

Gutachterverfahren Masterplan Midfield (L)

projekt **Erarbeitung eines Masterplan Midfields mit dem Ziel einer qualitativ hochwertigen städtebaulichen Neuordnung des Zielgebietes** verfahrensträger **Ministère du Développement durable, Ministère de l'intérieure, Ville de Luxembourg et Commune de Hesperange** planung **WW+ architektur + management sàrl, Esch/Alzette (L) - Terra Nova, München (D) - Luxplan, Capellen (L) - Tramp Luxembourg S.à.r.l., Capellen (L) - Dr. Jürgen Aring, Meckenheim (D)** bgf **852.226,00 m²** kosten **550.000.000,00 € brutto**

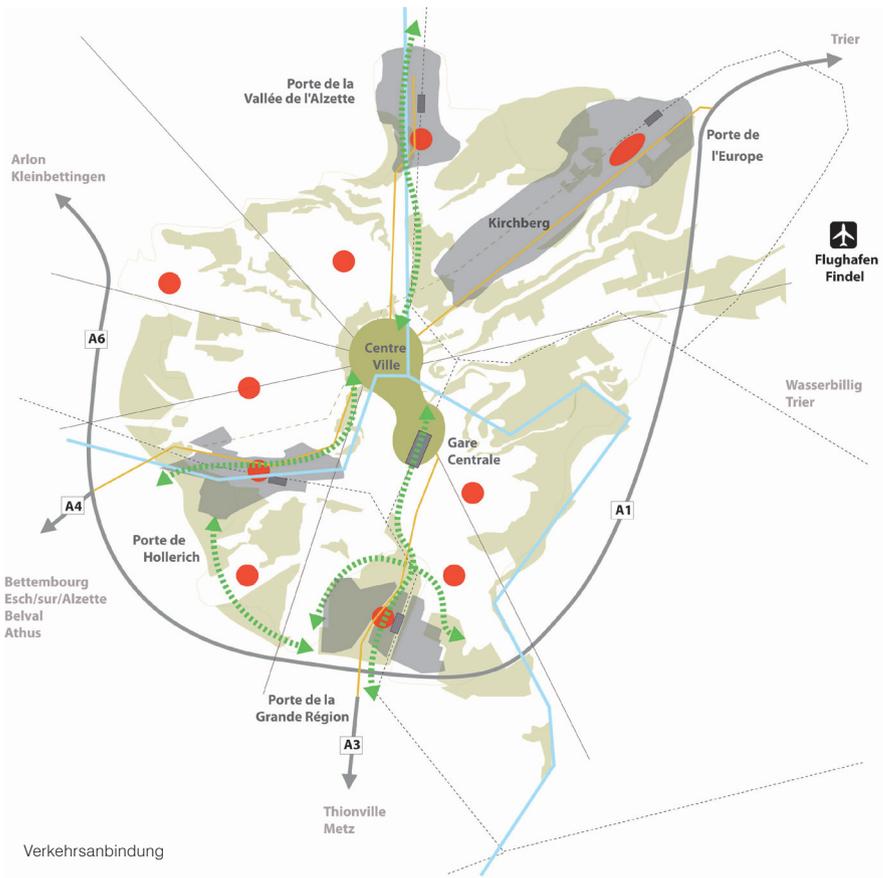
Masterplan Midfield

Das Hauptziel des Masterplans war es, eine städtebaulich, verkehrlich und auch architektonisch qualitativvolle Entwicklung des im Süden der Hauptstadt gelegenen Bereiches „Midfield“ und seiner benachbarten Gebiete zu erreichen. Dabei handelt es sich um ein 76,6ha großes Plangebiet, bestehend aus den Bereichen Midfield und Howald sowie ein Betrachtungsraum von insgesamt 149,2 ha, der den derzeit ebenfalls in der Planung befindlichen Bereich Grossfeld mit einschließt. Midfield fungiert als zentrale, identitätsstiftende urbane Verbindungsachse, die auch für Fußgänger und Radfahrer qualitativ hochwertige, öffentliche Räume bietet. Um einen repräsentativen Stadteingang aus Richtung Süden zu kreieren, war die Ausgestaltung einer attraktiven städtebaulichen und rentablen Nutzungsstruktur im Bereich Midfield mit der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes sowie der Umstrukturierung und Aufwertung des angrenzenden Gebietes Howald zu verknüpfen.

Idee

Mit dem Prozess der Polyzentralisierung für die Stadt Luxemburg wird neben der „Porte de l'Europe“ auf dem Kirchberg in naher Zukunft die geplante „Porte de Hollerich“ im Südwesten als Quartier mit Stadteingangsfunktion treten. Unterstützt durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes mit den neuen „Gare périphérique“ und den städtebaulichen Planungen für weitere neue Stadtquartiere soll das neue Quartier Midfield/ Howald/ Großfeld unter dem Namen „Porte de la Grande Région“ (sowie einer möglichen „Porte de la Vallée de l'Alzette“ im Norden) als weiteres qualifiziertes Subzentrum im Süden des Stadtgebietes hinzukommen. Den Stadteingang markieren Landmarks mit Fernwirkung als moderne Stadttore und Identifikationspunkte. Das Konzept der Polyzentralität wird zusätzlich gestützt durch bestehende und zu entwickelnde Grünbänder, die über die Stadteingänge bis in das Zentrum hineingezogen werden. Was für die Porte de Hollerich das Petrusse-Tal sein wird, wird für die Porte de la Grande Région ein in Richtung Hauptbahnhof gerichtetes, urbanes Grünband („Bahnpark“) sein, das auch eine Luftleitbahn bis in die Innenstadt ermöglichen soll.





Städtebauliche Struktur - Bindeglied Midfield

Midfield mit einem Areal von 20,4 ha und einem potenziellen Bauvolumen von ca. 367.000 m² BGF ist zu klein, um für sich allein die Rolle eines neuen Zentrums bilden zu können. Es bedarf der Verknüpfung mit Großfeld und Howald durch Brücken, Straßenführungen und die neue Tramlinie, nicht nur um die Trennwirkung der Eisenbahn und der Autobahn zu minimieren, sondern insbesondere zur Schaffung eines großen Subzentrums.

Dabei stellt der neue Bahnhof das zentrale Element und die symbolische Mitte im Quartier dar. Er soll die Verschiebung des Modal-Split zugunsten des ÖPNV unterstützen sowie eine Visitenkarte des neuen ÖPNV in Luxemburg darstellen.

Die Verbindung mit den Flügelterritorien Großfeld und Howald wird erreicht, indem dort bestehende prägende Formen nach Midfield weiter geführt werden und so jeweils charakteristische Anknüpfungen schaffen. Aus Großfeld werden die wichtigsten Ost-West-Straßen unter Beibehaltung der Ausrichtung und des Straßenprofils nach Midfield weiter geführt. Aus Howald wird ebenfalls eine Ost-West-Struktur übernommen, nämlich die der „grünen Adern“. Die genannten Ost-West-Strukturen (Straßen, grüne Adern) werden gekreuzt von Süd-Nord-Strukturen. An den Rändern von Midfield sind dies die tiefer liegenden Trassen der Bahn und der aus der Autobahn generierten Avenue. Im Zentrum ist es ein breiter Grünzug, der durch die Aufnahme von Sichtbeziehungen zum Stadtzentrum und zur grünen Landschaft mehrfach leicht angewinkelt ist und jeweils im Norden und Süden eine Beziehung zu den angrenzenden (Stadt-)Landschaftsräumen schafft. Die leicht versetzten Ost-West-Strukturen sowie die Nord-Süd-Stränge überlagern einander in Midfield und schaffen so polygonale Raumstrukturen, die die Basis für unregelmäßige Blöcke liefert. Die Blockstruktur wird bis an die Ränder von Midfield – die Verkehrsstrassen – geführt, um das schmale Areal gut auszunutzen, die Mitte gegen Verkehrslärm abzuschirmen und die Entstehung einer städtisch geprägten Avenue anstelle des Autobahnendes zu unterstützen. Gleichzeitig unterstützt diese Blockstruktur die Herausbildung einer spezifischen Gebietsidentität auf Midfield, ohne dass sich das Quartier dadurch von seinen Nachbarn entkoppelt.

