert werden, dass das Auto eine Gefahr darstellt, wenn sie ihr Kind mit dem Auto zur Schule fahren. Es braucht eine noch stärkere Zusammenarbeit mit den Eltern, und es ist eine gute Initiative des Schuldienstes, das Pedibus-Angebot auf weitere Stadtteile auszuweiten.

Abschließend möchte ich den Schöffenrat ermutigen, die Diskussion über die Mobilität in unserer Stadt möglichst lebendig und partizipativ zu gestalten. Ich würde mich freuen, wenn der Schöffenrat eine Busfahrt für die Gemeinderatsmitglieder in eine ausländische Stadt organisieren könnte, z.B. nach Antwerpen, um von Best-Practices zu lernen und möglicherweise Fehler zu vermeiden, aus denen andere Städte lernen mussten.

**Rat François BENOY (déi gréng):** Vorweg möchte ich Mobilitätsschöffe Patrick Goldschmidt für die Vorstellung des Mobilitätsplans und seine Bemühungen danken, wissend, dass er vor großen Herausforderungen steht und er es nicht immer

einfach hat – nicht nur aufgrund des von *déi gréng* ausgeübten Drucks, sondern auch, weil er unserer Ansicht nach nicht immer die nötige Unterstützung in den eigenen Reihen findet.

Es freut mich, dass wir heute endlich über den Mobilitätsplan diskutieren können, auch wenn ich nicht umhinkomme, meine Enttäuschung über das vorliegende Dokument zum Ausdruck zu bringen. Drei Jahre wurden an diesem Dokument gearbeitet, die Finalisierung hat sich um ein Jahr verzögert, und doch haben wir es eher mit einer Analyse und mit allgemeinen Aussagen zu tun, als mit konkreten Lösungsvorschlägen und einer Vision für die Stadt, die sofort umgesetzt werden können. Sich Gedanken zu machen, reicht nicht aus: Wir müssen dringend den Turbo einschalten! Eigentlich wissen wir alle, welche Maßnahmen erforderlich sind. Es braucht lediglich den politischen Mut und den Willen, sie umzusetzen. Um zu erfahren, dass der Fußgänger zu lange bei einer Ampel warten muss, um die Straße überqueren zu können, dass die Radweginfrastrukturen zu wünschen übriglassen und die Straßen ausgelastet sind, hätte es keine Analyse gebraucht. Die Bürger erleben dies jeden Tag, und es vergeht keine Gemeinderatssitzung, wo *déi gréng* nicht konkrete Vorschläge einbringen, wie Verbesserungen erreicht werden können. Leider fehlt es der DP-CSV-Majorität am politischen Willen.

Angesichts des Bevölkerungswachstums reichen die im kommunalen Mobilitätsplan dargelegten Lösungsansätze nicht aus, um die Lebensqualität in den kommenden Jahren gewährleisten und unsere Stadt in Bezug auf die Mobilität angemessen aufstellen zu können. Im Mobilitätsplan finden sich Versprechungen für jeden Verkehrsteilnehmer, ohne dass jedoch Prioritäten gesetzt werden. Der Plan beschäftigt sich relativ isoliert mit der Transportthematik, ohne andere Themenbereiche auf vernetzte Art und Weise in Betracht zu ziehen. Welches sind die konkreten Bedürfnisse der Bürger im Alltag? Welches sind ihre Aktivitäten und wie bewegen sie sich, um diese Aktivitäten auszuüben? Es fehlt auch eine anständige CO<sub>2</sub>-Bilanz. Im Alltag erleben wir immer wieder, dass, wie in der Avenue Pasteur oder in der Rue Gellé geschehen, Maßnahmen von der DP-CSV-Majorität getroffen werden, ohne die vernetzte Mobilität, die Entwicklung des Viertels, die Ökologie, die Lebensqualität und den Handel zu berücksichtigen. Dies legt die Schwachstellen des Mobilitätsplans offen. Wir haben es nicht mit einem wirklich nachhaltigen, urbanen Mobilitätsplan, mit einer klaren Vision für die Stadt zu tun. Es wird sich ausschließlich auf Mobilitätsanalysen beschränkt, und es wurde nicht genügend über den Tellerrand der Hauptstadt hinausgeschaut.

Mit dem anvisierten Modal Split und den Szenarien können wir uns einverstanden erklären. Laut Mobilitätsplan ist bis 2035 aufgrund der Stadtentwicklung mit einer Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens (alle Verkehrsmittel) von 33 % zu rechnen. Derzeit liegt der Anteil des Fußverkehrs bei 13 %, des Radverkehrs bei 5 %, des öffentlichen Transports bei 22 % und des motorisierten Individualverkehrs bei 60 %. Bis 2035 wird mit einem Anteil von 51 % für den Fußgänger- und Radverkehr und den öffentlichen Transport zusammengekommen, und einem Anteil von 49 % für den Autoverkehr ausgegangen, ohne dass wir im Mobilitätsplan dazu jedoch Einzelheiten erfahren. Wie will der Schöffenrat die Prioritäten setzen, um die genannten Zielsetzungen in den kommenden Jahren zu erreichen?

Die Analyse der Schwachstellen können wir ebenfalls teilen. Diese Schwachstellen sind uns längst bekannt. Rätin Mart hat von der Trambahn, vom Radweg entlang der Tramgleise, vom Radweg unter dem Pont Adolphe, vom Aufzug Oberstadt-Pfaffenthal usw. geschwärmt. Es sei daran erinnert, dass es sich dabei um Projekte handelt, für die sich unsere Partei jahrzehntelang eingesetzt hat – gegen den heftigen Widerstand aus den heutigen Majoritätsparteien. Noch vor einigen Jahren sagte Bürgermeisterin Polfer, dass die Stadt

Luxemburg eine Festungsstadt sei und Maßnahmen, wie sie in anderen Städten getroffen würden, aufgrund der Topografie unserer Stadt nicht umsetzbar seien. Die Ergebnisse des Mobilitätsplans zeugen von einer Ungenügenden („Datz“), die sich die Stadtverantwortlichen selbst für eine jahrzehntelange Urbanismus- und Mobilitätspolitik unter der Herrschaft der DP und vor allem von Bürgermeisterin Polfer ausgestellt haben. Davon zeugen Bürgersteige, die plötzlich enden oder nicht breit genug sind, zu lange Rotphasen für die Fußgänger, ein lückenhaftes Radwegenetz (meistens im Mischverkehr), Radwege, die nicht breit genug sind, nicht genügend Fahrrad-Abstellplätze, usw. Beim öffentlichen Transport fehlen Querverbindungen. Die Trambahn stößt an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg stößt an ihre Grenzen. Dies alles sind Feststellungen, die wir dem Mobilitätsplan entnehmen und die eigentlich als DP-CSV Selbstkritik für die Politik vergangener Jahre gewertet werden können. Der vorliegende Mobilitätsplan gibt keine Perspektive für eine nachhaltige Mobilitätspolitik. Er liefert keine Antworten auf Fragen wie: Wo wollen wir den Durchgangsverkehr herausholen? Wo soll der öffentliche Transport leistungsfähiger werden? Wo wird dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr Priorität eingeräumt?

Die Schwachstellen des Mobilitätsplans werden besonders in Bezug auf den sanften Verkehr deutlich. Es ist vorgesehen, dass weiterhin Hauptverkehrsachsen durch das Stadtzentrum und die Stadtteile geführt werden sollen. Es ist keine klare Hierarchisierung und Klassifizierung für das Straßennetz vorgesehen. Der Mobilitätsplan sieht vor, dass der Autoverkehr zwar nicht zunehmen, aber relativ konstant bleiben soll. Mobilitätsschöffe Goldschmidt hat soeben erklärt, dass der motorisierte Verkehr noch leicht ansteigen werde. *déi gréng* sind der Ansicht, dass dies erstens nicht zeitgemäß ist und zweitens diese Rechnung nicht aufgehen wird. Das Auto sollte sicherlich weiterhin seinen Platz in einer Stadt von morgen haben, doch muss gewährleistet sein, dass man sein Ziel im Stadtteil bzw. im Stadtzentrum am schnellsten mit dem öffentlichen Transport, mit dem Rad oder zu Fuß erreicht. Auch dieses Ziel wird nicht klar und deutlich im Mobilitätsplan angestrebt.

Nach jahrelanger Arbeit zur Erstellung des Mobilitätsplans müssen Sie sich nun selbst eingestehen, dass der Plan allein nicht reicht. Nun sollen zusätzlich Stadtteilpläne, Radwegepläne, ein flächendeckendes Radverleihsystem, die Anpassung des Parkraumbewirtschaftungssystems angegangen werden – alles Maßnahmen, von denen wir erwartet hätten, dass sie Teil des vorliegenden Mobilitätsplans wären. Der Plan enthält eben keine klaren Antworten auf die genannten Herausforderungen.

Auf den Hauptverkehrsachsen in Richtung Stadtzentrum sind nach wie vor keine Radwege vorgesehen. Nicht jeder hat Zeit und Muße, Umwege mit dem Rad zu fahren. Mobilität von morgen planen, bedeutet zu gewährleisten, dass man mit dem Fahrrad schnell von A nach B gelangt. Die größte Frechheit – wenn ich das so sagen darf – für alle Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind, ist, dass die eingerichteten Fahrradstraßen, die nicht den Kriterien angemessener Radinfrastrukturen entsprechen, im Mobilitätsplan als bestehende und gute Radinfrastruktur angegeben sind. Ich habe weder Bürgermeisterin Polfer, noch Schöffe Mosar oder Schöffe Bauer auf einer dieser sogenannten Fahrradstraßen fahren sehen, geschweige denn zusammen mit ihren Kindern oder Enkelkindern. Es ist ein schlechter Witz, diese Routen im Mobilitätsplan als bestehende Infrastrukturen darzustellen. Dies zeigt, dass der Schöffenrat keine Ahnung von Mobilitätspolitik hat, und wie wenig bemüht er ist, die sich stellenden Herausforderungen anzugehen. Die einzige konkrete Maßnahme, die im Koalitionsvertrag ihren Niederschlag gefunden hat, ist die, den Radverkehr aus dem Stadtpark zu entfernen. Was in diesem Zusammenhang vorgesehen ist, auch darauf



findet man im Mobilitätsplan keine Antwort. Wie steht es um minimale Richtlinien für den sanften Verkehr, die Sie in Zukunft anwenden wollen? Wie steht es um das Projekt eines Fahrrad-Parkings am Hauptbahnhof?

In den Tempo-30-Zonen wird das Tempolimit nicht eingehalten – nicht zuletzt, weil es an den notwendigen baulichen Maßnahmen fehlt, um den Durchgangsverkehr tatsächlich einzudämmen. Die Tempo-30-Zonen werden Tag für Tag von den Autofahrern als Schleichwege genutzt.

Das Carsharing hat großes Potenzial, doch das Angebot wird nicht ausreichend genutzt. Wir begrüßen, dass die Stadt weitere Gelder in das Autoverleihsystem investieren will. Wir können jedoch nicht feststellen, dass sich das Unternehmen Carsharing Luxembourg S.A. viel Mühe gibt, um die Zahl der Nutzer zu erhöhen. Auch hier stellen wir eine mangelhafte Umsetzung fest.

Und den Ausbau des Tramnetzes verzögern Sie. Dies gefährdet den Erfolg der Tram. Eine Linie über die Avenue de la Porte Neuve ist nicht mehr vorgesehen. Es ist nur schwer vorstellbar, wie eine Tram, die heute bereits ausgelastet ist, auch noch auf der Route d'Arlon und der Route d'Esch fahren können soll. Bereits im Zuge der geplanten Erweiterungen auf den Nebenachsen wird dort nur noch ein Takt von acht Minuten garantiert sein. Daher braucht es einen konsequenteren Ausbau des Trambahnnetzes. In der Mobilitätskommission war vom Projekt eines zweiten Korridors Place de l'Etoile - Cloche d'Or die Rede. In seinen Ausführungen hat sich Schöffe Goldschmidt nicht auf die Tram als Verkehrsmittel auf dieser Strecke festgelegt. Soll dieser zweite Korridor ausschließlich für die Tram bestimmt sein, oder sollen hier Tram und Bus unterwegs sein? Ich würde mich freuen, eine klare Antwort auf diese Frage zu erhalten.

Ein Vergleich zwischen dem Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg und dem nationalen Modalitätsplan zeigt, dass die Prognosen in Bezug auf die Verkehrsbewegungen in etwa gleich ausfallen. Wir müssen jedoch feststellen, dass die Konzeption des kommunalen Mobilitätsplans nicht über die Grenzen des Stadtgebiets hinausreicht. Der nationale Mobilitätsplan ist sehr viel klarer in seinen Zielsetzungen, hält er doch fest, dass, wenn wir die sich stellenden Herausforderungen meistern wollen, wir neben einer Förderung des öffentlichen Transports massiv auf den Ausbau des sanften Verkehrs werden setzen müssen, dies vor dem Hintergrund, dass die Hälfte aller zurückgelegten Strecken weniger als fünf Kilometer lang sind und davon aktuell noch zwei Drittel mit dem Auto zurückgelegt werden. Wir vermissen ein klares Bekenntnis der Stadtverantwortlichen zur Stärkung des sanften Verkehrs. Im Gegensatz zum Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg sind im nationalen Mobilitätsplan 144 konkrete Maßnahmen eingeschrieben, es wird eine funktionale Hierarchisierung der Straßen definiert und festgehalten, dass Hauptverkehrsstraßen um die Stadtzentren und die Stadtteile herumführen sollen.

Es geht wertvolle Zeit verloren, um eine klare Mobilitätsvision, die den sich stellenden Herausforderungen gerecht wird, für unsere Stadt zu entwickeln. Wenn ich ehrlich bin, habe ich mir von der amtierenden Majorität nichts Anderes erwartet, zeigt sich im Alltag des Gemeinderates doch immer wieder, dass es den Stadtverantwortlichen am politischen Mut fehlt und sie eigentlich den Status quo erhalten wollen. Es wird weiter auf Zeit gespielt, dies auf Kosten der Lebensqualität der Bürger und der kommenden Generationen. Sie werden mir entgegnen, dass unsere Kritik an der Politik des Schöffenrates Sie nicht überrascht. Doch ich stehe mit meiner Meinung nicht allein da: Sämtliche Kommentatoren und Vereinigungen aus dem Mobilitätsbereich haben den Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg kritisiert. Ähnlich wie bei der Diskussion über das Bettelverbot kann der Schöffenrat so tun, als ob er allein

richtigliegt. Fakt ist jedoch, dass nach der Präsentation des Mobilitätsplans überall Skepsis und Unzufriedenheit laut wurden.

Wie hoch sind die Kosten für diesen Mobilitätsplan?

Während der Ausarbeitung des Plans ist ein Fachbüro, das vor allem auf Ebene der Bürgerbefragung und des Beirates tätig war, abgesprungen. Die Einrichtung eines Beirates ist zu begrüßen, doch leider wurde nie versucht, eine gemeinsame Schlussfolgerung aus den erarbeiteten Ansätzen zu ziehen. Mir drängt sich auch die Frage auf, ob unsere Dienststellen gut genug aufgestellt sind, um Antworten in Sachen Mobilitätspolitik liefern zu können. Es ist dies keine Kritik an den Dienststellen, die ihr Bestes geben. Wissend um die Herausforderungen und die festgestellten Schwachstellen, die Tatsache, dass wir nach vier Jahren Arbeit zur Erstellung des Mobilitätsplans keine Antworten auf die sich stellenden Herausforderungen erhalten und seitens der Stadtverantwortlichen immer wieder auf den Wunsch hingewiesen wird, mit externen Büros zusammenzuarbeiten, stellt sich die Frage, ob intern die nötigen Kompetenzen zur Verfügung stehen, bzw. ob wir nicht gut daran täten, unsere Dienststellen besser aufzustellen. Welches ist diesbezüglich die Position des Mobilitätsschöpfen?

Es hätte mich gefreut, wenn der Mobilitätsplan zur Abstimmung gestellt worden wäre, so wie dies früher beim Umweltaktionsplan und beim Gleichstellungsplan der Fall war. Bei einer Abstimmung müssten sich die Fraktionen darauf festlegen, ob sie mit der vorgeschlagenen politischen Richtung einverstanden sind. Die Tatsache, dass kein Votum vorgesehen ist, verdeutlicht, dass sich die Majorität in Bezug auf den Mobilitätsplan nicht einig ist. *Déi gréng* unterstützen die Modal Split-Vorgabe von 51 zu 49 %. Eine Abstimmung über den Plan hätte gezeigt, ob die Majorität sich darüber einig ist, dass Maßnahmen getroffen werden müssen, um dieses Ziel zu erreichen, und der Schöffenrat sowie die zuständigen Dienststellen hätten die nötige Rückendeckung bekommen, um in diese Richtung weiterzuarbeiten.

Abschließend möchte ich mich erneut bei Schöffe Goldschmidt bedanken und ihm viel Mut wünschen. Auch wenn uns der Mobilitätsplan nicht zufrieden stellt, so zeigt er doch in seiner generellen Zielsetzung, dass die Herausforderungen entschlossen angegangen werden müssen, um in Zukunft einen guten Verkehrsfluss und eine gute Lebensqualität zu gewährleisten. Der Mobilitätsplan gibt nicht die nötigen Antworten darauf, wie dies bewerkstelligt werden soll. Darüber sind wir enttäuscht. Wir werden auch weiterhin konkrete Vorschläge einbringen. Sofern es die Majorität ernst meint, sollten auch die guten Vorschläge der Gemeinderäte angenommen werden.

**Rat Robert PHILIPPART (DP):** Vorweg möchte ich Schöffe Goldschmidt für die Präsentation des Mobilitätsplans danken. Mobilität ist einer der wichtigsten Aspekte der Stadtentwicklung. Es handelt sich um ein äußerst komplexes Thema, da vieles miteinander verknüpft ist. Die Attraktivität der Stadt und die Lebensqualität hängen von der Umsetzung des Mobilitätsplans ab. Zusammen mit dem Flächennutzungsplan stellt der Mobilitätsplan eines der größten Projekte für die Zukunft dar. Mit Spannung und Interesse haben wir auf den Mobilitätsplan gewartet. Es ist zu begrüßen, dass sich für den inklusiven Weg entschieden wurde, sprich sowohl die Bürger der Stadt Luxemburg als auch die Pendler aus der Großregion sowie der Bürgerbeirat eingebunden wurden. Die Vorstellung des Mobilitätsplans im *Grand Théâtre* hat gezeigt, wie stark das Interesse der Menschen am Thema Mobilität ist.

Mit dem Mobilitätsplan hat sich die Stadt Luxemburg ein Strategiepapier mit Alternativen und Vorschlägen gegeben, um sich bis 2035 so aufzustellen, dass eine hohe Lebensqualität

erhalten bleiben kann. Wir alle wissen, dass die bestehende Infrastruktur ausgelastet ist. Wir wollen, dass sich die Stadt weiterentwickeln kann.

Im Jahr 2023 hat die Stadt Luxemburg weltweit den 19. Platz im Ranking des « Global Liveability Index » eingenommen und war sogar in den Top 10 der europäischen Städte. Diesen Platz zu halten und zu verbessern ist eine Herausforderung, denn unsere Infrastrukturen werden nicht nur in Luxemburg, sondern weltweit bewertet. Diese Bewertung beeinflusst den Attraktivitätsgrad unserer Stadt.

Mit dem Mobilitätsplan verfügt der Schöffenrat über einen Werkzeugkasten, einen Leitfaden, um vernetzt und koordiniert vorgehen zu können. Für die Dienststellen ist der Plan eine Grundlage für die Planung der Maßnahmen, an denen bereits sehr eifrig gearbeitet wird. Der Mobilitätsplan ist nicht nur ein internes Produkt, sondern hat auch von der Expertise externer Spezialisten profitiert, die einen Blick von außen auf die Stadt warfen und ihr weltweit erworbenes Fachwissen einbrachten. Der Mobilitätsplan ist ein wichtiges Orientierungs- und Strategiepapier, das transversal und punktuell in den verschiedensten Bereichen der Stadtentwicklung eingesetzt werden kann. Er trägt nicht nur dem nationalen Mobilitätsplan Rechnung, sondern auch dem Klimaschutz – eines der Ziele der Agenda 2030 der Vereinten Nationen. Die Stadt unternimmt bereits Anstrengungen im Bereich des Klimaschutzes. Der Einsatz von Elektrobussen ist ein wichtiger Schritt. Auch wenn der Begriff *Low Emissions Zone* nicht ausdrücklich erwähnt wird, ist der Ansatz zur Schaffung von „Superblocks“, wie es sie in Barcelona gibt, sehr interessant.

Inklusion ist eine weitere wichtige Zielsetzung. Unser kostenloser öffentlicher Transport und unsere Verkehrswege sind so ausgerichtet, dass niemand aufgrund eines physischen Nachteils ausgeschlossen ist. Die Zufriedenheit, sich respektiert zu fühlen, ist ein Grundwert, um eine gute Kohäsion in der Gesellschaft aufzubauen. Im Jahr 2022 wurde der Stadt Luxemburg der *Access City Award* für seine innovativen und kohärenten Maßnahmen im Sinne eines barrierefreien Zugangs zuerkannt. Das Gesetz vom 7. Januar 2022 definiert weitere Maßnahmen, welche die Stadt Luxemburg umsetzen will und denen im vorliegenden Mobilitätsplan Rechnung getragen wird.

Im Hinblick auf eine wirksame Mobilitätsstrategie 2035 ist der Wille wichtig, gemeinsam zu handeln, ohne den einen gegen den anderen auszuspielen, sondern sich im gegenseitigen Respekt für eine bessere und gesündere Lebensqualität einzusetzen. Das Gleichgewicht zwischen allen Verkehrsmitteln ist eine wichtige Voraussetzung für eine Weiterentwicklung. Der für 2035 angepeilte Modal Split von 51 zu 49 ist ein wichtiges Ziel. Durch das Bevölkerungswachstum, die steigende Zahl von Arbeitsplätzen und der fehlenden Möglichkeit, das Straßennetz auf dem Gebiet der Hauptstadt weiter auszubauen, werden die Verkehrsbewegungen zunehmen. Die Förderung des öffentlichen Transports ist nicht nur aus der Sicht der Verkehrsbewegungen, des Komforts und der urbanen Raumnutzung, sondern auch aus dem sozialen Blickwinkel zu betrachten. Der öffentliche Transport bietet die Chance, dass wir alle zusammen unterwegs sind, unabhängig von Alter, sozialem Status, Herkunft oder Überzeugungen. Der öffentliche Transport ist demnach ein sozialförderndes Element im Sinne der gesellschaftlichen Kohäsion. Der Historiker Gilbert Trausch hat festgestellt, dass im 19. Jahrhundert der Zug als Fortbewegungsmittel geholfen hat, eine luxemburgische Identitätsgemeinschaft aufzubauen. Heute hilft der öffentliche Transport, dass sich Menschen in unserer hoch internationalen Stadt kennenlernen und zusammenfinden. Lobenswert ist auch, dass keine der im Mobilitätsplan festgehaltenen Maßnahmen unser Weltkulturerbe „Luxemburg Altstadt und Festung“ – auch nicht in seiner erweiterten Zone – gefährdet. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass der Stadt

Dresden aufgrund eines Mobilitätsprojekts ihr Status als Weltkulturerbe entzogen wurde.

Der neue Nord-Süd-Korridor für den öffentlichen Transport sowie die Tangentialverbindungen im AVL-Busnetz setzen starke Akzente im Hinblick auf 2035. Dank der „pôles d'échange“ werden kleine neue Zentren in den Stadtteilen entstehen, die zu deren Belebung beitragen werden. Im Sinne einer kohärenten Entwicklung ist es außerdem wichtig zu erwähnen, dass der nationale Mobilitätsplan in den Studien und Überlegungen berücksichtigt wurde. Daraus ergeben sich eine Reihe von gemeinsamen Prioritäten, über die sich der Staat und die Stadt Luxemburg einig sind. Ich denke hier beispielsweise an den Boulevard de Merl und den Boulevard de Cessange, deren Bau bereits seit 30 Jahren in der Diskussion ist. Konnten die zur Umsetzung dieser Projekte notwendigen Grundstücke mittlerweile erworben werden?

Der Ansatz, das Parkraummanagement einer Überprüfung zu unterziehen und das bestehende System in Frage zu stellen, ist zu begrüßen. Dabei ist es wichtig, die Analyse über die Stadtgrenzen hinaus durchzuführen. Interkommunales Denken und Handeln funktioniert allerdings nur, wenn die Nachbargemeinden mitziehen. Es wäre zu begrüßen, wenn es zusammen mit allen Nachbargemeinden, und nicht nur mit den Gemeinden aus dem Südosten, zu einem neuen Elan zur Verbesserung der Koordination des Parkraummanagements im Ballungsraum käme.

Wichtig ist auch, dass wir daran arbeiten, die Schere zwischen Wohnen und Arbeit zu verringern, ohne dass die Stadt Luxemburg an Attraktivität einbüßt, denn wir alle wissen, dass ein Ausfall des ökonomischen Motors langfristig negative Folgen haben wird. Es wird geschätzt, dass die Bevölkerung der Stadt Luxemburg bis 2035 um 46 % wachsen und die Zahl der Arbeitsplätze um 30 % zunehmen kann. Ich habe gelesen, dass die Bevölkerung der Stadt in den letzten drei Monaten nicht gewachsen, sondern um 200 Einwohner zurückgegangen sei. Ich hoffe, dass es sich um einen statistischen Berechnungsfehler handelt.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Luxemburg definiert, wo Wohnen und Arbeiten stattfindet, und nicht der Mobilitätsplan. Nichtsdestotrotz ist es wichtig, dass dieses strategische Dokument eine Richtung vorgibt, wie diese Beziehungen aufeinander abgestimmt werden sollen. Handel und Mobilität sind unzertrennbar. Im Kontext des Mobilitätsplans ist es umso wichtiger, dass Arbeitsplätze an der Peripherie angesiedelt werden. Gemäß Flächennutzungsplan orientiert sich die urbane Entwicklung am Prinzip „Innenverdichtung vor Außenverdichtung“. So wird weniger Bauland verbraucht und weniger Verkehr generiert, die CO<sub>2</sub>-Produktion wird verringert. Die Erhöhung der Wohndichte geht mit der Entwicklung lokaler Dienstleistungen einher und wir erreichen eine Bevölkerungsdichte, die es ermöglicht, einen leistungsfähigen öffentlichen Transport anzubieten. So wird eine Zersiedlung verhindert, welche die Finanzierung von Mobilitätsangeboten erschwert.

In diesem Zusammenhang wäre es interessant zu erfahren, wie sich der Mobilitätsplan und der nationale Plan über die Lyzeen überlagern, wissend, dass Schulen viel Verkehr generieren. Die Initiative, einen Kinderstadtplan zu erstellen, ist ein wichtiger Aspekt, um der Stimme der Kinder Gehör zu verschaffen, und es freut mich, dass der Mobilitätsplan nun einen neuen, soliden Rahmen bietet.

Das Vorhaben, den Verteilungsschlüssel Parkplatz/Wohnung bzw. Parkplatz/Büroraum einer Überarbeitung zu unterziehen, kann ich nachvollziehen, allerdings sollte darauf geachtet werden, dass sich alle Stadtteile in Bezug auf die Mobilität gleich entwickeln und dass die einzelnen Viertel nicht gegeneinander ausgespielt werden. Ein gesunder Mobilitätsmix sollte in allen Stadtteilen garantiert werden. Auch dies trägt

zur sozialen Kohäsion bei. Wichtig ist, dass wir dabei mit unseren Nachbargemeinden zusammenarbeiten.

An und für sich ist es eine Selbstverständlichkeit, die Radwege besser sichern, ausbauen und Lücken schließen zu wollen. Ich möchte darauf hinweisen, dass es auch kleine Verbindungswege für Fußgänger gibt – besonders an den Hängen im Bereich des Viertels Kirchberg und des Plateau Bourbon sowie von Rollingergrund, Pulvermühle und Mühlenbach –, die nicht angenehm gestaltet oder nicht gut beleuchtet sind. Im Sinne einer Stadt für Fußgänger und einer Stadt der kurzen Wege können noch Verbesserungen vorgenommen werden. Eine Stadt zu Fuß erleben bedeutet, auf Schritt und Tritt einen neuen Blickwinkel auf den städtischen Raum zu haben und unterwegs Menschen kennen zu lernen. Die Anstrengungen, die mit dem Bau von Aufzügen und der Standseilbahn unternommen wurden, schätze ich sehr. Die Wege werden kürzer, wir bringen Stadtteile einander näher, die durch ihre topografische Lage voneinander getrennt waren. So wächst zusammen, was zusammengehört. Ich begrüße die Projekte für den Bau weiterer Aufzüge, verweise jedoch auch auf die nötige Feinfühligkeit, die erforderlich ist, um die Aufzüge harmonisch in das Landschaftsbild zu integrieren. Der weitere Ausbau des öffentlichen Transports und insbesondere der Ausbau des Trambahnnetzes sind wichtige Punkte. Werden die aktuellen Tramhaltestellen ausreichen, wenn mehr Waggon eingesetzt werden? Die Tram ist mehr als ein klimafreundliches Transportmittel mit großen Kapazitäten. Sie ist das Rückgrat der Stadtentwicklung und erschließt neue Entwicklungsgebiete. Auf der Strecke Route d'Esch - Place de l'Etoile würde die Tram durch eine „zone protégée“ fahren (auf dem Abschnitt Avenue Marie-Thérèse - Place de l'Etoile). Dies bedeutet, dass es auf diesem Abschnitt weniger Verdichtungs- und Entwicklungsmöglichkeiten gibt, dass die Kapazitäten der Straßenbahn nicht optimal genutzt werden können und dass der Verkehrsfluss für Autos und Fahrräder erschwert werden könnte. Es könnte analysiert werden, ob die Tram nicht auf manchen Abschnitten, wo es keine Stationen gibt, unterirdisch fahren könnte, so wie es in Lausanne (CH) der Fall ist.

Die Verkehrsberuhigung ist eines der im Mobilitätsplan beschriebenen Ziele. Die Überlegungen, „Superblocks“ in den verschiedenen Stadtteilen einzurichten, laufen. Die Straße als Wohnraum, mit schattigen Stellen, mit weniger giftigen Abgasen ist ein Ziel, das wir alle anstreben. Es freut mich, im Rahmen der „Apéri'tours“ immer wieder zu hören, dass am Erhalt und an der Verbesserung der Lebensqualität gearbeitet wird, die Bürger ihre Vorschläge einbringen können und sie über die Ideen der Stadt informiert werden. Verkehrsberuhigung wird nicht allein durch den öffentlichen Transport sowie den Fußgänger- und Radverkehr erreicht. Die geplanten Umgehungsstraßen werden ebenfalls dazu beitragen - und könnten später zu Hauptachsen von neuen Vierteln werden. Es bleiben immer gefährliche Kreuzungen, und die Autofahrer werden stets nach neuen Schleichwegen suchen. Hier könnten punktuelle Unterführungen an neuralgischen Punkten eine Lösung darstellen.

Abschließend möchte ich den Schöffenrat für den erarbeiteten Werkzeugkasten beglückwünschen, mit dem sich in Zukunft strategisch und punktuell einwirken lässt, wenn es die Lage erfordert.

**Rat Gabriel BOISANTE (LSAP):** Eingangs möchte ich allen Dienststellen, die an der Ausarbeitung des Mobilitätsplans beteiligt waren, und auch den Mitgliedern der verschiedenen beratenden Kommissionen für die geleistete Arbeit danken. Ich bedanke mich auch bei Schöffe Patrick Goldschmidt für die Präsentation des Mobilitätsplans.

Beim Mobilitätsplan handelt es sich um ein umfangreiches Dokument von 164 Seiten, mit viel Text und vielen Grafiken. Wir vermissen jedoch konkrete Maßnahmen. Der Mobilitätsplan wurde dem Gemeinderat soeben präsentiert, doch

leider wird es keine Abstimmung geben. Rätin Costantini hat ihr Erstaunen darüber zum Ausdruck gebracht, dass bei der Präsentation des Mobilitätsplans im *Grand Théâtre* keine Vertreter der Opposition zugegen gewesen seien. Die Erklärung ist einfach: Es handelt sich nicht um unseren Plan, sondern um den der DP-CSV-Mehrheit. Wir sind nicht da, um einen Plan zu bestätigen, der dem Gemeinderat nicht zur Abstimmung vorgelegt wird.

Darüber hinaus stellt sich die Frage der Definition des Begriffs „Plan“. Die im Dokument eingeschriebenen Zielsetzungen nehmen nur knapp dreieinhalb Seiten ein. Es wird zwar ein Monitoring angekündigt, um die Umsetzung der Ziele verfolgen zu können, doch die Informationen dazu beschränken sich auf eine einzige Doppelseite. Der Mobilitätsplan ist eine Kompilation harter Daten. Mit den objektiven Analysen sind wir einverstanden. Doch wo sind die großen Prioritäten, die geplanten Baustellen und die politischen Ambitionen, die zu einer anderen, moderneren Mobilität führen und der Stadt ein neues Gesicht verleihen würden?

Die von den DP- und CSV-Rednern gestellten Fragen sind rein semantischer Natur und sollen nur die eigene Wählerschaft beruhigen. Multimodale Mobilität bedeutet nicht, Menschen gegeneinander auszuspielen, Mobilität bedeutet Zusammenleben.

Tag für Tag kommen viele Menschen aus den Nachbargemeinden in die Stadt, um hier zu arbeiten. Das vorliegende Dokument zeigt, dass es Lücken bei den Radwegen gibt, die die Hauptstadt mit den benachbarten Gemeinden verbinden.

Ich war erfreut, von Schöffe Goldschmidt zu erfahren, dass noch ergänzende Studien anstehen. Es ist zu begrüßen, dass das Prinzip der Bürgerbeteiligung berücksichtigt wird und die Bürger der Stadt Luxemburg, die Pendler, die Geschäftsleute, usw. in die Ausarbeitung von Lösungen eingebunden werden sollen. Sämtliche Ideen und Vorschläge müssen kompiliert werden, um gemeinsam eine kohärente, soziale Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Ich würde mir wünschen, dass die Opposition bei einem derart wichtigen Thema, das unserer DNA sehr nahesteht, nicht außen vor gelassen wird. In den verschiedenen beratenden Kommissionen konnten wir zwar unsere Überlegungen und Vorschläge einbringen, doch finden wir es nicht richtig, dass das Dokument nicht zur Abstimmung gestellt wird.

**Rat Tom WEIDIG (ADR):** Ich danke Schöffe Patrick Goldschmidt für die Präsentation des Mobilitätsplans. Uns liegt ein professionell ausgearbeitetes Dokument vor. Ich möchte auch allen Dienststellen danken, die an dessen Erstellung mitgearbeitet haben. Die durchgeführten Analysen machen Sinn. ADR-intern werden wir sicherlich Gelegenheit erhalten, uns ausführlich mit diesen Analysen und Grafiken zu befassen.

Mein Verständnis von Demokratie ist es, dass ein Dokument zuerst in der zuständigen beratenden Kommission zur Diskussion steht, um dann im Gemeinderat diskutiert zu werden. In einem nächsten Schritt sollte das Dokument den Bürgern vorgestellt werden und erst dann sollte eine Pressekonferenz stattfinden. Diese Reihenfolge wurde nicht eingehalten – eine Vorgehensweise, die wir wiederholt auch in der Abgeordnetenversammlung kritisiert haben. Unsere Partei war bei der Präsentation des Mobilitätsplans im *Grand Théâtre* durch vier Vorstandsmitglieder vertreten. Ich selbst war an dem Tag verhindert.

Die Analysen basieren auf Fakten. Sieht man sich die Bevölkerungspyramide an, fällt auf, dass die Zahl der in der Hauptstadt wohnenden Kinder im Vergleich zu anderen Bevölkerungsgruppen schrumpft. In zehn oder 20 Jahren wird dies einen Impakt auf die Stadt haben. Dieser Aspekt, dessen Gründe es herauszufinden gilt, muss berücksichtigt werden, nicht nur in Bezug auf die Mobilität.

Im Folgenden will ich auf zwei Vorschläge eingehen, die in unserem Wahlprogramm eingeschrieben sind. Immer wieder treten Menschen an uns heran, um zu fordern, dass das Auto seinen Platz in der Stadt behalten muss. Den Ausführungen von Schöffe Goldschmidt war zu entnehmen, dass es weiterhin eine gemischte Mobilität geben soll, was zu begrüßen ist. Andererseits stellen wir immer wieder fest, dass bei der Umsetzung von Projekten Parkplätze im Straßenraum verschwinden. Wenn ich zu Events fahre, zu denen ich von der Gemeindeverwaltung eingeladen wurde, muss ich oft lange nach einem Parkplatz suchen. Die Damen und Herren aus dem Schöfferrat, die von ihrem Chauffeur zum Veranstaltungsort gefahren werden, realisieren wohl nicht mehr, dass es für andere Menschen nicht immer so einfach ist, von A nach B zu gelangen und rechtzeitig an ihrem Zielort anzukommen. Unsere Fraktion setzt sich für den Erhalt von Parkplätzen ein. Besonders für ältere Menschen, die nicht über eine Garage verfügen, ist es wichtig, dass sie mit dem Auto mobil sein können. Der öffentliche Transport stellt für sie oft keine Alternative dar, zumal wenn sie Einkäufe zu erledigen haben und nicht mehr schwer tragen können. Ein Jäger hat mir erklärt, dass er einen Parkplatz vor seiner Haustür brauche, da er nach der Jagd nicht mit seiner Waffe und einem geschossenen Wildschwein in den Bus oder den Zug steigen kann.

Viele ältere Menschen haben mir erklärt, dass es für sie schwierig sei, wenn sie auf ihrem Weg zur Bushaltestelle nicht nur auf Autos, sondern auch noch auf Radfahrer achten müssen. Für ältere Menschen ist es schwierig, wenn sie den Bürgersteig mit Radfahrern teilen müssen. Sie beschweren sich auch über Tretrollerfahrer, die oft auf den Bürgersteigen unterwegs seien.

Die Tram bietet sicherlich Vorteile. Ich bin lange Zeit zu Fuß von Bonneweg nach Cloche d'Or gegangen. Um diesen Weg zurückzulegen, habe ich 25 Minuten gebraucht. Ich konnte demnach beobachten, wie sich der urbane Raum mit der Inbetriebnahme der Trambahn verändert hat. Ich habe festgestellt, dass unser Transportsystem an Flexibilität eingebüßt hat, dies vor dem Hintergrund, dass sich in den kommenden 20 oder 30 Jahren nichts mehr an der Trassenführung ändern wird und sich auch die Routen der angelegten Radwege nicht ändern werden. Sollten die Bedürfnisse sich ändern, wird es schwer, flexibel zu agieren. Daher mein Wunsch, nicht alles in Beton zu gießen.

**Rätin Maxime MILTGEN (LSAP):** Der Mobilitätsplan enthält eine Reihe von positiven Aspekten, z.B. die realistische Bestandsaufnahme, eine Analyse der Probleme, die sich im Bereich Mobilität stellen, sowie der Wunsch, den öffentlichen Transport und das Radwegenetz weiter auszubauen. Positiv ist auch, dass dem Mobilitätsplan ein partizipativer Prozess vorausgegangen ist. Für die geleistete Arbeit möchte ich allen zuständigen Dienststellen, den Bürgerinnen und Bürgern, die an der Befragung teilgenommen haben, und Schöffe Goldschmidt danken.

Bis 2035 wird auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg ein Anstieg der Zahl der Arbeitsplätze um 30 % sowie ein Bevölkerungswachstum von 46 % erwartet. Dass dies im Mobilitätsplan so deutlich hervorgehoben wird, hinterlässt bei uns den Eindruck, dass das Wachstum bereits jetzt als Erklärung dafür dienen soll, dass es so oder so schwierig werden bzw. es nicht gelingen wird, die Mobilität in den Griff zu bekommen und die Lebensqualität zu verbessern. Die Stadt Wien, die doppelt so viele Einwohner wie die Stadt Luxemburg zählt, ist seit 15 Jahren die Stadt mit der höchsten Lebensqualität im weltweiten Vergleich. Wachstum kann demnach nicht der Hauptgrund dafür sein, dass sich im Bereich der Mobilität große Probleme stellen. Wichtig ist, wie geplant wurde und wie für die Zukunft geplant wird. Im Mobilitätsplan wird zurecht darauf hingewiesen, dass unser städtisches Straßennetz die Grenzen der Belastbarkeit quasi erreicht hat. In den

Spitzenstunden ist unser Straßennetz ausgelastet und Reserven für die Zukunft gibt es kaum noch.

Die politisch Verantwortlichen hätten einer intelligenten urbanistischen Entwicklung der Stadtteile und dem Prinzip der 15-Minuten-Stadt mehr Gewicht geben müssen. Es ist gewiss lobenswert, dass der Mobilitätsplan seine Strategie auf verschiedene Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer aufbaut, was jedoch nicht direkt dazu führen wird, dass der Verkehr in naher Zukunft bzw. bis 2035 abnehmen wird. Auf den Seiten 129 und 130 des Mobilitätsplans wird angekündigt, dass in Zukunft in neuen Stadtvierteln mehr auf unterirdische Parkhäuser und Sammelparkhäuser gesetzt werden soll, welche die Stellplätze an der Oberfläche ersetzen sollen. Dies stellt einen guten Anfang dar, wird aber nicht reichen. Es wäre wichtig, die Stadt polyzentrisch zu organisieren, damit in allen Stadtteilen kleine Zentren entstehen, die dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege gerecht werden, so dass es attraktiv wird, Erledigungen im Wohnviertel zu Fuß oder mit dem Rad zu erledigen. Solange es einfacher und bequemer ist, den Weg zur Arbeit mit dem Auto zurückzulegen, riskieren wir, dass die Menschen dies weiter tun werden. Um diese Gewohnheit zu durchbrechen, muss es einfacher und attraktiver werden, mit dem öffentlichen Transport bzw. mit dem Rad oder zu Fuß von A nach B zu gelangen. Der Wille, dies anzugehen, ist erkennbar: Das Netz von Rad- und Fußwegen soll erweitert werden, und es sollen mehr Radstände, Fahrradboxen sowie Ladestationen für E-Fahrräder zur Verfügung gestellt werden. Wir hoffen, dass diese Pläne schnell umgesetzt werden, und dass konsequent auf mehr Verkehrssicherheit gesetzt wird, damit es in Zukunft für die Bürger so bequem wie möglich wird, den öffentlichen Transport zu nutzen, bzw. sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzubewegen, so dass das Auto als Verkehrsmittel nur noch eine lästige Alternative darstellt.

**Rätin Marie-Marthe MULLER (Piraten):** Ich möchte kurz vorausschicken, dass die Piraten erst seit den letzten Gemeindewahlen im Gemeinderat der Stadt Luxemburg vertreten sind und wir somit möglicherweise einige Wissenslücken haben, was die in den Vorjahren durchgeführten Studien betrifft.

Am 26. März 2024 wurden uns in der Mobilitätskommission, wo ich die Piraten vertrete, 22 Slides mit „Fragen-Antworten“ gezeigt. Auf meine Nachfrage hin wurde mir geantwortet, dass es sich um eine zusammenfassende Präsentation handele und eine eingehende Diskussion zu einem späteren Zeitpunkt in der Kommission stattfinden werde. Eine solche Diskussion hat jedoch nie stattgefunden.

Die deutsche Fassung des Mobilitätsplans zählt 107 Seiten, die französische Fassung dagegen 167 Seiten. Ist dies auf das Layout zurückzuführen, oder wie lässt sich der Unterschied erklären? Auf Seite 48 des Mobilitätsplans fällt auf, dass für die Rubrik „Vitesse et apaisement du trafic“ andere Fotos abgebildet sind als in der deutschen Fassung. In meinen Augen stellt der Mobilitätsplan ein Arbeitspapier, einen Entwurf dar, und ich freue mich darauf, meinen Beitrag leisten zu können.

Am vergangenen Mittwoch habe ich mich anlässlich der „Apéri'tour“ mit Bürgermeisterin Lydie Polfer über das Thema „Staatsstraßen“ unterhalten. Da ich seit 62 Jahren an Staatsstraßen wohne – ursprünglich an der Rue de Hollerich –, finden Sie in mir eine Mitstreiterin, um diesem leidlichen Thema ein Ende zu setzen. Bürgermeisterin Polfer hat vorgeschlagen, eine Karte zu erstellen, auf der die Staatsstraßen deutlich zu sehen sind. Der Mobilitätsplan enthält eine Karte, die in diese Richtung geht, doch könnten die Staatsstraßen darin deutlicher hervorgehoben werden.

Der Mobilitätsplan enthält sowohl Karten der Stadtverwaltung als auch Kataster-Karten, was zu einer Reihe von unterschiedlichen Darstellungen führt. Es wäre wünschenswert,

einheitliches Kartenmaterial zu verwenden. Anlässlich der „Apéri'tour“ waren verschiedene Karten und Grafiken zur Veranschaulichung aufgestellt. Ich bedauere, dass diese Karten heute nicht im Gemeindesaal verfügbar sind, da uns dies erlaubt hätte, auf die verschiedenen Inkohärenzen hinzuweisen.

Gehe ich Recht in der Annahme, dass auf der im Dokument auf Seite 12 abgebildeten Karte die Tempo-30-Zonen orange gefärbt sind? Ist ein Abschnitt der Route d'Arlon sowie ein Abschnitt der Route de Longwy ebenfalls als Tempo-30-Zone ausgewiesen?

**Schöffe Patrick GOLDSCHMIDT:** Nein, dem ist nicht so.

**Rätin Marie-Marthe MULLER (Piraten):** Das Viertel Merl nimmt den dritten Platz in Bezug auf die Anzahl der oberirdischen Parklätze ein. In kleineren Straßen verfügen viele Häuser nicht über eine Garage. Es liegt mir fern, Menschen ihren Parkplatz vor der Haustür wegnehmen zu wollen, doch aufgrund der Enge der Straßen kommt es vor, dass Anrainer ihren Wagen mit zwei Reifen auf dem Gehweg parken. Mit Personen im Rollstuhl spazieren zu gehen, erweist sich dann als schwierig. Ich kann daher nur begrüßen, dass das Arbeitspapier die Feststellung enthält, dass nicht alle Bürgersteige breit genug sind, damit auch Personen im Rollstuhl oder mit einem Rollator dort bequem unterwegs sein können, und dass Verbesserungen angekündigt werden. Ich hoffe, dass, wenn die Zeit kommt, wo auch ich auf einen Rollator angewiesen und langsamer unterwegs sein werde, ich in meinem Viertel noch zu Fuß werde einkaufen gehen können. Deshalb werde ich den Schöffenrat voll unterstützen, wenn er Maßnahmen plant, um die bestehende Teilung des Viertels Merl durch die Route de Longwy verkehrsplannerisch zu überwinden, insbesondere durch Maßnahmen im Bereich der sanften Mobilität.

Unsere Dienststellen haben eine gute Vorarbeit geleistet, und ich möchte mich bei ihnen dafür bedanken. Dem Vorschlag von Rat Benoy, die Dienststellen personell aufzustocken, damit sie intern noch kreativer arbeiten können und die verschiedenen Maßnahmen schneller umgesetzt werden können, kann ich mich nur anschließen.

**Schöffe Patrick GOLDSCHMIDT:** Vorweg möchte ich mich bei allen Rednerinnen und Rednern für ihre Stellungnahmen zum Mobilitätsplan bedanken. Ich danke auch allen Mitarbeitern, die intern an der Ausarbeitung des Mobilitätsplans beteiligt waren: dem Leiter der Abteilung „Mobilité“, Herrn Hoffmann, aber auch den Herren Da Silva, Vanetti, Quintus und Bentner. Ohne sie läge der Mobilitätsplan heute nicht vor.

Verschiedene Redner hat der Ablauf des Vorstellungsprozesses beschäftigt. Das Basisdokument ist auf Deutsch verfasst. Viele Bürgerinnen und Bürger sind jedoch nicht deutschsprachig, und es haben Personen mit den verschiedensten Nationalitäten an der Befragung teilgenommen. Uns war es daher wichtig, ihnen die Ergebnisse in einer Sprache mitteilen zu können, die sie verstehen. Der Mobilitätsplan wurde ins Französische und ins Englische übersetzt. Dafür haben wir viel Lob erhalten. Die Arbeiten in den verschiedenen Arbeitsgruppen waren vor dem Sommer 2023 abgeschlossen. Die Texte lagen uns in deutscher Fassung vor. Alsdann hat der Schöffenrat eine Übersetzung auf Französisch und Englisch in Auftrag gegeben.

Auf Drängen der Opposition habe ich geantwortet, dass mit einer Vorstellung des Mobilitätsplans im ersten Trimester 2024 zu rechnen sei. Im Schöffenrat waren wir uns einig, dass das Dokument, bevor es anlässlich einer Pressekonferenz vorgestellt werde, zuerst in der Mobilitätskommission vorgestellt werden müsse. Der Gemeinderat hat eine Einladung für die Präsentation des Mobilitätsplans in der Mobilitätskommission vom 26. März 2024 erhalten. Da es nicht möglich ist, in einer Kommissionssitzung das ganze Dokument im Detail

vorzustellen, haben wir eine Powerpoint-Präsentation vorbereitet, die später auch der Presse und der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die Pressekonferenz fand am 27. März statt.

Die Wochenzeitung „d'Lëtzebuerger Land“ hat mir einen Tag vor der Veröffentlichung ihres Artikels über den Mobilitätsplan eine SMS gesendet und gefragt, ob ich mich bei ihnen melden könnte. An diesem Tag hatte ich wegen anderwärtiger Verpflichtungen keine Zeit für ein Gespräch mit der Zeitung. In dem einen Tag später erschienenen Artikel stand dann zu lesen, ich hätte nicht auf ihre Anfrage reagiert. Man kann die Vorgehensweise dieser Zeitung nicht als korrekt bezeichnen. Es ist nicht meine Art, Zeitungen zu kontaktieren und um ein Interview zu bitten. Zu sagen, dass das Feedback der Presse auf den Mobilitätsplan durchwegs negativ ausgefallen sei, ist falsch. Da die Opposition mir für meine Arbeit im Rahmen der Erstellung des Mobilitätsplans gedankt hat, gehe ich davon aus, dass die Kritik in Bezug auf die Pressekonferenz politischer Natur und nicht gegen meine Person gerichtet ist.

Ich möchte erneut darauf hinweisen, dass das Thema Mobilität im Rahmen der Gemeindewahlen einen wichtigen Platz eingenommen hat. Der Schöffenrat hat sowohl dem externen Fachbüro als auch unseren Dienststellen mitgeteilt, dass es keineswegs Sinn und Zweck des Mobilitätsplans sei, die Stadtverantwortlichen in ein gutes Licht zu rücken. Sinn und Zweck ist es, eine Analyse durchzuführen und auch die Schwachstellen darzustellen sowie aufzuzeigen, was unternommen werden muss, damit wir in zehn Jahren unser Ziel erreichen. Während der Covid-Pandemie wurde weiter am Mobilitätsplan gearbeitet. Im Rahmen einer Befragung wurden die Bürger in die Arbeit eingebunden. Die DP-CSV-Majorität hatte damals festgehalten, dass sich der Beirat nicht proportional zur Stärke der Fraktionen im Gemeinderat zusammensetzen, sondern jede Fraktion einen Vertreter im Beirat haben sollte. Es war nie vorgesehen, dass der Beirat Schlussfolgerungen ziehen sollte. Da die Meinungen oft auseinandergingen, wäre es wohl ohnehin unmöglich gewesen, eine Einigung zu erzielen. Beim Thema Mobilität gehen die Meinungen nun einmal auseinander.

Mobilität betrifft jeden von uns und jeder betrachtet die Mobilität aus seinem Blickwinkel. Aufgabe der Stadtverantwortlichen ist es, die Weichen zu stellen und den Dienststellen die nötigen Mittel an die Hand zu geben, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Selbstverständlich gilt es als DP-CSV-Majorität auch Entscheidungen zu treffen, Prioritäten zu setzen. Unsere Aussage ist ganz klar, dass unsere Stadt für alle Verkehrsteilnehmer zugänglich sein soll und der öffentliche Verkehr sowie der sanfte Verkehr massiv ausgebaut werden müssen.

*déi gréng* werfen uns vor, dass es an Aussagen über konkrete Maßnahmen fehle. Der nationale Mobilitätsplan, den *déi gréng* nicht müde werden zu loben, ist ein Strategiepapier, und ich meine nicht, dass hier die Detailarbeit der Erstellung der Strategie vorangegangen ist. Wäre auf nationaler Ebene alles so gut, wie Sie es darzustellen pflegen, wieso sagen uns die Menschen dann immer wieder, dass sie es vorziehen, mit dem Bus oder mit der Tram zu fahren, weil der Zug stets verspätung hat? Wir sagen doch auch nicht, dass dies die Schuld des ehemaligen Mobilitätsministers ist. Fakt ist, dass der Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg auf dem nationalen Mobilitätsplan aufbaut, und es ist durchaus normal, dass wir den Fokus auf das Gebiet der Hauptstadt setzen. Doch auch überregionale Überlegungen fließen ein. Es wurde auch über den Verlauf verschiedener Straßen, die in die Stadt hineinführen werden, diskutiert. Ebenso wurde der regionale Aspekt des öffentlichen Transportes beleuchtet. Wir haben auch festgestellt, dass es samstags und sonntags, wenn weniger Menschen aus den Nachbargemeinden und von noch weiter entfernt kommen, keine Staus gibt. Die Ursache für unser Mobilitätsproblem ist demnach auch auf nationaler Ebene zu suchen. Wir könnten hingehen und ständig darauf hinweisen,

dass auf nationaler Ebene während Jahren nichts geschehen ist. Wir tun dies jedoch nicht, denn es bringt uns nicht weiter. Vielmehr richten wir den Blick nach vorne, um zu erreichen, dass so viele Menschen wie möglich den öffentlichen Transport nutzen. Wenn der öffentliche Transport maximal 100.000 Menschen transportieren kann und täglich mehr als 200.000 Menschen in die Stadt wollen, müssen die anderen 100.000 mit einem anderen Verkehrsmittel kommen. Ein Ausbau des öffentlichen Transports ist demnach wichtig, ebenso der Bau von sogenannten Express-Radwegen. Die Stadt Luxemburg hat diesbezüglich nicht nur Diskussionen mit der Gemeinde Roeser geführt. Wir sind mit allen Nachbargemeinden im Gespräch, um das Radwegenetz über die Grenzen der Stadt Luxemburg hinaus auszubauen. Auf nationaler Ebene ist ein Ausbau des nationalen Radweges in Richtung Contern vorgesehen. Es ist also nicht so, dass auf nationaler Ebene in Sachen Mobilität immer alles bestens und auf kommunaler Ebene immer alles schlecht wäre.

Rätin Mart hat die Größe der Bushäuschen angesprochen. An vielen Stellen, an denen die Stadt Bushäuschen errichten will, stoßen wir auf den Widerstand von Anwohnern. Die Größe eines Bushäuschens hängt also auch davon ab, was möglich ist. Wir werden prüfen, ob es möglich ist, in der Nähe des einen oder anderen bestehenden Bushäuschens eine zusätzliche Sitzmöglichkeit zu schaffen.

Elektromobilität, Brücken Aufzüge. Projekte, wie die Brücke Cents-Neudorf-Weimershof, der Aufzug Neudorf und der Aufzug am Standort Villeroy&Boch werden weitergetrieben, und wir machen uns Gedanken, wie andere Standortorte besser miteinander verbunden werden können, damit der Fuß- und Radverkehr weiter gefördert wird.

Ich habe mich gefreut über die Aussage von Rätin Mart, dass der Mobilitätsplan kein Plädoyer für die einen oder gegen die anderen sei. Alle Mobilitätsformen werden darin analysiert. Jeder kann die Mobilitätsform wählen, die zu einem gegebenen Moment am besten passt. Aufgabe der Politik ist es, die Mobilitätsangebote zu schaffen, die die bestmöglichen Alternativen bieten.

Rat Benoy sagte, dass es zu einer Verzögerung bei der Ausarbeitung des Mobilitätsplans gekommen sei. Diesbezüglich habe ich bereits die nötigen Erklärungen gegeben. Es brauchte Zeit, um ein technisches Dokument ins Französische und ins Englische zu übersetzen, ein Layout zu erstellen und verschiedene Fotos auszuwechseln, um eine bessere Qualität als im Basisdokument zu erreichen. Das Dokument wurde dem Schöffenrat im Juni, wenige Tage vor der öffentlichen Präsentation, vorgelegt. Ich erinnere mich, damals im Gemeinderat gesagt zu haben, dass ich alle Gemeinderäte einlade, an der öffentlichen Präsentation teilzunehmen, da es den Zeitrahmen sprengen würde, das Dokument im Gemeinderat im Detail vorzustellen. Bei der Präsentation im *Grand Théâtre* handelte es sich nicht um eine Veranstaltung „der Majorität“. Jeder war herzlich eingeladen. Es gab dabei viel Lob und auch kritische Stimmen. Es ist bedauerlich, dass Sie nicht die Zeit finden konnten, der Veranstaltung beizuwohnen.

Auch uns ist bewusst, dass es im Fußwegenetz Schwachstellen gibt. Im Großen und Ganzen ist dieses Netz jedoch sehr leistungsfähig. Komischerweise weisen *déi gréng* immer nur darauf hin, dass manche Bürgersteige, die sie interessieren, nicht breit genug seien. Über Verbesserungen, wie in der Avenue de la Porte Neuve, verlieren Sie dagegen kein Wort. Wir sind bemüht, allen Verkehrsteilnehmern den nötigen Raum zu geben. Die Stadt Luxemburg ist eine lebenswerte Stadt – mit Verbesserungspotenzial, ja, und wir sind gewillt, Verbesserungen zu erreichen. Viele Menschen, die nach Luxemburg kommen, sind voll des Lobes. Im internationalen Ranking ist die Stadt Luxemburg gut positioniert. Die Stadt Wien wurde als Modellstadt genannt. Ich selbst war mit Vertretern unserer Mobilitätsdienststelle in Wien. Wir haben uns

die Best Practices angesehen. Wir brauchen das Rad nicht neu zu erfinden. In Wien gibt es aber auch Maßnahmen, die nicht so gut funktionieren. Wir werden uns auch in Zukunft Best Practices im Ausland ansehen. Den Vorschlag von Rätin Mart greife ich gerne auf. Ich sehe kein Problem darin, dass interessierte Mitglieder des Gemeinderats an einer nächsten Arbeitsvisite teilnehmen können.

Das von Rat Benoy erwähnte Ingenieurbüro ist nicht abgesprungen, sondern es kam zum Wechsel, nachdem unsere zuständigen Beamten ihre Unzufriedenheit mit der Beratung des betreffenden Büros zum Ausdruck gebracht hatten.

Es sei daran erinnert, dass *déi gréng* lange Jahre mit der DP in der Verantwortung waren und sie in der Person von François Bausch den Mobilitätsschöffen gestellt haben. In den letzten Jahren, seit ein DP-CSV-Schöffenrat im Amt ist, wurde mehr denn je im Bereich Mobilität unternommen. Wir können die Mobilitätsprobleme nur lösen, wenn wir massiv in den öffentlichen Transport und in den sanften Verkehr investieren. Und das tun wir.

Rat Benoy hat sich nach dem Kostenpunkt zur Erstellung des Mobilitätsplans erkundigt. Diese Information werde ich nachreichen.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um Rätin Costantini, Präsidentin der Mobilitätskommission, zu danken. Sie leitet die Kommission auf exemplarische Art und Weise. Auf die wichtigsten Schlussfolgerungen bezüglich der Maßnahmen, die in den kommenden Monaten zu ergreifen sein werden, sowie auf durchzuführenden Studien bin ich bereits eingegangen. Rat Philippart hat die Möglichkeit angesprochen, an verschiedenen Kreuzungen Unterführungen für den Radverkehr anzulegen. Unsere zuständige Dienststelle wird sich in den kommenden Jahren mit dieser Frage befassen.

Bei den Buslinien kommt es immer wieder – alle sechs Monate – zu Anpassungen. Mit dem Ausbau der Tramstrecke gehen ebenfalls Änderungen am Busnetz einher. Diesbezügliche Beschwerden von Einwohnern werden von unserer zuständigen Dienststelle analysiert, und wenn Änderungen möglich sind, werden diese vorgenommen. In den kommenden Jahren werden wir massiv in unser Busnetz investieren, auch, um bessere Busverbindungen zu den Vierteln, die nicht an die Tram angebunden sind, zu schaffen. Uns ist es wichtig, dass alle Einwohner gut mit dem öffentlichen Transport von A nach B gelangen. Unser Busnetz ist leistungsfähig, doch wegen der hohen Taktfrequenz der Tram erscheint vielen Menschen eine Wartezeit, die sie vorher beim Warten auf den Bus als normal empfunden haben, nun als zu lang. Auch dabei wird es in den kommenden Jahren zu Verbesserungen kommen.

Es ist wie gesagt nicht vorgesehen, das Auto aus der Stadt zu verbannen.

Luxtram führt Studien über die Machbarkeit eines Hochleistungskorridors durch die Route d'Esch und den Boulevard Grande-Duchesse Charlotte durch. Im Mobilitätsplan ist die Rede von der Notwendigkeit, einen „corridor à haut niveau de service“ (CHNS) zu schaffen. A priori spricht dies für eine Tramstrecke. Sollte der Bau einer solchen Trasse aus dem einen oder anderen Grund nicht möglich sein, wäre es dennoch wichtig, dort über einen leistungsfähigen Korridor zu verfügen. Wie können wir die Tram-Kapazitäten erhöhen? Unsere Haltestellen sind für 56 oder 58 Meter lange Trams ausgelegt, so dass noch ein zusätzlicher Tramwagen hinzugefügt werden könnte.

Beim Bau des Boulevard de Merl und des Boulevard de Cessange handelt es sich um nationale Projekte. Meinen Informationen zufolge konnten die notwendigen Grundstücke erworben werden. Der Bau der genannten Boulevards wird zu einer Entlastung bzw. zur Umgestaltung anderer Straßen

führen und wird auch einen positiven Impakt auf die Erschließung mehrerer Stadtviertel haben.

Was die Lyzeen betrifft, handelt es sich ebenfalls um nationale Projekte. Detailanalysen lagen uns diesbezüglich nicht vor. Wir haben uns dabei auf den Flächennutzungsplan und die verfügbaren Angaben basiert.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Beim Mobilitätsplan handelt es sich in der Tat um ein hervorragendes Arbeitsdokument, zu dem die DP-CSV-Majorität selbstverständlich steht. In den kommenden Jahren wird es zu den konkreten Umsetzungen kommen.

Die Diskussion, die wir heute geführt haben, war interessant, und ich habe mich über die große Übereinstimmung in Bezug auf die Zielsetzungen gefreut. Enttäuscht bin ich allerdings über die einseitige Darstellung von *déi gréng*. Im Dezember 2013 wurde François Bausch Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten. In den vergangenen zehn Jahren wurden sämtliche Entscheidungen im Zusammenhang mit der Trambahn von der Stadt Luxemburg und vom Staat gemeinsam getroffen, so wie es in der Konvention mit Luxtram festgehalten ist. Gemäß den Statuten von Luxtram gehen zwei Drittel der Kosten zu Lasten des Staates und ein Drittel zu Lasten der Stadt Luxemburg. In den Statuten ist ebenfalls festgehalten, dass in Bezug auf das Tram-Projekt auf dem Gebiet der Hauptstadt nichts unternommen werden kann, ohne dass sich beide Partner einig sind. Ich kann Ihnen versichern, dass die Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren absolut konfliktfrei war. Ich hoffe, dass wir diese Zusammenarbeit so fortsetzen können und Sie keine unnötigen Konflikte verursachen. Der Vorschlag, den kostenlosen öffentlichen Transport einzuführen, war nicht im Wahlprogramm von *déi gréng* zu finden. Ich erinnere mich jedoch sehr wohl daran, welche Parteien dies in ihrem Wahlprogramm eingeschrieben hatten, nämlich die LSAP und die DP. Sie tun immer so, als ob die DP gegen die Tram gewesen wäre und als ob es die Tram nur gäbe, weil es *déi gréng* gäbe. Muss ich *déi gréng* daran erinnern, wie heftig sie sich gegen sehr wichtige Investitionen gewehrt haben? Zum Beispiel sind sie Sturm gelaufen gegen den Bau der Nordstraße und der Rocade de Bonnevoie. Man stelle sich nur vor, wie es wäre, wenn die Umgehungstraße nicht gebaut worden wäre! Seit 2006 hat der Gemeinderat der Stadt Luxemburg die nötigen Entscheidungen getroffen, die den Weg für die Umsetzung des Tramprojekts geebnet haben. Diesen Entscheidungen ist immer eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt Luxemburg und dem Staat vorausgegangen, auch die Entscheidung, dass die Tram zwischen der Roten Brücke und dem Hauptbahnhof ohne Oberleitung fährt. Aufbauend auf dieser Zusammenarbeit und der geleisteten Vorarbeiten konnte im Jahr 2014 das erste Gesetz über die Tram verabschiedet werden.

Rat Philippart hat von einem Rückgang der Bevölkerung gesprochen. Ich kann einen solchen Trend nicht erkennen. Am 31. Dezember 2023 zählte die Stadt Luxemburg 134.714 Einwohner. Am 1. Juli 2024 waren es 135.480 Einwohner.

**Rat Robert PHILIPPART (DP):** Bei data.public.lu ist nachzulesen, dass im April 2024 rund 200 Personen mehr gezählt wurden als jetzt im Juli 2024.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Die Zahl der Einwohner ist zwischen dem 31. Dezember 2023 und dem 1. Juli 2024 um 766 Einheiten gestiegen. Es kommt durchaus vor, dass es Monate gibt, in denen die Zahlen rückläufig sind – zum Beispiel, weil Einwohner von der Liste gestrichen werden, wenn es sich um fiktive Adressen handelt –, um dann wieder zu steigen.

**Rat François BENOY (déi gréng):** Ich danke für die zusätzlichen Erklärungen, möchte aber noch auf eine Aussage von Schöffe Goldschmidt reagieren. Ich erinnere daran, dass *déi*

*gréng* ihr Wahlergebnis im Vergleich zu den vorangehenden Gemeindewahlen stabilisieren konnten, so dass man nicht behaupten kann, dass die *déi gréng* von den Wählern abgestraft worden wären. Auch wenn Sie, Frau Polfer, sich heute für den Bau der Rocade de Bonnevoie auf die Schulter klopfen, ist die Rocade für Fußgänger relativ unsicher und die Verkehrssicherheit für Radfahrer erst recht nicht gegeben. Die kommunalen Dienststellen versprechen mir seit Jahren, dass sie Verbesserungen vorschlagen werden. Optimal geplant war diese Straße damals wohl nicht, sonst wäre es heute nicht so schwierig, Verbesserungen für den sanften Verkehr zu schaffen. Ich warte zudem bis heute auf Vorschläge, wie sich das Viertel Bonneweg via die Rocade de Bonnevoie besser an das Bahnhofsviertel anbinden ließe. Von den Diskussionen, die zum Bau der Nordstraße geführt haben, weiß ich nichts, da ich damals noch nicht geboren war. Wenn ich einmal gut Zeit habe, werde ich die Archive aufsuchen und die damals geführten Diskussionen nachlesen.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Das täte Ihnen und der Diskussion, die wir führen, gut.

**Rat François BENOY (déi gréng):** Ihnen, Frau Bürgermeisterin, täte etwas mehr Innovation und etwas mehr politischer Wille gut. Wir wären heute sicherlich schon etliche Schritte weiter, wenn wir z.B. nicht mehr als 30 Jahre auf die Tram hätten warten müssen.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Diese Aussage ist falsch.

**Rat François BENOY (déi gréng):** Meine Frage, ob unsere Dienststellen personell gut genug aufgestellt sind, wurde nicht beantwortet. Wenn die Stadtverantwortlichen die gesetzten Ziele nur annähernd erreichen wollen, müssen die Dienststellen gestärkt und besser aufgestellt werden. Die gesetzten Ziele tragen wir mit, und wenn wir sagen, dass es an konkreten Maßnahmen fehlt, verstehen wir das als positive Kritik. Uns ist daran gelegen, dass wir das Modal Split von 51 zu 49 erreichen. In ein paar Monaten stehen die nächsten Budgetdebatten an. Mich würde interessieren zu erfahren, ob Schöffe Goldschmidt der Ansicht ist, dass Herr Hoffmann und sein Team über die nötigen Mittel verfügen, um die gesetzten Ziele erreichen zu können.

**Schöffe Patrick GOLDSCHMIDT:** Unsere Dienststellen verfügen über gute Mitarbeiter. Selbstverständlich suchen wir zusätzliche Ingenieure. Fakt ist jedoch, dass es aktuell schwierig ist auf dem Stellenmarkt Ingenieure zu finden. Wir suchen zusätzliche Ingenieure, aber es ist derzeit schwierig, diese auf dem Arbeitsmarkt zu finden. Es wäre sicherlich nicht produktiv, Ingenieure vom Staat abzuwerben, da dieser sie ebenso benötigt. Nichtsdestoweniger wäre es gut, wenn wir in der Mobilitätsdienststelle den einen oder anderen Mitarbeiter mehr hätten.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Damit wäre die Diskussion abgeschlossen.

Ich schaue auf die Uhr und stelle fest, dass noch einige Punkte auf der Tagesordnung stehen, die wir unbedingt in der heutigen Sitzung behandeln müssen, so u.a. die provisorische Schulorganisation des städtischen Konservatoriums (Punkt 13) sowie den Punkt betreffend die Finanzen (Punkt 16). Wichtig wäre auch, Punkt 15 noch heute zu behandeln. Die Punkte 17, 18, 19 und 20 werden wir sicherlich schnell abhandeln können. Ich schlage daher vor, dass wir nun zu Punkt 13 übergehen. Sollte es nach Abhandlung von Punkt 13 und von Punkt 16 an der nötigen Energie fehlen, schlage ich vor, dass wir die restlichen Punkte in der ersten Sitzung nach den Sommerferien behandeln.

*Der Gemeinderat erklärt sich mit dem Vorschlag einverstanden.*

## II. PROVISORISCHE SCHULORGANISATION 2024/2025 DES KONSERVATORIUMS

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Das Konservatorium ist Opfer seines großen Erfolgs. Die provisorische Schulorganisation 2024/2025 wurde der zuständigen Kommission vorgestellt. Direktor Marc Meyers hat erklärt, dass das Konservatorium versuchen werde, die Einschreibungszahlen im Vergleich zum Vorjahr konstant zu halten (4.600 Schüler), da die bestehenden Infrastrukturen ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben. Die Warteliste von mehr als 2.000 Schülern verdeutlicht, vor welcher Herausforderung das Konservatorium steht.

Zum Zeitpunkt der Kommissionssitzung war noch nicht klar, wie man vorgehen würde, um im ersten Gemeinderat im Herbst 40 zusätzliche Lehrpersonen rückwirkend zum 16. September ernennen zu können. In der Zwischenzeit konnten sich die zuständigen Ministerien und das Konservatorium auf eine Vorgehensweise einigen, so dass dem nichts mehr im Wege steht.

**Rätin Claudie REYLAND (déi gréng):** Ich danke den heute hier anwesenden Herren Marc Meyers und Serge Bausch, Direktor bzw. beigeordneter Direktor des Konservatoriums, für die gute Arbeit, die sie seit Jahren im Interesse des Konservatoriums und seiner Schüler leisten. Herr Meyers hat uns die provisorische Schulorganisation 2024/2025 in der Kulturkommission mit großem Enthusiasmus vorgestellt und ist auf die Sorgen der Direktion eingegangen. Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht. Zusätzliches Lehrpersonal wird benötigt. Mehr als 2.000 Schüler stehen auf der Warteliste, davon allein 650 Schüler, die auf eine Einschreibung für den Klavierunterricht warten. Das ist untragbar! Seit Jahren wissen wir, dass die Wartelisten immer länger werden. Immer wieder habe ich vorgeschlagen, nach leerstehenden, sich für die Bedürfnisse des Konservatoriums eignenden Gebäuden Ausschau zu halten und diese zu nutzen. Ich habe auf die Notwendigkeit hingewiesen, mit den Schulen und Schulfoyers zusammenzuarbeiten, Zeitpläne anzupassen und zusammen mit den Lehrkräften nach Lösungen zu suchen. Ich habe auf die Möglichkeit eines provisorischen Bauwerks hingewiesen, das bis zum Abschluss der geplanten Ausbauarbeiten des Konservatoriums genutzt werden könnte. Es müssen mehr lokale Musikschulen geschaffen werden, damit mehr Kinder aufgenommen und mehr Instrumente gelehrt werden können. In den Musikschulen werden z.B. keine Klavier- und Streichinstrument-Kurse angeboten.

Nachdem ich all diese Bemerkungen im vergangenen Jahr erneut vorgebracht hatte, warf mir Bürgermeisterin Polfer Wunschdenken vor – eine Pippi-Langstrumpf-Haltung nach dem Motto „Ich mach' mir die Welt, wie sie mir gefällt“. Doch mein Wunschdenken scheint dann doch Wirkung gezeigt zu haben. Es werden 40 Lehrkräfte eingestellt und die Prozedurprobleme scheinen gelöst zu sein. Im Bericht wird eine Priorisierung des Ausbaus des Konservatoriums angekündigt. Es können Klassensäle in drei Lyzeen (Athenäum, Lycée Aline Mayrisch und Lycée Michel Rodange) genutzt werden. Mir ist zu Ohren gekommen, dass der Bau eines provisorischen Gebäudes, das bis 2027 fertiggestellt sein soll, vorgesehen sei. Selbst wenn dies zu begrüßen ist, werden nochmals drei Jahre vergehen, bis es soweit ist. Warum nicht kurzfristig einen Container-Bau errichten, damit schneller mehr Schüler aufgenommen werden können? Meinen Informationen zufolge ist im Bereich der „Bananefabrik / Maison pour la Danse“ die Errichtung eines Containers vorgesehen. Sollte dem so sein, kann ich das nur ausdrücklich begrüßen.

Die Umbauarbeiten im Michel-Rodange-Haus, wo der Sitz der Musikschulen eingerichtet werden soll, waren bereits

Gegenstand einer Diskussion im Gemeinderat. Es handelt sich um ein sehr wichtiges Projekt.

Die Direktion des Konservatoriums will sich zusammen mit den Stadtverantwortlichen an einen Tisch setzen, um gemeinsam nach konkreten Lösungen für den Platzmangel zu suchen. Ich würde es begrüßen, wenn dies schneller vorangehen könnte, damit wir dieses leidige Problem endlich in den Griff bekommen. In der vorangehenden Sitzung haben wir erfahren, dass der Vereinigung „United Instruments of Lucilin“ und dem Konservatorium ein derzeit leerstehendes Gebäude zur Verfügung gestellt wird, das sie gemeinsam nutzen können. Dies ist eine positive Entwicklung, und ich würde mir wünschen, dass weitere Projekte dieser Art zustande kommen. Es sollte noch viel systematischer nach leerstehenden Gebäuden Ausschau gehalten werden. Diese Vorschläge hätte die Stadt bereits vor Jahren angehen können, denn wir wissen bereits seit zehn Jahren, dass das Konservatorium aus allen Nähten platzt. Es ist höchste Zeit, dass diese Lösungsvorschläge in Angriff genommen werden und sich alle Akteure an einen Tisch setzen. Der Zugang zum Musikunterricht für alle Kinder, der Zugang zu Tanz und Theater sowie der Zugang zum Sport sind Grundrechte. Die langen Wartelisten sind nicht mehr tragbar.

Das Einschreibungssystem ist kompliziert und viele Menschen kommen nicht damit klar. Auf der Internetseite werden die Benutzer nicht darüber informiert, dass sie sich beeilen müssen. Nach der Eröffnung der Einschreibungen sind die verfügbaren Termine innerhalb kürzester Zeit vergeben. Das Konservatorium zeigt sich zwar sehr entgegenkommend und Leute, die sich trauen, im Konservatorium anzurufen, können mit etwas Glück noch einen Termin bekommen. Doch wer sich mit der Prozedur nicht auskennt – vor allem Menschen aus sozialschwächeren Milieus – schafft es nicht, einen Termin zu bekommen.

*déi gréng* werden die provisorische Schulorganisation 2024/2025 des Konservatoriums mittragen. Mit großer Spannung warten wir auf die Lösungsvorschläge, die uns bei der definitiven Schulorganisation unterbreitet werden.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Im Zusammenhang mit meiner „Pippi-Langstrumpf-Aussage“ möchte ich Rätin Reyland versichern, dass dies keineswegs negativ gemeint war. Pippi Langstrumpf ist eine der liebenswertesten Roman-Figuren, die es gibt, und es ist durchaus gerechtfertigt, aufzuzählen, was man sich wünscht. Die Verantwortlichen der Stadt müssen sich jedoch der Realität stellen, und da bleibt es nicht aus, dass die Realität den Wünschen hinterherhinkt, dass die Dinge langsamer vorankommen als gewünscht. Wir sind uns einig darüber, wie es sein sollte, damit sich die Situation verbessert. Innerhalb eines Jahres hat sich vieles getan. Vor einigen Jahren gehörte die Einschreibungsprozedur zu den Hauptkritikpunkten. Die Direktion des Konservatoriums, die hervorragende Arbeit leistet, hat dabei neue Wege eingeschlagen. Doch wie so oft im Leben ist nichts zu 100 Prozent perfekt. Es stimmt, dass manche Interessenten die Einschreibungsfristen verpassen. Die Direktion ist stets bemüht, zu helfen und Lösungen zu finden.

Die Anstrengungen der Direktion, 40 Lehrkräfte zusätzlich einstellen zu können, waren groß und verdienen es, hervorgehoben zu werden. Es besteht ein politischer Wille, ein provisorisches Gebäude zu errichten, doch auch dies braucht Vorbereitungen. Wir werden unser Bestmöglichstes tun, damit das Gebäude noch vor 2027 fertiggestellt werden kann.

Es laufen Gespräche mit den umliegenden Schulen, um Räumlichkeiten nachmittags für das Konservatorium nutzen zu können. Die Direktion des Konservatoriums pflegt gute Kontakte zu diesen und zeigt großes Engagement im Interesse der Schüler. Dieses Engagement stößt nicht auf taube



Ohren, und ich bin davon überzeugt, dass dem Konservatorium weitere Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden können. Rätin Reyland hat das zurzeit leerstehende Gebäude erwähnt, in dem sowohl dem Konservatorium als auch der Vereinigung „United Instruments of Lucilin“ Räume zur Verfügung gestellt werden. Auch dies ist das Resultat einer Reihe von Vorarbeiten. Wir wollen, dass die Nutzer dort unter ordentlichen Bedingungen arbeiten können. Die Stadt Luxemburg wird alles tun, um die infrastrukturellen Möglichkeiten auszubauen. Die Zusammenarbeit mit dem Lycée Gaston Thorn klappt hervorragend: Es werden nicht nur Räumlichkeiten getauscht, sondern das Konservatorium ist auch Teil des pädagogischen Programms der Schule.

Es tut weh, zu wissen, dass nicht alle Kinder und Jugendliche die gewünschten Kurse belegen können und auf einer Warteliste stehen. Wir werden alles im Rahmen des Möglichen tun, um gegenzusteuern. Das provisorische Gebäude soll bis spätestens 2027 bereitstehen. Zeitgleich wird am Projekt für den Bau eines definitiven Gebäudes gearbeitet, das im Jahr 2030 funktionsfähig sein soll. Es bleibt zu hoffen, dass wir die 40 zusätzlichen Lehrkräfte finden werden, damit noch mehr Kinder und Jugendliche die gewünschten Kurse belegen können.

Abschließend möchte ich der Direktion des Konservatoriums herzlich danken. Durch ihre heutige Anwesenheit zeigt sie einmal mehr, wie sehr ihr das Konservatorium am Herzen liegt. Die Direktion des Konservatoriums genießt unser volles Vertrauen und kann auf unsere Unterstützung zählen.

*Die provisorische Schulorganisation 2024/2025 des Konservatoriums wird einstimmig gutgeheißen.*

### III. FINANZEN DER STADT LUXEMBURG: RESTANTENETAT 2023 UND FESTLEGUNG DER HEBESÄTZE DER GRUND- SOWIE DER GEWERBESTEUER FÜR DAS HAUSHALTSJAHR 2025

**Rat Bob BIVER (CSV):** Wir begrüßen, dass der amtierende Schöffenrat, wie sein Vorgänger, dem Gemeinderat vorschlägt, am jetzigen Gewerbesteuerhebesatz festzuhalten. Dieser Vorschlag ist nicht nur wichtig für diejenigen Unternehmen, die bereits auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg angesiedelt sind, sondern auch, um neue Betriebe anzuziehen. Ausländische Betriebe, die sich für eine Niederlassung in Luxemburg entscheiden, richten ihren Blick auf den für die Hauptstadt geltenden Gewerbesteuerhebesatz, da er als Referenzsatz gilt. Verglichen mit Hebesätzen im Ausland ist die Gewerbesteuer bei uns mit 24,9 % am niedrigsten. In Deutschland liegt sie bei 29,8 %, in Belgien bei 25 % und in Frankreich sowie in den Niederlanden bei 25,8 %. Ein niedriger Steuersatz trägt zur wirtschaftlichen Attraktivität der Stadt Luxemburg bei und spült Einnahmen in ihre Kasse. Ist der Schöffenrat gewillt, auch in Zukunft am aktuellen Steuersatz festzuhalten?

**Rat François BENOY (déi gréng):** Wir begrüßen die Tatsache, dass dem Gemeinderat nun zweimal jährlich eine Liste vorgelegt wird, aus der die Kostenentwicklung der großen Projekte der Stadt ersichtlich ist. Damit wurde einer jahrelangen Forderung unserer Fraktion Rechnung getragen.

Mit Blick auf die Budgetdiskussionen, die wir in einigen Monaten führen werden, möchte ich auf zwei Punkte eingehen. Im Vorfeld dieser Debatten werden uns immer die Jahresberichte der verschiedenen kommunalen Dienststellen zugestellt. Das klappt im Allgemeinen gut, doch kommt es vor, dass der

Bericht der einen oder anderen Dienststelle fehlt. Es wäre wünschenswert, dass uns alle wichtigen Dokumente zur Vorbereitung der Haushaltsdebatten zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt auch für das Gutachten des Innenministeriums, das die Stadt jedes Jahr im Hinblick auf die Ausarbeitung ihres Budgets erhält.

Die Tagesordnung der Sitzung der Finanzkommission vom kommenden Montag sieht eine Kapitalerhöhung von 1,8 Millionen Euro für das Carsharing-Angebot „Carloh“ vor. Den Nutzen einer weiteren Kapitalerhöhung will ich nicht in Frage stellen, da wir den Fortbestand des Angebots gewährleisten wollen, doch hat es mich überrascht, dass dieser Punkt noch vor den Sommerferien in der Kommission behandelt werden soll, da heute der letzte Gemeinderat vor den Sommerferien ist und die nächste Gemeinderatssitzung erst Ende September stattfinden soll. Ich möchte daran erinnern, dass ich bereits mehrfach um die Organisation einer Sitzung der Mobilitätskommission gebeten hatte, um im Detail über die Entwicklung und die Zukunft des Carsharing-Dienstes zu diskutieren. Es ist bedauerlich, dass es immer noch nicht zu dieser Sitzung gekommen ist. In der Finanzkommission am kommenden Montag werden wohl nur Vertreter des Finanzdienstes anwesend sein, die dazu keine Stellung nehmen können.

Unsere Fraktion wird sich beim Vorschlag, den Hebesatz der Grundsteuer B6 bei 500 % zu belassen, enthalten. In den vergangenen Jahren haben wir diesen Hebesatz nicht mitgetragen. Zusammen mit anderen Oppositionsfraktionen fordern wir seit Jahren eine Erhöhung dieses Hebesatzes, damit mehr Baugrundstücke mobilisiert werden können. In der Kommissionssitzung hat Schöffe Mosar erneut auf das Urteil des Verwaltungsgerichts in der Angelegenheit betreffend den Grundsteuerhebesatz der Gemeinde Diekirch verwiesen. Ausschlaggebend für unsere Enthaltung beim Votum ist neben diesem Urteil auch der Umstand, dass der Schöffenrat nicht alle anderen Möglichkeiten genutzt hat, um die Mobilisierung von brachliegendem Bauland voranzutreiben. Wir hoffen, dass es bald zu einer Reform der Grundsteuer kommen wird.

**Rätin Maxime MILTGEN (LSAP):** Da das Verwaltungsgericht die Entscheidung des Gemeinderats Diekirch, den Hebesatz der Grundsteuer stark zu erhöhen, annulliert hat, hat sich gezeigt, dass eine solche massive Erhöhung derzeit nicht das richtige Mittel ist, um gegen Spekulation und Leerstand vorzugehen. Unsere Fraktion hofft auch, dass auf nationaler Ebene die Reform der Grundsteuer und der Leerstandsteuer so schnell wie möglich umgesetzt wird, damit wir auf lokaler Ebene über die richtigen Instrumente verfügen, um Leerstand und Spekulation zu bekämpfen. Unsere Fraktion wird sich beim Votum bezüglich der Grundsteuer B6 enthalten.

**Rätin Marie-Marthe MULLER (Piraten):** In meiner Antrittsrede habe ich darauf hingewiesen, wie sehr mir die vielen leerstehenden Wohnungen und brachliegenden Baugrundstücke Sorgen bereiten. Ich kann daher nur begrüßen, dass es zu einer nationalen Reform kommen wird und wir als Gemeinde die nötigen Instrumente erhalten werden, um gegensteuern zu können. Ich werde mich beim Votum bezüglich der Grundsteuer B6 enthalten.

**Schöffe Laurent MOSAR:** Mit großem Interesse habe ich den Bemerkungen und Vorschlägen der verschiedenen Redner zugehört. Die Analyse von Rat Biver kann ich nur teilen, weshalb wir dem Gemeinderat vorschlagen, den aktuellen Gewerbesteuersatz beizubehalten. In einem vor kurzem veröffentlichten Ranking der Wettbewerbsfähigkeit hat unser Land etliche Plätze eingebüßt, u.a. weil wir auf steuerlicher Ebene an Attraktivität eingebüßt haben. Es wäre demnach total kontraproduktiv, den Gewerbesteuerhebesatz zu erhöhen, dies umso mehr der Premierminister eine Senkung der Körperschaftsteuer um einen Punkt angekündigt hat.

Die Vorschläge von Rat Benoy in Bezug auf die Bereitstellung der Budgetdokumente greife ich gerne auf.

Es steht den verschiedenen politischen Fraktionen frei, sich bei einer Abstimmung zu enthalten. Die Grundsteuer B6 betreffend sei auf das Urteil des Verwaltungsgerichts verwiesen. Wer sich nicht mit dem Vorschlag des Schöffenrates, den Hebesatz der Grundsteuer B6 bei 500 % zu belassen, einverstanden erklärt, will demnach, dass letzterer erhöht wird. Das Urteil des Verwaltungsgerichts hat eine Reihe von Grundsatzfragen aufgeworfen. Der Schöffenrat wird auf die Grundsteuerreform warten, um dann in aller Ruhe zu prüfen, wie es weitergehen soll.

Rat Benoy wirft dem Schöffenrat vor, die Kapitalerhöhung von Carsharing Luxembourg S.A. bereits kommende Woche in der Finanzkommission zu behandeln, wo doch die nächste Gemeinderatssitzung erst im Herbst stattfindet. Wenn wir versuchen, die Gemeinderatsmitglieder so früh wie möglich einzubinden, und zu erklären, wieso eine Kapitalerhöhung Sinn macht, beklagen sich *déi gréng* darüber, vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Schöffe Goldschmidt wird am kommenden Montag ebenfalls anwesend sein, so dass Sie zusätzlich zu den finanztechnischen Erklärungen selbstverständlich auch Erklärungen zum Carsharing-Angebot an sich erhalten werden.

**Rat François BENOY (déi gréng):** Ich wollte nur wissen, ob es zusätzlich zum Vorschlag der Kapitalerhöhung einen anderen Grund gibt, die Kommissionssitzung bereits jetzt und nicht erst im September einzuberufen. Der Schöffenrat hat die Einberufung einer Mobilitätskommission versprochen, wo wir die Möglichkeit erhalten sollen, in Anwesenheit von Vertretern von „Carloh“ mehr über die Vorhaben des Unternehmens zu erfahren. Aus der uns zugestellten Tagesordnung für die für kommenden Montag einberufene Kommissionssitzung geht nicht hervor, ob dies der Fall sein wird.

In den vergangenen Jahren haben *déi gréng* den Vorschlag des Schöffenrats, am Hebesatz der Grundsteuer B6 festzuhalten, nicht unterstützt. Wir haben das Urteil des Verwaltungsgerichts zur Kenntnis genommen. Als weiteren Grund für unsere Entscheidung, uns diesmal beim Votum zu enthalten, verweise ich auf die verschiedenen Vorschläge, die wir eingebracht haben, um brachliegendes Bauland mobilisieren zu können, und die vom Schöffenrat nicht unseren Erwartungen entsprechend umgesetzt wurden. Der von *déi gréng* vorgeschlagene Grundsteuerhebesatz lag weitaus höher als der derzeit angewandte Hebesatz. Andere Gemeinden haben auch einen höheren Hebesatz. Die Stadt Luxemburg hätte diesen nach und nach erhöhen können, selbst wenn man dabei nicht den von uns vorgeschlagenen Steuersatz erreicht hätte.

#### Abstimmungen:

#### Restantenetat für das Rechnungsjahr 2023

	Ordentliche Einnahmen	Außerordentliche Einnahmen
Einzutreiben	10.145.416,48	4.416,89
Entlastung	650.019,58	4.717,83
Total	10.795.436,06	9.134,72

*Der Restantenetat für das Rechnungsjahr 2023 wird einstimmig gutgeheißen.*

#### Grundsteuerhebesätze für das Jahr 2025

Grundsteuer Kategorie A:	
– Land- und forstwirtschaftliches Eigentum	500 %
Grundsteuer Kategorie B:	
– B1 Industrie- und Gewerbebauten	750 %
– B2 Bauten mit gemischter Nutzung	500 %
– B3 Bauten mit anderer Zweckbestimmung	250 %
– B4 Einfamilienhäuser und Wohnresidenzen	250 %
– B5 Unbebaute Grundstücke, die nicht für Wohnzwecke bestimmt sind	500 %
– B6 Baugrundstücke, die für Wohnzwecke bestimmt sind	500 %

*Die Hebesätze der Grundsteuer A sowie B1 bis B5 für das Rechnungsjahr 2025 werden einstimmig gutgeheißen. Der Hebesatz der Grundsteuer B6 wird bei Enthaltung der Vertreter von *déi gréng*, LSAP und Piraten gutgeheißen.*

*Der Hebesatz der Gewerbesteuer für das Rechnungsjahr 2025 wird einstimmig auf 225% festgelegt.*

#### IV. SUBSIDIEN

**Rätin Claudie REYLAND:** Ich möchte einige Worte zum Projekt „Bus du Coeur des Femmes“ sagen. Das Projekt wurde uns von Dr. Arnaud Charpentier, Kardiologe, Herzchirurg und Direktor des „Institut national de chirurgie cardiaque et de cardiologie interventionnelle“ (INCCI) und von Herrn Alain Michels, Präsident der „Amicale“ des INCCI in der Gleichstellungskommission vorgestellt. Dabei wurden die Möglichkeiten einer frühen medizinischen Diagnose von Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Frauen beleuchtet. Auf dem Place de la Constitution wird ein „Gesundheitsdorf“ eingerichtet, wo man Informationen über die Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Frauen, aber auch über gesunde Ernährung, Diabetes und die Bedeutung von Sport für die Gesundheit erhalten kann. In einem Bus, der vom 23. bis zum 25. Oktober 2024 dort stehen wird, können medizinische Diagnosen erstellt werden. Ziel des Projektes ist es, die Bevölkerung für die Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Frauen zu sensibilisieren. Frauen weisen andere Symptome auf als Männer. Selbst Allgemeinmediziner kennen diese Symptome oft nicht ausreichend. Die Organisatoren arbeiten mit den Sozialämtern zusammen. Sie haben sich gezielt an Frauen ohne guten Zugang zur Gesundheitsfürsorge gewandt, denen ein Termin für eine medizinische Untersuchung im „Bus du Coeur des Femmes“ angeboten wurde.

Die Stadt Luxemburg, die Stiftung INCC, das Gesundheitsministerium, das Chancengleichheitsministerium, die CNS und soziale Einrichtungen unterstützen diese Initiative. 240 Frauen sollen medizinisch untersucht werden. Eine Untersuchung dauert etwa zwei Stunden. Die gesammelten Daten bringen die Diagnose und die medizinische Behandlung der

Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern voran. Für eine Gemeinde ist es wichtig, die öffentliche Gesundheit zu fördern und die Öffentlichkeit über weniger bekannte Erkrankungen zu informieren. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass vergangenes Jahr ein Rundtischgespräch über eine relativ wenig bekannte Erkrankung, die Endometriose, stattgefunden hat. Vor dem Hintergrund der Wichtigkeit einer Frühdiagnose und der Ungleichheiten, die bestehen, weil viele Frauen trotz Symptome nicht zum Arzt gehen, entweder, weil sie keine Zeit finden oder sie keinen Zugang zur Gesundheitsfürsorge haben, können wir dieses Projekt nur unterstützen.

**Rätin Linda GAASCH (déi gréng):** Mir ist aufgefallen, dass eine Reihe von Gemeinschaftsgärten in den Genuss von ordentlichen Subsidien gelangen. Wir alle kennen die langen Wartelisten, um eine Parzelle in einem Gemeinschaftsgarten bewirtschaften zu können. Für viele Menschen, die in einem Apartment leben, ist es eine interessante Möglichkeit, sich gärtnerisch betätigen zu können. Ist eine Erweiterung des Angebots an Gemeinschaftsgärten vorgesehen?

Die Liste der Vereinigungen, denen Subsidien gewährt werden ist lang. Der Gesamtbetrag der gewährten Subsidien fällt denn auch hoch aus. Mir ist aufgefallen, dass wir keine Informationen darüber haben, wie aktiv die verschiedenen Vereine sind. Wäre es nicht interessant, mehr diesbezügliche Informationen einzuholen?

**Rat Robert PHILIPPART (DP):** Es ist zu begrüßen, dass die Stadt Luxemburg das „Luxembourg City Tourist Office“ (LCTO) dabei unterstützt, sein nachhaltiges Besucher-Management in der Hauptstadt umzusetzen. Konkret bedeutet dies, dass auch Individualtouristen die Petrus-Kasematten besuchen können, ohne sich einer Gruppenführung anschließen zu müssen. Dies wird den Besucherstrom verbessern, vor allem in der Touristensaison.

Bei dem am Place de la Constitution zu errichtenden Pavillon (Kasse) wird es sich um eine vorübergehende Infrastruktur handeln, deren Installation zusammen mit dem „Institut national pour le patrimoine architectural“ (INPA) und der UNESCO abgesprochen ist und die zu Beginn der Arbeiten zur definitiven Gestaltung des Place de la Constitution ersetzt wird. Es freut mich, dass die Umsetzung des Pavillon-Projekts noch für die Sommersaison 2024 möglich war.

**Rat Tom WEIDIG (ADR):** Ich möchte kurz zu dem in der Gleichstellungskommission behandelten Projekt „Bus du Coeur des Femmes“ Stellung beziehen. Grundsätzlich habe ich nichts gegen ein Projekt, das über Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Frauen informieren und sensibilisieren soll, doch auch Männer haben ein Herz, und Herz-Kreislauf-Erkrankungen betreffen auch Männer. Es ist zu begrüßen, dass außerordentliche Subsidien in Höhe von 20.000 € zur Unterstützung dieses Projekts gewährt werden, doch wenn von Chancengleichheit die Rede ist, sollte auch eine entsprechende Aktion für Männer lanciert werden. Ich werde mich bezüglich dieses Zuschusses enthalten, es sei denn, es würden ebenfalls Subsidien in Höhe von 20.000 Euro für ein Projekt für Männer, die Herz-Kreislauf-Probleme haben, gewährt.

**Rätin Maxime MILTGEN (LSAP):** Ich komme nicht umhin, auf die Intervention von Rat Weidig zu reagieren. Zahlreiche Studien zeigen, dass bei der Entwicklung von Arzneimitteln seit jeher der männliche Körper als Standard angesehen wird. Die Mehrheit der entwickelten Medikamente wird an männlichen Probanden getestet. Die Dosierung der Medikamente ist demnach nicht unbedingt an die Frauenkörper angepasst. Frauen erleben einen Herzinfarkt anders als Männer. Die Symptome von Herz-Kreislauf-Krankheiten sind bei Frauen anders als bei Männern. Gerade weil dies in der Öffentlichkeit noch nicht so bekannt ist, ist es wichtig, solche Initiativen zu unterstützen.

Es ist wichtig, dass Frauen und Männer in der Medizin gleichbehandelt werden und gleichhohe Geldmittel eingesetzt werden, um Arzneimittel und Therapien zu entwickeln, um Frauen und Männern zu helfen, wenn sie erkrankt sind.

**Schöffe Maurice BAUER:** Vielleicht wäre es von Nutzen gewesen, wenn Rat Weidig bei der Vorstellung des Projekts anwesend gewesen wäre. Dr. Charpentier hat erklärt, warum Herz-Kreislauf-Erkrankungen auch Frauen treffen und in welchem Maße sie davon betroffen sind. Demnach ist es wichtig, auch Initiativen zu unterstützen, die auf die spezifischen Probleme bei Frauen aufmerksam machen. Dies hat mit angeblichen Chancengleichheiten, wie sie Rat Weidig zu erkennen meint, nichts zu tun. Vielmehr hat es mit Fakten und Zahlen zu tun. Die Initiative wurde lanciert aufgrund der Tatsache, dass es die Problematik der Herz-Kreislauf-Erkrankungen auch bei Frauen gibt. Für die Stadt Luxemburg ist es eine große Ehre, ein so wichtiges Projekt unterstützen zu können.

Wo die nötige Fläche vorhanden ist, um einen Gemeinschaftsgarten auszudehnen, werden wir diese Möglichkeit überprüfen. Derzeit wird untersucht, ob die Schrebergärten im Viertel Cents ausgeweitet werden könnten. Der Stadt Luxemburg liegen zahlreiche Anfragen vor, um eine Parzelle in einem Gemeinschaftsgarten bewirtschaften zu können. Es gilt auch zu beachten, dass die Begleitung von Gemeinschaftsgärten Ressourcen der Gemeinde in Anspruch nimmt. Bei Anfragen zur Ausweitung eines Gemeinschaftsgartens versperren wir uns dem prinzipiell nicht und prüfen zusammen mit unserer zuständigen Dienststelle, was machbar ist.

Rätin Gaasch hält es für erforderlich, mehr über die Aktivitäten der Vereine zu erfahren, denen Subsidien gewährt werden. Vereine, die eine Anfrage auf Subsidien einreichen, sind gehalten, einen Aktivitätsbericht beizulegen. Die Anfragen und Berichte gehen bei der Gemeindeverwaltung ein. Die Mitglieder der Subsidienkommission können diese Unterlagen einsehen. Ein wesentliches Kriterium für die Gewährung von Zuschüssen durch die Stadt ist die Arbeit, die der Verein mit den Jugendlichen leistet. Die Höhe der gewährten Subsidien, die beispielsweise an Chöre gewährt werden, kann demnach unterschiedlich ausfallen, je nachdem, ob der Chor einen Jugendchor hat oder nicht.

**Rätin Claudie REYLAND (déi gréng):** Das Projekt „Bus du Coeur des Femmes“ rückt die Wichtigkeit einer Diagnose und die Symptome von Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Frauen in den Fokus, dies vor dem Hintergrund, dass es sich um Erkrankungen bei Frauen handelt, die nicht so bekannt sind und zu denen weniger Daten als für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Männern vorliegen. Die Daten, die im Rahmen der Diagnosen gesammelt werden, werden nicht nur den Frauen zugutekommen, sondern der ganzen Bevölkerung.

**Rat Tom WEIDIG (ADR):** Es ist richtig, dass viele Testreihen in der Forschung entweder nur mit Männern oder nur mit Frauen als Probanden durchgeführt werden, mit dem Ziel, Symptome auszuwerten. Nichtsdestoweniger meine ich, dass die Chancengleichheitskommission auch Aktionen im Zusammenhang mit Erkrankungen, von denen mehr Männer betroffen sind, lancieren bzw. unterstützen könnte. Es ist zu begrüßen und sinnvoll, Subsidien in Höhe von 20.000 € zu gewähren, um ein medizinisches Projekt spezifisch für Frauen zu unterstützen, doch sollte dann auch die gleiche Summe zur Verfügung gestellt werden, um ein Projekt zu unterstützen, das Männern zugutekommt, die unter Krankheiten leiden, von denen mehr Männer als Frauen betroffen sind.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Verschiedene Mitglieder des Gemeinderates sitzen im Vorstand der einen oder anderen Vereinigung. Um Interessenkonflikte zu vermeiden, sollten die betreffenden Personen nicht am entsprechenden Votum teilnehmen.

**Abstimmungen:**

Folgenden Vereinigungen werden **außerordentliche Subsidien** gewährt (einstimmig, mit Ausnahme der Abstimmung über die Subsidien für das INCCI, bei welcher sich die ADR-Fraktion enthielt):

<b>Luxembourg City Tourist Office</b> Zuschuss für die Errichtung eines Kassenpavillons auf der Place de la Constitution für die Petrus-Kasematten	83.320,14 €
<b>Association Roms sans frontières</b> Außerordentliche Subsidien für die Aktivitäten der Vereinigung	1.500 €
<b>I Love Graffiti a.s.b.l.</b> Zuschuss für die Realisierung des Dokumentarfilms „I love Graffiti am Schluethaus“	7.000 €
<b>LUkraine A.s.b.l.</b> Zuschuss für die Organisation der „UA Days 2024“	3.500 €
<b>Luxembourg Culture Exchange</b> Zuschuss für die Organisation des „Soundphonie Festival 2024“	10.000 €
<b>INCCI Häerz Zenter et Amicale des patients de l'INCCI</b> Zuschuss für das Projekt „Bus du Cœur des Femmes au Luxembourg 2024“	20.000 €
<b>Racing Union Luxembourg</b> Zuschuss für den Erwerb einer Linienmarkierungsmaschine (80% des Gesamtbetrags)	28.880 €
<b>FLTT</b> Zuschuss für die Organisation des „World Table Tennis“	15.000 €

Der Gemeinderat ist ebenfalls aufgerufen, **Spezialsubsidien** in Höhe von 164.900 € für das Jahr 2023 zu genehmigen. Diese werden zur Förderung von philanthropischen, sozialen, erzieherischen oder kulturellen Aktivitäten gewährt, in denen sich Vereine engagieren, die aufgrund ihrer speziellen Tätigkeit nicht mit jenen Vereinigungen gleichgestellt werden können, die einen ordentlichen jährlichen Zuschuss erhalten.

*Der Gemeinderat stimmt der Gewährung dieser Spezialsubsidien einstimmig zu.*

Außerdem ist der Gemeinderat aufgerufen, die Gewährung von **ordentlichen Subsidien 2023** zu genehmigen. Deren Gesamtsumme beläuft sich auf 1.783.694,00 €, davon:

- 546.040 € als Zuschüsse für Vereinigungen,
- 1.138.254 € als Subventionen für junge Sportler und
- 99.400 € als Kulturfördermittel.

*Die Gewährung dieser ordentlichen Subsidien wird einstimmig genehmigt.*

**V. GERICHTSANGELEGENHEITEN**

Der Gemeinderat ermächtigt den Schöffenrat, in verschiedenen Angelegenheiten vor Gericht aufzutreten.

**VI. SCHAFFUNG / STREICHUNG VON POSTEN**

- Der Gemeinderat ist aufgerufen, der Schaffung von Posten in folgenden Dienststellen zuzustimmen: *Service Bâtiments* (2 Posten), *Bierger-Center* (12 Posten), *Service Forêts* (5 Posten), *Service Foyers scolaires* (1 Posten), *Secrétariat général* (4 Posten), *Service Topographie et géomatique* (3 Posten).
- Der Gemeinderat ist aufgerufen, der Streichung von Posten in folgenden Dienststellen zuzustimmen: *Bierger-Center* (8 Posten), *Service Forêts* (3 Posten), *Service Foyers scolaires* (1 Posten), *Service Topographie et géomatique* (3 Posten).

*Der Gemeinderat erteilt einstimmig seine Zustimmung.*

**VII. SOZIALAMT**

Der Beschluss des Verwaltungsrates des Sozialamtes, zwei „assistants sociaux“-Posten zu schaffen, wird einstimmig positiv begutachtet.

**Bürgermeisterin Lydie POLFER:** Sollte die Zahl der Redner und die Länge ihrer Intervention im Rahmen des Normalen bleiben, würde ich vorschlagen, dass wir den Punkt „Bewirtschaftungsplan 2025 der Wälder der Stadt Luxemburg“ noch behandeln. Der Bewirtschaftungsplan muss bis zum 1. Oktober bei der zuständigen nationalen Behörde eingereicht werden. Da die erste Gemeinderatssitzung nach der Sommerpause voraussichtlich Ende September stattfinden wird, wäre es von Vorteil, wenn wir diesen Punkt noch heute behandeln könnten.

*Der Gemeinderat erklärt sich mit diesem Vorschlag einverstanden.*

**VIII. BEWIRTSCHAFTUNGSPLAN 2025 DER WÄLDER DER STADT LUXEMBURG**

Der Gemeinderat ist aufgerufen, sich zum Bewirtschaftungsplan für die Wälder der Stadt Luxemburg für das Geschäftsjahr 2025 zu äußern. Der Plan wurde von der staatlichen Natur- und Forstverwaltung (ANF) ausgearbeitet.

- Für das Forstrevier Luxemburg-Hamm (383 Hektar) sieht der Bewirtschaftungsplan ein Volumen von 1.092,60 m<sup>3</sup> Nutzholz vor, davon 769 m<sup>3</sup> verschiedene Laubbäume, 267,60 m<sup>3</sup> Fichten und 56 m<sup>3</sup> Douglasien. Die Einnahmen werden auf 37.827 € geschätzt.

- Für das Forstrevier Luxemburg-Bambësch (710 Hektar) sieht der Plan eine Stammholzernte mit einem Volumen von 60 m<sup>3</sup> Douglasie sowie 2.228 m<sup>3</sup> Schnittholz vor, davon 51,60 m<sup>3</sup> Buchen, 807,60 m<sup>3</sup> andere Laubbäume, 1.044 m<sup>3</sup> Fichten, 351,60 m<sup>3</sup> Douglasien und 33,20 m<sup>3</sup> andere Nadelbäume vor. Die Einnahmen werden auf 101.160 € geschätzt.

Die Stadt Luxemburg verwendet das Holz für die Herstellung eigenen Mobiliars sowie in den beiden Holzhackschnitzelheizungen der Stadt (Standort Boy Konen und Schule in Dommeldingen).

**Rätin Linda GAASCH (déi gréng):** Der Wald ist ein guter Verbündeter im Kampf gegen den Klimawandel, doch unsere Wälder sind krank. Es gibt invasive Arten, der Klimawandel und seine Auswirkungen auf den Wald sind nicht zu leugnen.

Der Wald ist Lebensraum für Pflanzen und Tiere, die den Wald ausmachen. Der Wald ist ein natürlicher CO<sub>2</sub>-Speicher und produziert Sauerstoff. Wälder sind auch Rohstofflieferanten. Das Holz aus unseren Wäldern wird entweder verkauft oder für die Bedürfnisse der Stadt genutzt. Es ist zu begrüßen, dass die Stadt den Anspruch hat, den Wald nachhaltig zu bewirtschaften. Die Einwohner der Hauptstadt suchen den Wald auf, um spazieren zu gehen, sich zu erholen oder Sport zu treiben. Der Wald hat demnach auch eine soziale Funktion. Unser Wald lebt und wird vielfältig genutzt, ist zum Teil aber auch sehr krank.

Die Mitarbeiter des *Service Forêts* zeigen großes Engagement. Die Mitglieder der beratenden Kommission hatten die Gelegenheit, sich mit Vertretern der Dienststelle vor Ort zu begeben und die Realitäten des Waldes anhand von konkreten Beispielen zu erleben. Es ist manchmal schwierig, die Sicherheit im Wald zu garantieren, da es oft von außen keine Anzeichen dafür gibt, dass ein Baum krank ist und eine Gefahr darstellt. So wurde uns z.B. ein Baum gezeigt, der von außen kerngesund aussah, aber am Vortag einen Ast verloren hatte - einen gesunden Ast mit grünen Blättern.

Auf einer „Géoportail“-Karte konnten wir sehen, wo die verschiedenen Maßnahmen durchgeführt werden. Dies war sehr informativ. Diskussionsthemen waren auch das Verhalten des Menschen im Wald sowie die Beziehung des Menschen zum Wald. Mir war z.B. nicht bekannt, dass es im Wald immer mehr invasive Pflanzenarten gibt, da Menschen diese in ihren Gärten anpflanzen. Beängstigend ist, dass es Menschen gibt, die sich der Gefahren im Wald bei Sturm nicht bewusst sind.

Es wird viel unternommen, um Kindern den Wald näher zu bringen und sie für diesen zu begeistern. Das Lehrpersonal der „Bëschspillschoul“ besucht spezifische Fortbildungskurse. Ist auch Informationsmaterial für die Lehrerschaft und das Personal der Schulfoyers verfügbar? Gibt es auch für sie spezifische Kurse, damit sie wissen, worauf sie bei einem Ausflug mit der Klasse achten müssen?

Die Frage stellt sich, ob wir nicht auch die Erwachsenen verstärkt sensibilisieren sollten. Es könnte am Eingang des Waldes eine Willkommenstafel aufgestellt werden, die z.B. über die Risiken bei einem Aufenthalt im Wald während eines Unwetters und das richtige Verhalten bei einem Unfall informiert. Die Besucher könnten auch informiert werden, wo sie sich melden können (z.B. via „Report it“), wenn es Probleme wie umgefallene Bäume oder Müllablagerungen gibt, oder wenn sie sich im Wald verlaufen haben, und sie könnten darauf hingewiesen werden, keinen Abfall im Wald zu hinterlassen. Diese Informationen könnten auch in unsere Broschüren über die Rundwege im Wald und die Fitnesseinrichtungen integriert werden. Könnte sich der Schöffenrat vorstellen, in diese Richtung zu gehen?

**Rätin Angélique BARTOLINI (CSV):** Wir unterstützen den Forstbewirtschaftungsplan. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um die innovativen Maßnahmen hervorzuheben, die von der Stadt Luxemburg im Rahmen einer nachhaltigen Bewirtschaftung zur Sicherung der Widerstandsfähigkeit unserer Wälder ergriffen werden. Die Wetterereignisse werden immer extremer. Am vergangenen 30. Juni hat erneut ein Sturm zahlreiche Schäden angerichtet, insbesondere im „Bambësch“. Unser Ziel ist es daher, widerstandsfähige Wälder zu schaffen, die an zukünftige Herausforderungen angepasst sind. In diesem Sinne ist die Stadt Luxemburg z.B. dabei, eine eigene Baumschule einzurichten. Bäume spielen eine wichtige Rolle in unserem Ökosystem. Sie schützen uns vor Hitze, sorgen für Frischluft und bereichern unsere städtische Umwelt, wobei sie gleichzeitig die Luft filtern und Kohlenstoff speichern.

Neben der Stärkung der Wälder ist es auch wichtig, funktionelle Ökosysteme und ökologische Korridore in landwirtschaftlichen Gebieten wiederherzustellen, indem Obstgärten, Bäume und Hecken gepflanzt oder Tümpel angelegt werden. Der *Service Forêts* und die ANF haben daher einen Managementplan für das Jahr 2025 mit einer Reihe von Maßnahmen ausgearbeitet, die auf vier Prioritäten basieren: die Auswirkungen des Klimawandels bekämpfen, Wälder und Felsen sichern, sich an die Auswirkungen des Klimawandels anpassen und für die Zukunft vorsorgen, eine noch lokalere Nutzung der Holzressourcen, den Gemeindewald modernisieren und ihn attraktiv machen. Zu den laufenden Initiativen gehört die Stärkung junger Waldbestände und die Sicherung der Wälder unter manchmal schwierigen Bedingungen. Verschiedene holzerstörende Insekten, vor allem die Borkenkäfer, graben Gänge unter der Rinde und verursachen so große Schäden in den Wäldern. Befallene Bäume werden gefällt und durch andere Baumarten ersetzt, die besser an den Boden und das Klima angepasst sind.

Die Optimierung von Waldlebensräumen und die Erhaltung bedrohter Tierarten, z. B. durch die Erhaltung von Biotop-Bäumen und toten Bäumen, die Schaffung von Waldrändern und die Wiederherstellung von Tümpeln, der Einsatz von Zugpferden zur umweltfreundlichen Pflege des Waldes, der Umgang mit invasiven Pflanzen und der Aufbau einer Baumschule auf dem „Eecherfeld“ sind weitere Maßnahmen.

Die Anpflanzung neuer Waldflächen, die Analyse zur Schaffung eines Naturschutzgebietes im „Bambësch“ (Standort „Reckendallerkopp“) und viele andere innovative Projekte sind zu nennen.

Ich möchte unsere Mitbürger auch daran erinnern, dass sie alle in den Wäldern festgestellten Probleme über die Plattform „Report-it“ melden können, die auf der Website der Stadt verfügbar ist.

Es ist wichtig, den Umfang der Arbeit des *Service Forêts* hervorzuheben. Unter Befolgung des von der ANF erstellten Bewirtschaftungsplans und im Rahmen des Naturpakts und des nationalen Naturschutzplans (PNPN) arbeitet unser Forstamt entschlossen an der Schaffung widerstandsfähiger und nachhaltiger Wälder.

Erfreulich ist zudem, dass der Bewirtschaftungsplan 2025 auch Maßnahmen für die Umwelt und die Biodiversität außerhalb der Wälder vorsieht.

Die Ökologie steht im Mittelpunkt der aktuellen Debatten über die Zukunft der Stadt und des Landes. Es ist von entscheidender Bedeutung, mit staatlichen Stellen zusammenzuarbeiten, um den Wald zu erhalten. Unser Ziel ist es, so viele Bäume wie möglich zu pflanzen, dies im Einklang mit dem Vorhaben der Vereinten Nationen, bis 2030 in der Europäischen Union

drei Milliarden Bäume zu pflanzen. Für Luxemburg bedeutet dies 2,7 Millionen Bäume, davon 35.000 Bäume für die Stadt Luxemburg. Unsere Prioritäten sind die Erhaltung und Wiederherstellung der terrestrischen Ökosysteme und ihre nachhaltige Nutzung, die nachhaltige Bewirtschaftung der Wälder, die Bekämpfung der Wüstenbildung, die Eindämmung und Umkehrung der Bodendegradation und die Eindämmung des Verlusts der biologischen Vielfalt.

Ich begrüße die Initiative der Stadt Luxemburg zur Umsetzung dieser ehrgeizigen und für die Zukunft unserer Wälder notwendigen Projekte und danke dem *Service Forêts* und der ANF für die Informationen, die wir anlässlich der Waldbegehung erhalten haben.

**Rat Tom WEIDIG (ADR):** Meine beiden Vorrednerinnen sagten, dass der Hauptgrund, dass es unserem Wald schlecht gehe, der Klimawandel sei. Ich habe mich informiert. Der erste Grund, warum es unseren Wäldern nicht gut geht, ist ihr Alter. Wir haben es zudem mit Monokulturen zu tun, die anfällig sind, z.B., wenn sich der Borkenkäfer einnistet. Vielerorts wurden die Bäume angepflanzt. Wären sie natürlich gewachsen, hätten sich verschiedene Baumarten dort möglicherweise nicht entwickelt. Dies sind die Hauptfaktoren, die dazu führen, dass es unseren Wäldern nicht so gut geht und sie nicht so widerstandsfähig sind. Bei heftigen Stürmen oder wenn es über ein paar Jahre wärmer ist, werden die Schäden größer. Das Alter unserer Wälder, die Monokulturen und falsche Bäume am falschen Ort sind die Hauptursachen dafür, dass es unseren Wäldern nicht gut geht. Wir sollten wissenschaftlich und sachlicher an die Problematik herangehen.

**Schöffe Maurice BAUER:** Vorweg möchte ich allen Rednern für ihren Beitrag danken. Rätin Gaasch hat das Dilemma des Waldes sehr gut dargelegt. Auch ich möchte die Gelegenheit nutzen, um unserem *Service Forêts* und der ANF für ihre Arbeit danken. Die beratende Kommission hat sich ausführlich mit dem Forstbewirtschaftungsplan befasst und hat viele Informationen erhalten. Bei einer Waldbegehung gab es weitere Erklärungen, und die Teilnehmer hatten Gelegenheit, Wildfleisch aus unseren Wäldern zu kosten.

Zusammen mit der ANF werden derzeit sehr interessante Projekte ausgearbeitet. Wir sind uns der Probleme, denen der Wald ausgesetzt ist, bewusst. Wir sind gewillt, auf den Weg von innovativen Projekten zu gehen, und ich bin stolz auf die Projekte, die den Mitgliedern der Kommission vorgestellt wurden, Projekte, die in die richtige Richtung gehen. So wird z.B. angedacht, in Zusammenarbeit mit der ANF ein Besucherzentrum am „Devashaff“ einzurichten, um den Besuchern den Wald auf eine konstruktive und spielerische Art und Weise näherzubringen, ihnen zu erklären, welche Probleme sich stellen, welches die Herausforderungen sind und welches die angedachten Lösungen sind. Mit dem Baumschule-Projekt werden die Kinder und Jugendlichen vieles über die Baumaufzucht erfahren. Im Rahmen eines weiteren

Projektes, das am Standort „Eecherfeld“ umgesetzt wird, soll ein neuer Wald entstehen. Die Kinder und Jugendlichen werden demnach erleben, wie Baumaufzucht in der Baumschule funktioniert und wie die Bäume in einer nächsten Etappe auf dem „Eecherfeld“ gepflanzt werden und dort zu einem Wald heranwachsen.

Es finden regelmäßig Angebote für das Lehrpersonal statt. Im Rahmen von Waldbegehungen erhalten die Lehrerinnen und Lehrer die nötigen Erklärungen. In Zusammenarbeit mit dem „Haus von der Natur“ wurde eine interessante Broschüre ausgearbeitet. Die Zusammenarbeit zwischen dem *Service Forêts* und der ANF ist exemplarisch und stellt eine gelebte Symbiose im Interesse unserer Wälder dar. Die Liebe, mit der die betreffenden Personen den Wald hegen und pflegen, ist ansteckend und motiviert, noch mehr Zeit im Wald zu verbringen und den Wald noch besser kennenzulernen. Wir sind demnach bemüht, das Lehrpersonal zu sensibilisieren und Aktivitäten für die Schulklassen anzubieten. In einer ganzen Reihe von Schulen stehen Waldbesuche regelmäßig auf dem Programm. Mit der Einrichtung eines Besucherzentrums sollen neben den Kindern und Jugendlichen auch die Erwachsenen erreicht werden.

Bei einer Pressekonferenz werden demnächst die verschiedenen Projekte vorgestellt. Rätin Gaasch wird sich freuen, dass dabei auch Informationstafeln vorgestellt werden. In einer ersten Phase werden diese Tafeln dort aufgestellt, wo Waldarbeiten durchgeführt werden. Rätin Gaasch hat zu Recht auf die Sorglosigkeit verschiedener Leute hingewiesen. Deshalb informieren wir die Besucher, dass Waldarbeiten durchgeführt werden, und schlagen ihnen Alternativwege vor. Es wurde zu Recht bemerkt, dass auch Bäume, die noch gesund aussehen, krank sein können, und die Gefahr besteht, dass Äste herunterfallen. Vor zwei Jahren mussten auf dem Fitness-Parcours eine Reihe von Bäumen, die nach Einschätzung unserer „Baumärztin“ umzustürzen drohten, gefällt werden.

Im Viertel Hamm wurde ein Grundstück ausfindig gemacht, auf dem wir das Projekt eines Zukunftswaldes umsetzen wollen, d.h. wo wir Baumarten anpflanzen wollen, um zu testen, ob und wie sie sich an die klimatischen Verhältnisse anpassen. Dieses Projekt wird in enger Zusammenarbeit mit der Uni Luxemburg durchgeführt und wissenschaftlich dokumentiert.

Die Stadt Luxemburg will ihre Wälder erhalten und fit für die Zukunft machen. Fakt ist, dass unser Wald krank ist, weshalb wir alle bemüht sein müssen, dem entgegenzuwirken und dabei alle, ob groß oder klein, mit auf diesen Weg nehmen, sensibilisieren und informieren, mit dem Ziel, unseren Wald zu schützen und zu erhalten. Ich danke Ihnen für die breite Unterstützung.

*Der Bewirtschaftungsplan 2025 für die Wälder der Stadt Luxemburg wird einstimmig gutgeheißen.*