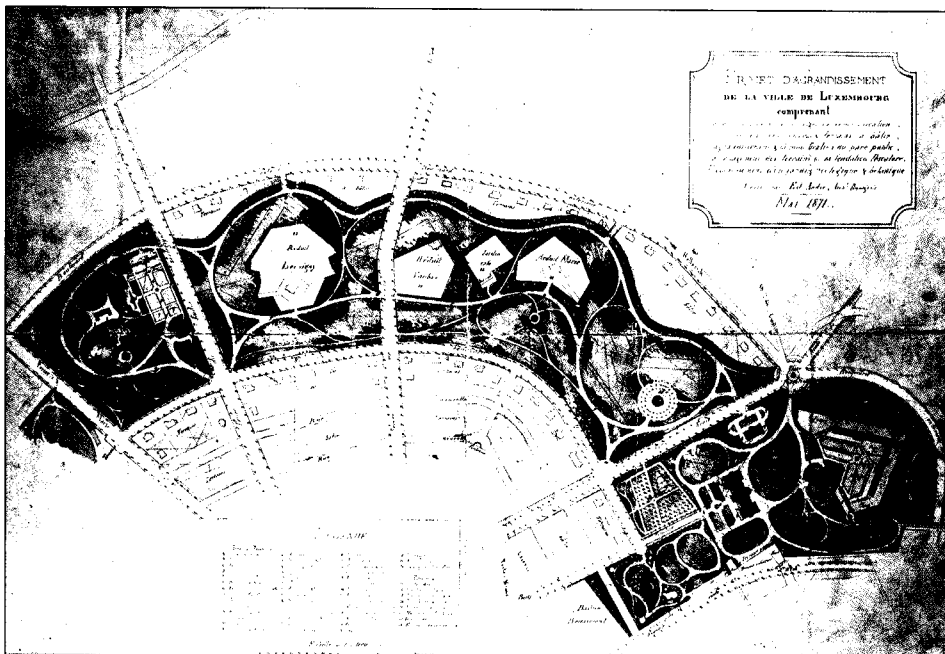


Stadt- oder Staatsplanung



Die Schleifung des Bastion Berlaymont (1890)
Stadtbebauungsplan von Edouard André (1871)

© Photothèque de la Ville de Luxembourg



1867-1920

Wie hat sich Luxemburgs
Bebauung rund um die alte
Festungsstadt entwickelt?

Welchen Einfluss nahm der
Staat auf diese Entwicklung?

An wen richtete sich überhaupt
das „neue Luxemburg“?

für das neue Luxemburg?

Der Ingenieur als Stadtmanager

Wenn eine europäische Festung im 19. Jahrhundert aufgelöst wurde, so kam das Militärgelände in den meisten Fällen an den Staat. Dieser überließ es den Gemeindevorständen, die Festungsbrachen in Lose aufzuteilen, die sie an Privatpromotoren verkaufen durften. Dieses allgemein übliche Szenario gab es in Luxemburg nicht. Der Vertrag von London verlangte eine strikte staatliche Neutralität und das Schleifen der Festungsanlagen. Was diese Anforderungen genau bedeuteten, darüber war man sich damals nicht so recht im klaren: Minimalisten dachten, es genüge, die Tore zu verbreitern und zusätzliche Zugänge zur Stadt zu schaffen; ängstliche Maximalisten waren der Ansicht, kein Stein der Festung dürfte erhalten bleiben. Dieses unsichere Klima wurde durch den herannahenden deutsch-französischen Krieg noch verstärkt. Der Staat als Eigentümer eines Geländes, das größer als die Oberfläche der Oberstadt war, bevorzugte es, in diesem kritischen politischen Umfeld das Heft in der Hand zu behalten. Zielloses Vorgehen half nichts, ging es doch darum, die Festungsbrachen zu valorisieren, um einerseits eine langfristige Entwicklung der Stadt abzusichern und andererseits Einnahmen zu garantieren, welche die aufwändigen Kosten des Schleifens wettmachen konnten.

Die Ingenieure des 19. Jahrhunderts werden heute von der neueren Geschichtsschreibung als Raummanager anerkannt. In Luxemburg sollte dies nicht anders sein.



Edouard André

Tony Dutreux, Generalkommissar Luxemburgs bei der Weltausstellung von 1967 in Paris, war besonders von den Arbeiten Edouard Andrés angetan, welcher damals die Pariser Parkanlagen der Buttes de Chaumont angelegt hatte. Nicht, dass Dutreux nur von Andrés künstlerischem und botanischem Talent beeindruckt war, doch er hatte erkannt, wie Spekulation, Ästhetik und Städtebau Hand in Hand gehen konnten.

Dort wo die Parkanlagen der Buttes de Chaumont angelegt wurden, befanden sich ehemalige industrielle Brachen, die nur schwierig bebaubar waren. Dieses zerklüftete Gelände wurde zum Park umfunktionierte, um rundum teuren Baugrund für Villen zu erschließen. In Luxemburg sollte es nicht anders sein: Die von tiefen Gräben durchzogenen Militärbriachen konnten nur schwer städtebaulich genutzt werden. Das Konzept von André gefiel, und es passte genau auf Luxemburg. Doch musste man sich zuerst noch einig werden, welche Zukunft und Identität man dieser ehemaligen Festungsstadt verpassen sollte. Das Projekt einer Universitätsstadt konnte nicht umgesetzt werden. Luxemburg als Industriestadt ohne Bodenschätze bei parallelem Wachstum der Hüttenwerke im Süden des Landes zu entwickeln, schien nicht realistisch. Luxemburg konnte sich also nur als Hauptstadt profilieren, indem man auf die Nähe der Entscheidungsträger setzte: großherzoglicher Hof, Regierungssitz, Abgeordnetenkammer, Geldinstitute, Sitz großer Industriegesellschaften, deren Produktion im Süden des Landes erfolgte. Luxemburg soll also eine Stadt der Entscheider und Entscheidungen werden. Manager führen einen besonderen Lebensstil, und wollte man diese Leute anlocken, musste man ihnen ihre gewohnte Lebensqualität bieten. ▶

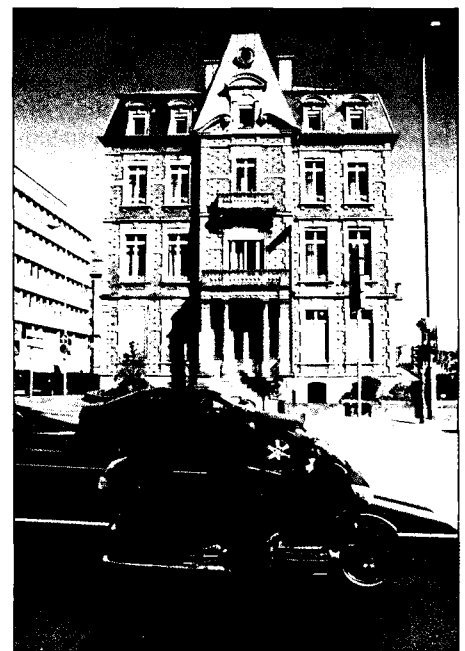
Boulevard Joseph II



Avenue Monterey, Maison Greisch-Schon



Boulevard Royal, Maison Servais-Majerus



Siehe oder ...
für ...

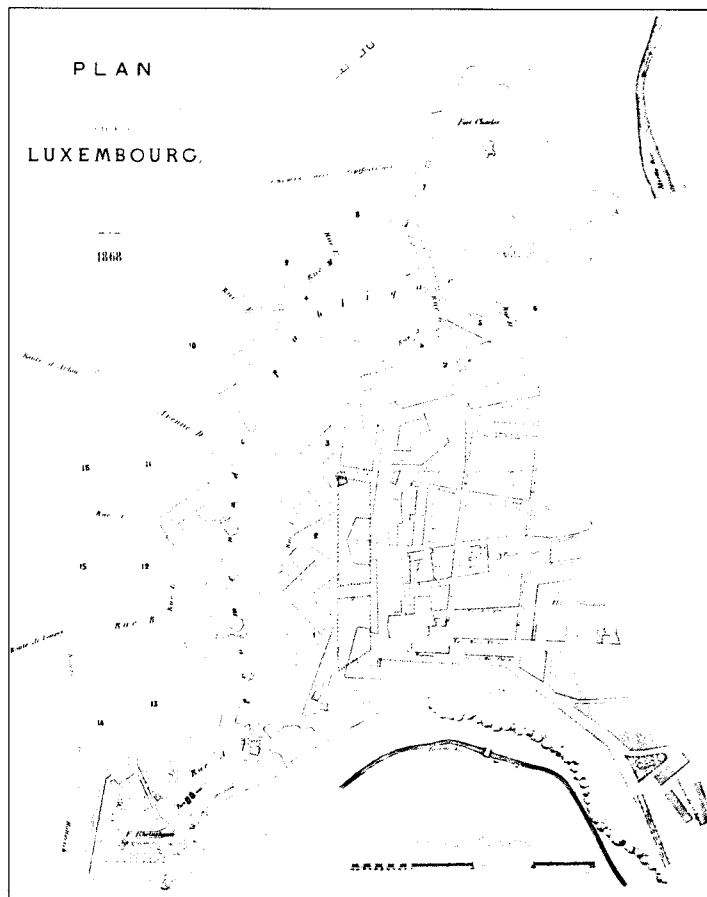
„Aristokratisches Wohnen im Grünen“

Eine 1868 eingesetzte Kommission teilte das Stadt- und Militärgelände in funktionale Bereiche: Die Oberstadt gilt als Oberzentrum und konzentriert die eben genannten Entscheidungsgewalten, und sie steht ebenfalls für Handel und Wandel. Luxemburg soll sich als monozentrischer Ballungsraum entwickeln.

Schaut man sich die Stadtpläne und Planungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts an, so bemerkt man Folgendes: Die großen und tiefen Parzellen rund um den Bahnhof eignen sich besonders gut, um raumfressende Industrieanlagen aufzunehmen. Hinzu kommt, dass die Gemeinde Hollerich im Gegensatz zur Hauptstadt keine Octroi-Abgaben abverlangte. Industriebusiness konnte demnach vor der Gemeindegrenze getätigt werden. In der somit von Qualm und Lärm befreiten Oberstadt wurde auf Dienstleistung und Wohnen gesetzt.

Die kirchlichen Ordensentscheider gingen ebenfalls nach festem Plan vor: Sie kauften, meist aus privater Hand, große Grundstücke in Bahnhofsnähe auf, um hier Schulen und Spitäler zu errichten. Die Bahn war der Zubringer einer zahlreichen Landbevölkerung, welche nun hier ausgebildet oder gepflegt wurde, während die nahe gelegene Stadt als bestes Absatzterrain für diese Menschen galt. Dies erklärt die Präsenz der Fieldgen-Schule oder auch der heutigen Zithaklinik. Der entlegene, ländliche Limpertsberg eignete sich hervorragend für *Scolasticae* großer europäischer Orden, welche aufgrund des Kulturkampfes, oder später des „combat laïciste“ in Frankreich, in Luxemburg Zuflucht suchten und hier einen Teil ihres Vermögens in Klosterbauten investierten. Aus dieser Zeit zeugen heute noch das „Kannerland“, der alte Teil der Handwerkerschule (Jesuitenschriftstellerheim), oder die Uni Luxemburg (Franziskaner von Milwaukee). Hier befinden wir uns allerdings größtenteils bereits in der fernerer Peripherie.

Dazwischen lag das Festungsareal, das es zu erschließen galt. Auf der Front der Ebene, im Westen der Oberstadt (Boulevard Royal bis Avenue Grande-Duchesse Charlotte) sollte ein Villenviertel entstehen, inmitten von großzügigen Parks, die auf größtenteils unverbaubaren, zugeschütteten Gräben angelegt wurden. Die Stadt selbst sollte durch zwei innere Ringe ausgebaut werden, wo Stadthäuser mit mindestens zwei Stockwerken gebaut werden durften. Sie dienten meist als Wohnung mit im Erdgeschoss untergebrachtem Handel oder Kanzleien. Diese Straßenringe beste-



Stadtbebauungsplan von 1868

hen aus der Rue des Bains, der Rue Aldringen, der Rue Notre-Dame, der Rue du Fossé, den äußeren Ring bildet der Boulevard Royal mit Kettenbebauung zur Stadtseite hin. Auch die Radialstraßen mussten mit geschlossenen Häuserzeilen von wenigstens zwei Stockwerken bebaut werden. Die Fassaden mussten in Stein errichtet werden und „regelmäßig“ angelegt sein. Zur Lebensqualität gehörte nicht nur ein „pittoreskes“ Stadtbild mit Grünanlagen, sondern auch Schulinfrastruktur, öffentliche Bäder, Theater, aber auch Kanalisation und Wasserleitung, Vorschriften zur Zimmerhöhe und Bausicherheit.

Von Sozialwohnungen ging keineswegs die Rede, nur Betuchte konnten sich hier niederlassen. Rechts und links der neu angelegten Bahnhofsavenue war das Militärgelände Handels- und Handwerkerbetrieben sowie der mittelständischen Klasse vorbehalten. Diese lebten vom naheliegenden Bahnhof, mit all seinen lauten und qualmenden Unannehmlichkeiten.

Der Luxemburger Staat, der aus den bereits erwähnten politischen Gründen, aber auch aus Angst vor Konkursen privater Promotoren das Heft der Bebauung der Stadt Luxemburg nicht aus der Hand gab, ging nun mit Stadtmanager Edouard André an der Spitze und mit Ingenieur Jean Worré als Helfer als Bauherr hervor. Architekten wie Oscar Bélanger, Jean-Pierre Koenig, die Stadtarchitekten Jean-François Eydt und Antoine Luja, aber auch Staatsarchitekt Charles Arendt, die durch ihre Nähe zu den Entscheidern die Entwicklung voraus-

sahen, wurden zu Promotoren im modernen Sinne des Wortes. Sie kauften mehrere Bauparzellen, die sie anschließend mit oder ohne Bebauung zu gehobenen Preisen an Kunden weiterverkauften. Der Staat sah all das mit Wohlwollen, da dies eine schnellere Bebauung der Brachen fördern konnte. Und er teilte die Festungsbrachen in Segmente auf, bestimmte die Größe der zum Verkauf freigegebenen Parzellen, beschrieb deren Funktion, entschied, wann er sie für den Markt freigab, bestimmte die Erschließung anhand von Straßen, Boulevards oder Avenues und deren Rolle im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes. So zeitgenössisch es auch klingen mag, damals hatte man zwei wesentliche Dinge erkannt: Eine Stadt ohne Ringmauer führt zur Zersiedlung. Dank einer aussagefähigen Architektur sollte die zentrale Stadtlage unterstrichen und anhand des freistehenden Einfamilienhauses die Peripheriebebauung kenntlich gemacht werden. Die Entscheider sollten sich in Stadthäusern und schlossartigen Villen in unmittelbarer Zentrumsnähe ansiedeln. Privatparks, die an die Stadtparks angrenzten, sollten ein aristokratisches Wohnen im Grünen fördern. Staatsminister Paul Eyschen gibt ohne Vorbehalt zu, dass das Anlegen von ansprechenden Grünflächen allein den Bau von Villen fördern soll. Das Stadtzentrum wird somit von einem einflussreichen und einkommenschweren Bürgertum bewohnt.

Im Zeitalter der Pferdetrambahn (ab 1875) hatte man es verstanden, dass sich der Markt „Stadt“ dank einer gut durch-



Aristokratisches Wohnen im Grünen

dachten Mobilität entwickelte, und diese konnte nur durch die Sicherung der Geschwindigkeit und die verkehrstechnische Sicherheit der Bürger gewährleistet werden. Also legte man Bürgersteige an und sah besondere Fahrinnen für die Trambahn, die Reiter und die Wagen vor. Rechteckige Winkel und Kreuzungen wurden übersichtlicher, indem man Rotunden oder abgeschnittene Ecken (*Pan coupés*) vorschrieb. Auch dies hatte einen direkten Einfluss auf die Grundstücksspekulation. Rechteckige Winkel trennen Häuserinseln voneinander, machen aus Kreuzungen Schnittstellen; Rotunden und *Pan coupés* hingegen verbinden Stadtteile und Häuserzeilen, die zu einem wirtschaftlich ineinander verflochtenes Ganzes führen. All diese Entscheidungen, welche ebenfalls die Finanzierungsmöglichkeiten über Bankgründungen mit einbanden (Sparkasse, *Crédit Foncier*, Projekt zur Schaffung einer *Caisse Hypothécaire*, *Service des Habitations à Bon Marché*), die Schaffung der *Société Nationale des habitations à Bon Marché* im Jahre 1919 und die Baugenehmigungen, welche im Einverständnis mit dem Ministerium für innere Angelegenheiten getroffen wurden, oblagen dem Staat.

Verkaufsstrategien

Der Wert eines Baugrundstückes auf einer ehemaligen Militärbrache wurde von folgenden Elementen beeinflusst:

- Die neue wirtschaftliche Nutzung eines alten Festungswerkes;
- Die Festigkeit des Grundes, denn auf aufgeschüttetem Terrain ließ sich erst später oder nur bedingt bauen;
- Die wirtschaftliche Lage spielt selbstverständlich eine wichtige Rolle, doch auch die klimatische Ausrichtung der Parzelle gen Süden;

- Die Nachbarschaft zu Grünflächen Parkanlagen, dem Petrusstal;
- Die Qualität der Anlage von angrenzenden Straßen und Plätzen;
- Der Anschluss an Zonen mit hohem Beschäftigungsanteil;
- Der Anschluss an die Kanalisation;
- Die Nähe zu Stadtviertel mit mehreren Funktionen;
- Die Nähe zu Dienstleistungseinrichtungen wie Schulen, Bäder, öffentlicher Transport oder Theater.

Folgende Faktoren beeinflussten den Wert der Baugrundstücke negativ:

- Die Ausgaben zur Begradigung der Parzelle zu Lasten des Käufers;
- Die Lage an wenig befahrenen Boulevards, für die keine ästhetischen Bedingungen vorgeschrieben waren;
- Die aufgeschütteten Grundstücke: Hier änderte der Wert der Parzelle je nach der Höhe der Aufschuttmasse. Bis zu sechs Jahre musste der Eigentümer warten, ehe er auf solchen Grundstücken bauen durfte.

Zwischen den ersten Verkäufen 1868 bis zur Annahme des definitiven Bebauungsplanes von 1873 waren die Preise unsicher, da die vorgesehene funktionelle Ausrichtung des Grundstückes oder seine Lage an einer geplanten, aber nie gebauten Straße noch ändern konnte. Am meisten begehrt waren die Baugrundstücke entlang der Einfallstraßen.

Um den Markt anzukurbeln, da die Nachfrage nach größeren Arealen ausblieb (außer für das *Convict Episcopal*, die *Fondation Pescatore* und einige Villen) teilte der Staat die Militärbrachen generell in kleine Grundstücke mit einer Fläche zwischen 2 bis 3 Ar auf. Eine dichtere Bebauung und eine Öffnung des Eigentums für das mittlere Bürgertum waren die direkte Folge dieser Verkaufsstrategie. „*First*

come, first serve“ konnte man damals auch als Verkaufspraxis feststellen, wie die folgende Aussage des *Conseil d'Etat* bekräftigt: «*Si les premières parcelles vendues sont cédées à des prix qui ne semblent pas assez élevés, celles qui restent à vendre acquerront une valeur plus élevée qui finira par compenser ce que les premières ont produit de trop peu*».

Eine Sonderkommission überprüfte die Zahlungsfähigkeit der Kunden bei der Versteigerung der staatlichen Grundstücke. Auch überwachte dieser Ausschuss die Preisgebote, um Über- oder Untergebote auf ähnlichen Lagen auszuschalten. Konsequenz schlug der Staat ebenfalls Angebote ausländischer Promotoren aus, um weder seine Stadtplanung, noch sein Finanzierungsmodell in Gefahr zu bringen: Weder die Kaserne Marie-Thérèse noch das Plateau Bourbon wurden somit als Großareale an einige wenige Spekulanten verkauft.

Building Cycles bestimmen die Bautätigkeit

Der Luxemburger Staat hatte wohl verstanden, dass es technisch, aber auch vom Markt her unklug gewesen wäre, das gesamte Festungsareal gleichzeitig zu verkaufen. Sein Stand ermöglichte es ihm, über lokalem Lobbyismus zu stehen und die Stadt als Gesamtentwicklungsareal mit langem chronologischem Potential zu sehen. Man kann anhand seiner Verkaufspolitik und der damit ins Stadtgebiet eingeführten Baumaterialien drei *building Cycles* für die Jahre 1867-1920 feststellen. Anhand dieses Vorgehens konnte er ebenfalls die Entwicklung des Baugewerbes und des Absatzes an Baumaterialien beeinflussen und somit aktiv das wirtschaftliche Geschehen mit beeinflussen.

3332 Wohneinheiten (für damals ungefähr 18000 Einwohner) wurden in dieser Zeitspanne auf dem heutigen Stadtgebiet errichtet. Der Ansturm auf die zum Verkauf freigegeben Parzellen ist zu Beginn eines jeden *Cycle* hoch. Danach flaut die Nachfrage langsam ab. Die demographische Entwicklung geht der baulichen Expansion voraus.

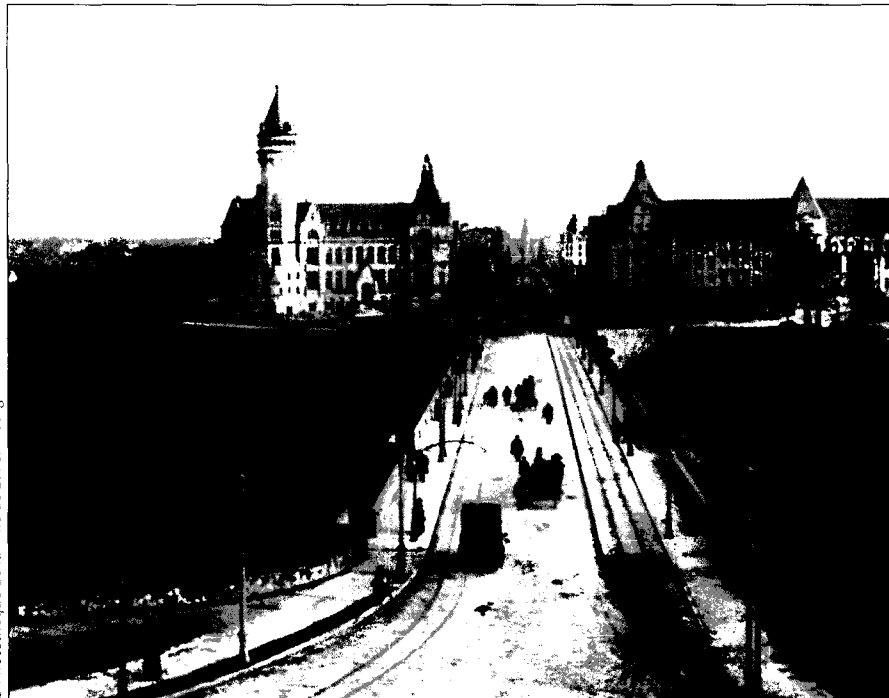
Zwischen 1867 und 1922 steigt die Einwohnerzahl der Hauptstadt um 36,4% an, was einem mittleren Jahresentwicklungsdurchschnitt von 2,5% entspricht. Auf nationaler Ebene belief sich das Wachstum auf nur 2,25%. Diese städtische Entwicklung ist vor allem auf eine hohe Einwanderungsquote von Luxemburgern und Ausländern zurückzuführen. Die Einwanderung ausländischer Bürger war jedoch in Luxemburg Stadt niedriger als in den Industriestädten im Süden des Landes oder in Hollerich. Diese Vorstadtgemeinde entwickelte sich rasch aufgrund ihrer zur Industrialisierung freistehenden Großflächen, der Nähe zum Bahnhof und der Befreiung von jeglichen Steuern, wie etwa das *Octroi*. ▶

Stadt- oder Staatsplanung für das neue Luxemburg?

1867-1889:
Eine Stadt erfindet sich neu

Der Abzug der preußischen Garnison hatte zum Zusammenbruch des städtischen Immobilienmarktes geführt. Nahezu über Nacht brachen die Preise um ein Viertel ihrer Höhe ein. Doch rasch erkannte man, welches Potential die Militärbrachen sowie das nun bebaubare Festungsrayon boten. Zwischen 1874 und 1890 wurden 976 Wohnungen auf dem Stadtgebiet geschaffen (+33,37%). Die nun bebaubaren Hochebenen entwickelten sich rasch, während die Bevölkerung in den Unterstädten stagnierte. Zahlenmäßig legten die Oberstadt und Hollerich am stärksten zu. Die entfernte Peripherie, Limpertsberg und Bonneweg, folgten in schwächerem Ausmaß. Der Ertrag auf in die Stadt eingeführten Baumaterialien verdreifachte sich zwischen 1867 und 1889! Ab 1877 nimmt die Spekulation zu. Die ersten Erschließungsmaßnahmen ehemaliger Festungsareale entlang der Avenue de la Gare und am Front der Ebene scheinen zu greifen. Die Zahl der Bauherren, welche gleich mehrere Häuser errichteten, nahm zu. Der deutsch-französische Krieg hatte nur einen geringen und zeitlich begrenzten Effekt auf den städtischen Immobilienmarkt. 1874 zieht der Markt aufgrund einer guten wirtschaftlichen Lage wieder stark an. Es entsteht eine „bulle immobilière“. Wirtschaftskrisen mit zahlreichen Konkursen (darunter Luxemburgs Nationalbank) und Verkäufen lassen den geschaffenen Vorrat an Immobilien langsam bis 1889 zurückgehen. Die Regierung reagiert und ermöglicht den Kauf von Baugrund auf Raten, nach Brüsseler, Kölner und Straßburger Muster. Zwischen 1867 und 1888 hatte die Regierung in Luxemburg-Stadt 270 Grundstücke (26 Hektar) an Privatinvestoren verkauft. Neben dem Ertrag auf dem Verkauf (1 429 109 Franken) konnte der Staat auf diesen ehemaligen Militärbrachen 223 000 Franken Steuern einnehmen.

Die Jahre 1890-1900 gelten als die wirtschaftlich ertragreichsten und erklären den Begriff „Belle Epoque“.



© Photothèque de la Ville de Luxembourg

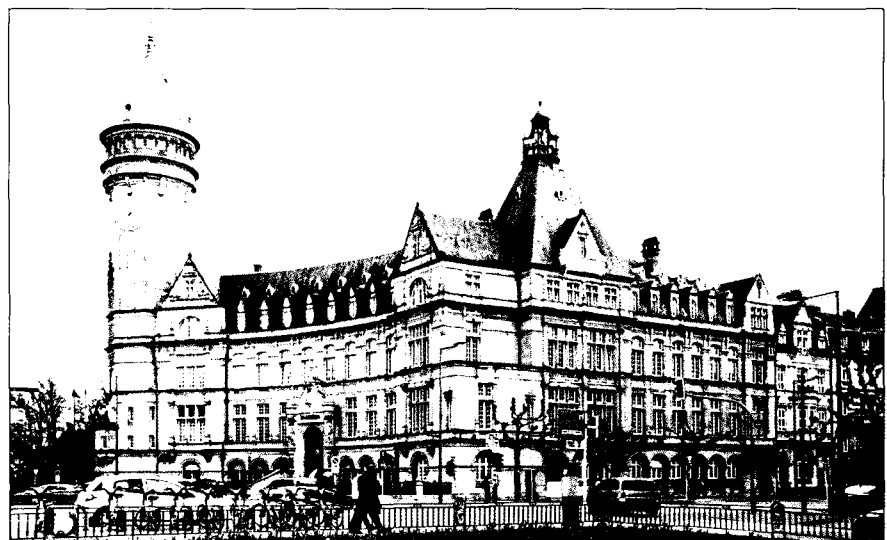
Der Bau der Adolphe-Brücke zu Beginn des 20. Jahrhunderts leitete die Urbanisierung des Plateau Bourbon ein

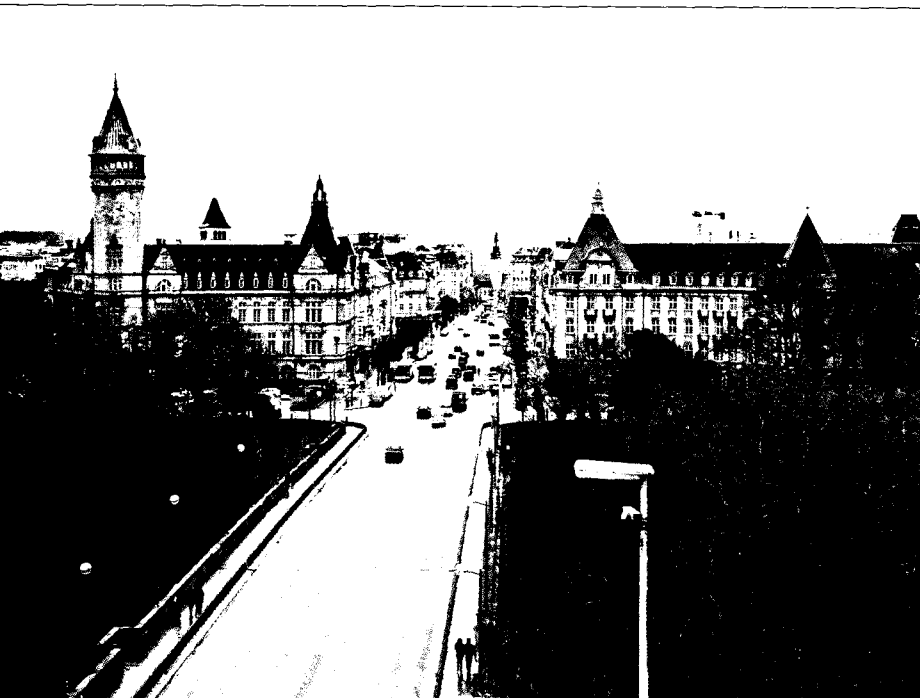
1890-1903:
Vom Nahversorgungszentrum zur Exportstadt

Die Jahre 1890-1900 gelten als die wirtschaftlich ertragreichsten und erklären den Begriff „Belle Epoque“. Die Jahre 1901 bis 1903 verzeichnen ein schwächeres Wachstum. Industriell entwickelt sich die Hauptstadt besonders rund um Hollerich, in Pulvermühle und in Bonneweg. Aus einem Nahversorgungszentrum wird ein Exportzentrum für Stahl, Tuchwaren, Porzellan, Blumen oder Nahrungsmittel. Finanzinstitute wie die Société Alsacienne de Banque oder das *Crédit Foncier* nehmen ihre Arbeit auf. Das Beamtentum entwickelt sich. In den Jahren 1895-1900 steigt die Gesamtbevölkerung des Großherzogtums um 8,44%. Das Wachstum auf dem Stadtgebiet verringert sich auf 5,25%. Neben den Wirtschaftszentren

im Süden des Landes entwickeln sich die Vorstädte Hollerich und Eich in schnellem Rhythmus. Der Vorrat an Immobilien auf den Festungsbrachen ist nahezu aufgebraucht. Neues Bauland für Villen wird rund um den neu angelegten Boulevard Joseph II geschaffen. Für die Bedürfnisse des Mittelstandes werden die Seitenstraßen zur Avenue de la Gare angelegt. Das Bastion Berlaymont wird ab 1890 für den Bau von bürgerlichen Einfamilienhäusern freigegeben. Die Stadt Luxemburg beauftragt den Städteplaner Josef Stübgen mit der Erstellung eines Bebauungsplanes für Limpertsberg, denn die Trambahn führt bis zum Glacis. Periphere Lagen können somit schneller erschlossen werden. Das Angebot reicht nun über die ehemaligen Festungsbrachen hinaus. Der Wert dieser peripher gelegenen Grundstücke liegt im Vergleich zu den zentralen Lagen bei einem Viertel deren Verkaufspreis.

*Prunkbauten der Avenue de la Liberté:
Die Direktionsgebäude der Luxemburger Sparkasse (links) und der Arbed (rechts)*





imedia

1904-1920: Zentrale Lage und Peripherie

Stellt 1904 noch ein wirtschaftlich ertragreiches Jahr dar, so sind die Resultate der Jahre 1907/08 eher durchwachsen. Investoren legen ihr Geld nun in Steine an, doch schon zwischen 1908 und 1914 entwickelt sich das Bauwesen in der Hauptstadt nur noch schwach. Eine gefährliche Kostenspirale zeichnet sich ab: Das Bauen wird teurer aufgrund immer kostenpieleriger Arbeitskräfte und Materialien. Die Handelskammer stellt für 1910 einen Überschuss an Wohnungen auf dem Stadtgebiet und ihrem Ballungsgebiet fest. Die folgenden Jahre sind wieder positiv. Dieser Bauzyklus wird durch die Eröffnung der Adolffbrücke markiert. Nunmehr werden das Plateau Bourbon und die ehemaligen Festungsbrachen am Boulevard Emmanuel Servais erschlossen.

Der Staat agiert nicht mehr allein: Promotoren wie Glesener oder Brasseur erschließen Bauland nahe der ehemaligen Festungsbrachen, im Bahnhofsviertel, in der Nähe der Place de l'Etoile und auf Limpertsberg. Die fortschreitende Bebauung hat das Plateau Bourbon zur wertvollen Enklave werden lassen. Der Staat erkennt den Wert der Lage: Die Bebauung entlang der Avenue de la Liberté muss die zentrale Lage im Stadtgebiet hervorstreichen. Repräsentative Bauten und Ertragshäuser müssen diese Hauptarterie, die zur Oberstadt und zum Oberzentrum führt, unterstreichen. Eine kaufkräftige Kundschaft muss her. Geschäfte dürfen jedoch das Business in der Oberstadt nicht stören. Die Avenue de la Gare wird zur Einkaufsstraße des Bahnhofsviertels ausgebaut, die Vorgärten verschwinden, Erdgeschosse werden in Geschäftsflächen umgebaut. An der Place de Metz und im zentralen Block der

Avenue de la Liberté werden die Geschäftssitze der Sparkasse, der Eisenbahn Wilhelm Luxemburg und der ARBED errichtet. Ihre Anwesenheit zieht Kanzleien an, Hotels für Businessreisende sowie eine Kundschaft, die gerne nach dem Modell der „Pariser Appartements“ lebt.

Die Kriegsjahre sowie die wirtschaftliche Umorientierung des Landes nach dem ersten Weltkrieg verunsichern die Investoren. Hinzu kommt eine auf 30-40% geschätzte Verteuerung des Baupreises gegenüber 1914. Der große Vorrat an Wohnungen hat die Mieten auf dem Stadtgebiet zum stagnieren geführt. Promotoren ziehen sich zurück. Erste Wohnungen werden zu Büro Zwecken umfunktioniert. Die Eröffnung des ARBED-Sitzes (1922) zieht neue Einwohner an, und die Nachfrage nach Wohnungen steigt wieder. Limpertsberg wird zum beliebten Stadtviertel der Mittelklassen. Die Nachfrage nach Grundstücken in der Oberstadt bleibt hoch, doch gibt es kaum noch freie Plätze. Erste Bebauungen werden durch größere Bauten ersetzt.

Zehn Einwohner pro Wohnhaus wird als überaus hoch angesehen. Dabei ist die Größe der Haushalte mit etwas mehr als fünf Personen in den Jahren 1864 bis 1922 konstant geblieben.

Die Frage nach sozialen Wohnungen findet 1919 zum Teil ihre Antwort durch die Gründung der *Société Nationale des habitations à Bon Marché*. Staat und Gemeinde sind nunmehr nicht mehr allein um die Investitionen von Promotoren bemüht, und sie nehmen sich zusehends den sozial schwächeren Gesellschaftsklassen an.

Nach dem Krieg werden weitere Festungsareale auf der Trierer Front, auf Verlorenkost, aber auch im innerstädtischen Bereich auf Piquet für den Bau von Wohnungen, Geschäften und Verwaltungen freigegeben.

Robert L. Philippart



imedia

¹ A.N.L., H., forteresse de Luxembourg, N° 380.

² Langers, Jean, Population et emploi in L'économie luxembourgeoise au XX^e siècle, Esch-sur-Alzette, 1999, p. 44 et 184.

³ Mousset, Jean-Luc, L'industrialisation du Luxembourg de 1800 à 1914, Luxembourg, 1988, p. 153.

Kurzbibliographie:

- Archives Nationales Luxembourg, H., forteresse de Luxembourg, N° 379; 380; 381;
- Idem, Travaux Publics, N° 553;
- Guill, Pierre, 125^e anniversaire de la création de la Caisse d'Epargne de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, Luxembourg, 1981;
- Langers, Jean, Population et emploi in L'économie luxembourgeoise au XX^e siècle, Esch-sur-Alzette, 1999;
- Mousset, Jean-Luc, L'industrialisation du Luxembourg de 1800 à 1914, Luxembourg, 1988;
- Philippart, Robert L., Luxembourg, de l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale, Louvain-la-Neuve-Luxembourg, 2006;
- Idem, Luxembourg, historicisme et identité visuelle d'une capitale, Luxembourg, 2007;
- Trausch, Gilbert, Le Luxembourg, émergence d'un Etat et d'une Nation, Anvers, 1989;
- Ville de Luxembourg, Bericht über den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Luxembourg, Luxembourg, 1867 à 1894, suivi à partir de 1895 du Rapport administratif de la ville de Luxembourg.