

SINFONIEN EINER LANDSCHAFT

mit Boris Sieverts durch den Süden Luxemburgs

Der Künstler und Gründer des Büros für Städtereisen Boris Sieverts führte am 30. und 31. Juni 2007 im Rahmen des Projektes „SAUL – Sustainable and Accessible Urban Landscape“ durch den Süden Luxemburgs. Angelika Burtscher und Manuela Demattio dokumentierten die zweitägige Tour und durchquerten gemeinsam mit den 13 Teilnehmern das Dreiländereck Luxemburg, Belgien und Frankreich.

Persönliche Eindrücke und Tonaufnahmen gemeinsamer Gespräche zwischen den Teilnehmern wechseln sich in der folgenden Dokumentation ab und erzählen die zweitägige Reise nach.

Vom Bahnhof Luxemburg-Stadt fahren wir am Samstagmorgen zum Treffpunkt der Reisegruppe in die Kleinstadt Athus nach Belgien. Alle erwarten mit Spannung die Tour, die uns zwei Tage zu Fuß und mit dem Fahrrad durch die raue Stadtlandschaft dieses Dreiländerecks führen wird. Nach unserer Ankunft am Bahnhof und Startpunkt in Athus durchqueren wir einen Streichelzoo in der angrenzenden Grünanlage und erreichen über einen verlassenen Weg entlang einem Fluss eine dörfliche Wohnsiedlung, in der bis vor einigen Jahren die Arbeiter des heute abgerissenen Stahlwerkes wohnten. Über eine Industriebrache nähern wir uns durch Gestrüpp und hohes Gras einer Containerlandschaft, die etwas plötzlich vor unseren Augen auftaucht und eine imposante Kulisse in der Landschaft bildet. *Die Container sind eindeutig als Zaun eingesetzt worden. Vielleicht kann man sich einmieten ... Wahrscheinlich nicht ... Wenn sie Fenster hätten, könnten sie zu Wohnungen werden.*

Wir gehen weiter und gelangen an die Bahngleise der Bahnstrecke Luxemburg–Belgien. *Gegenüber sehen wir ein riesiges, ausgeräumtes und mit Rasen eingesätes Industrieplateau liegen. Es war das größte Industriegebiet Frankreichs. In den 80-Jahren fanden dort in Longwy wichtige Arbeitskämpfe statt. Heute ist diese große Fläche extrem bizarr und teilweise auch schön. Auf dem Plateau liegen riesige Rasenflächen neben Gewerbegebieten. Zusammen mit Luxemburg und der belgischen Seite bildet es das „Pol european de développement“. Es gibt drei Varianten, wie hier mit der Großindustrie umgegangen wird: Die Franzosen lassen sie spurlos verschwinden, die Belgier brachfallen, wie hier, und die Luxemburger – denen es wirtschaftlich gut geht – planen und konvertieren die Flächen. Die Luxemburger sind schnell und realisieren die Pläne, sie sind instande die Industriegesellschaft in eine Dienstleistungsgesellschaft zu transformieren.*

Die Tour führt uns an den Bahngleisen entlang weiter. Unsere Schritte werden schneller, denn trotz der Warnwesten fühlen wir uns auf diesem Weg etwas unsicher. Wir seilen uns vom Bahndamm ab und betreten das leerstehende Stahlwerk der Gemeinde Rodange, einer der ältesten Standorte der Stahlproduktion der Gegend – eine faszinierende, verfallene Brache. Unter unseren Füßen knirscht es, alte Produktionsteile sind mit wucherndem Grün bewachsen.

Wir sind jetzt im Tal der Korn, es liegt im Zentrum des Luxemburger Erzbeckens. Die gegenüberliegende Straße verläuft auf der Grenze zwischen Luxemburg und Frankreich, hinter dem Gebäude, inmitten des Pappelwaldes, ist die Grenze zu Belgien – wir befinden uns fast auf dem Dreiländerpunkt. Die Grenzen verlaufen in dieser Gegend nicht sehr klar, manchmal hat man das Gefühl, im Kreis zu gehen. Der Weg über den Bahndamm ist einer der wenigen Zugänge zum Gelände ...

Wir verlassen das Werk, klettern über einen Zaun, überqueren die Bahngleise und erreichen eine Arbeitersiedlung, deren Hausfassaden in diversen Rot- Violett- und Rosatönen leuchten. Die Gruppe diskutiert über die typische Bauweise der Siedlung mit ihren kleinen, bürgerlichen und liebevoll gestalteten Vorgärten. Das Haus, das an die Bahngleise angrenzt, hat einen kunterbunten und verwahrlosten Garten. Ein Mann aus dem Nachbarhaus wird unruhig und drängt uns verbal zum Weitergehen, zu viele Gesichter stören seine Privatsphäre. *Jenseits des Hügels liegt das französische Arbeiterstädtchen Saulnes. Es ist vollständig nach der Theorie von einer Gartenstadt gebaut worden. Die Gärten sind großteils terrassiert und als Nutzgärten bewirtschaftet. Die ganze Stadt ist eine unglaublich geschlossene Anlage, in der man das Gefühl hat, die Zeit sei vor 35 Jahren stehen geblieben. Ganz anders hier in dieser Straße, wo wir es ja auch mit Arbeiterhäuschen zu tun haben. Sie wurden aber durch den unglaublichen Immobilienboom in Luxemburg überformt. In Saulnes zeigte mir ein französischer Jugendlicher vor einigen Tagen seinen Geheimweg durch den Wald zu einer Tankstelle. Er geht ihn gelegentlich zu Fuß mit seinem Kanister, um auf der anderen Seite der Grenze billigen Sprit für sein Moped zu holen. Ich folgte ihm und kam mir dabei wie ein kleiner Schmuggler im Wald vor.*

Im Ortskern von Rodange machen wir in einer portugiesischen Kneipe unsere erste Pause und trinken gemeinsam einen Kaffee. Wir sind schon ziemlich müde und auch hungrig. Wir haben keine Ahnung, wie viele Kilometer wir bis jetzt gelaufen sind. Anschließend führt uns die Tour vorbei an der Kirche, in das Tal „der sich kreuzenden Linien“ zwischen Rodange und Lamadeleine. Auf schmalen, mit Gehwegplatten ausgelegten Wegen zwischen großen Weiden erreichen wir eine dichte Baumallee, die ganz verloren inmitten der großen Felder steht. Unter dem dichten Blätterdach der Allee wurde eine große Mittagstafel für uns vorbereitet. Ziemlich geschafft und hungrig essen wir gemeinsam zu Mittag. Die Organisatoren erzählen uns mehr über die Touren mit Boris Sieverts durch die Südregion.

Wir haben die Touren mit Postkarten beworben, auch die Zeitung hat viel darüber berichtet. Wir haben Boris Sieverts eingeladen, weil wir dachten, es sei eine gute Möglichkeit, Menschen dieses „andere“ Sehen nahe zu bringen. Wir sind mit vielen Teilnehmern der Reisen heute

in regem Austausch. Sie zeigen nach den gemeinsamen Touren nun ein aktives Interesse an der Raumplanung. Die Touren wurden zu einem Modell für die luxemburgische Raumplanung, klarerweise ein etwas „anderes“ Modell als die konventionelle Regionalplanung, die nur ordnungspolitisch handelt und sagt, wo was sein soll. Dieses Modell soll ein ganzheitliches Bild der Region entwerfen: Welche Funktionen haben einzelne Teile, wo sind besondere Begabungen des Raumes, wo können Gemeinden besondere Beiträge zur Entwicklung der Region leisten.

Nach dem Mittagessen nähern wir uns einem dichten Wald und gehen auf der Trasse einer alten Schmalspurbahn auf den „Giele Botter“, einen ehemaligen Erztagebau. Die Vegetation wirkt sehr mediterran. Das ehemalige Tagebaugelände liegt zwischen Fond-de-Gras, Niederkorn und Petingen rund um den „Galgebierg“. Ein großer Teil, rund 255 ha dieser Kulturlandschaft, wurde Anfang der 90-er-Jahre zum Naturschutzgebiet umgewidmet. Wir durchqueren den Tagebau. Von einem Aussichtspunkt blicken wir in die Weite des Tales und auf das unter uns liegende Dorf Niederkorn.

Es gibt eine ziemlich starke Besiedlung entlang der Straße von Differdange, die Dörfer sind in den letzten 20–30 Jahren stark angewachsen. Parallel zur Straße fährt eine wunderschöne Bahn, die geschwungene Linien in die Landschaft zeichnet. Für den Ackerbau war die Sandschicht dieses Tales anfangs zu steil, so haben sich in der Steigung die Dörfer angesiedelt, auf dem schmalen Stück davor wurde Ackerbau betrieben. Die Dörfer sind dadurch extrem verdichtet und wechseln sich mit angrenzenden Wiesen, Stadien, Friedhöfen ab – für diese Region ein sehr typisches Landschaftsbild.

Nachdem wir den Tagebau verlassen haben, erreichen wir das Dorf Niederkorn. Über ein Feld gelangen wir durch einen versteckten Zugang zum Friedhof und auf den sich anschließenden Dorfplatz.

Wegen dieser vielen Ecken auf dem Weg vom Tagebau nach Niederkorn sehen wir nicht genau, worauf wir zugehen. Plötzlich gelangt man von der Weite des Tagebaus in diese komplett andere, dichte und hochkomplexe Geometrie eines fränkischen Dorfkerns am Steilhang. Der Dorfplatz von Niederkorn hat eine ganz eigene Charakteristik, die Wand am Ende dieses Platzes wirkt fast monumental, denn nicht nur die Wand, sondern auch der Platz steigt leicht an.

Niederkorn gehört zur Gemeinde Differdingen. Dort befindet sich das größte heute noch intakte Stahlwerk der Region. Über einen Schleichweg betreten wir das Betriebsgelände. In den beiden Klärteichen, in die das gesamte Wasser der Korn fließt, nachdem es den heißen Stahl gekühlt hat, mischt eine Maschine auf einer schwimmenden Plattform unaufhörlich Sauerstoff unters Wasser. Wir kommen auf dem „Crassier“, auf der Schlackenhalde, an und Boris Sieverts erklärt die Unterteilung des Betriebsgeländes. Ein Viertel der Fläche nimmt das Stahlwerk ein, ein Viertel der Wasserbereich und eine Hälfte die Schlackenhalde – alles zusammen ist ca. 170 ha groß, ungefähr so groß wie das Fürstentum Monaco. Der Stahlproduzent heißt Mittal Steel Company N.V. und hat sich vor kurzem mit Arcelor zusammengeschlossen. Das Werk produziert die größten Stahldoppel-T-Träger der Welt. Wir gehen mit einem Angestellten der hier arbeitenden Abbaufirma durch „die verbotene Landschaft der Schlackenberge“ und beobachten die Ausschüttung der glühenden Elektroschlacke aus riesigen Bottichen, bis das Sicherheitspersonal des Stahlwerks uns auffordert, das Gelände zu verlassen. Jenseits des Werkstores beginnt das Quartier Fussbann. Die Landschaft wirkt sehr brüchig; Wiesen, Brachflächen und randproduzierende Wohnstrukturen wechseln sich ab. Häuser werden zu Mauern und Grenzen, Kornfelder grenzen an türkische Gemüsegärten und das Stahlwerk überragt den Kirchturm. Auf dem Weg durch eine Wohnsiedlung und über große, gelbe Wiesen gelangen wir auf den Place des Aliés: Hier spielen Kinder, Mütter treffen sich, alte Menschen diskutieren und Autos parken – der Platz, auf den ersten Blick ein lieblos behandelter, mangels anderweitiger Nutzung als Parkplatz deklarierter Asphaltfleck, wird als öffentlicher Platz genutzt. Die räumliche Konstellation scheint lapidar zu sein: Parkplatz, Weide, Schule, Kirche und Stahlwerk – die Wohnhäuser reichen erstaunlich nah an das Werk –, dennoch entfaltet dieser Platz eine Aura, die so manchem architektonisch deutlich gefassten Stadtplatz abgeht.

Unsere Tagesreise geht nach mehr als 15 km Fußmarsch zu Ende und wir erreichen ziemlich müde den Sitz der Firma Arcelor, ein Hochhaus im internationalen Stil. Wir steigen auf das Dach des Hochhauses und sehen uns alles noch einmal von oben an. Anhand von Büchern und Bildern erläutert uns Boris Sieverts weitere Details zu Differdange. Anschließend gehen wir zum gemeinsamen Abendessen ins Hotel Petit Casino am Marktplatz.

Am nächsten Tag setzen wir unsere Reise mit dem Fahrrad fort. Wir fahren auf einem Radweg, auf einer alten Erzbahntrasse und über eine Lastwagenpiste durch ein ehemaliges Tagebaugelände Richtung Belval. Auf dem Zeugenberg vor Soleuvre haben wir einen tollen Panoramablick auf Belval und sehen aus der Ferne das stillgelegte und teilweise bereits neu genutzte Stahlwerk – den Park Belval. Der Park erstreckt sich über knapp 2 km und funktioniert als eigenständige Einheit. Er verbindet die angrenzenden Quartiere des Standortes und bietet, so der Beschreibungstext zum Park Belval „Raum für Entspannung, Freizeit und Kommunikation, der allen Bewohnern von Belval zur Verfügung steht.“ Auf dem ehemaligen Stahlwerksgelände wird darüberhinaus die Luxemburger Universität angesiedelt, das Hauptgebäude einer großen Bank sowie eine Halle für Rockkonzerte.

Das ehemalige Werk wird durch diese zwei fantastischen Schornsteine gekennzeichnet – sie werden zu interessanten Skulpturen und „Landmarks“. Ursprünglich sollten sie abgerissen werden, aber zurzeit überlegt die Region, wie man sie sichern kann, denn sie werden als wichtiger Teil dieses Parks betrachtet. Der Aussichtspunkt, auf dem wir stehen, bietet einen vollkommenen Bildaufbau. Vor uns ein Vorhang aus Strommasten, gleich dahinter eine Wand aus Hochöfen. Spannende Blickpunkte orientieren sich oft an den Überlandleitungen; sie gliedern nochmals den Luftraum. Ganz hinten sehen wir den Fernsehturm, dort ist ungefähr das Ende der Südregion.

Durch die aus Wiesen und Siedlungsclustern bestehende Struktur der Gemeinde Sanem fahren wir nach Belval hinab.

Dort sehen wir erneut einen „Schlackenberg“ (französisch „Crassier“), eine aufgeschüttete und teilweise grün überwucherte Halde. Als in

den 70/80er-Jahren die Stahlbetriebe stillgelegt wurden, versuchte der Staat diese Halden teilweise zu nationalen Gewerbegebieten umzunutzen, also wieder mit produzierender Industrie zu belegen. Das hat nur teilweise funktioniert. Stattdessen haben sich hier mancherorts ganz neuartige Cluster aus Industrie, Einzelhandel und Handwerk gebildet.

Über Baustellen, Wiesen, alte Bahntrassen und Betonplateaus des aufgegebenen Stahlwerks fahren wir nun direkt auf den alten Hochofen zu. Das riesige Gelände wird in den nächsten Jahren zu einem eigenen Stadtteil entwickelt. Neben dem Park, der bereits erwähnten Universität, dem Bankhochhaus und der Konzerthalle sind ein Staatsarchiv, ein Hotel, ein Gründerzentrum und ein staatliches Verwaltungsgebäude geplant. Einige Bereiche wurden schon umgesetzt, aber das gesamte Gelände steht heute aktiv im Umbau. Über die Stahlwerksarbeiterbrücke gelangen wir auf französischen Boden. Es ist ein seltsames und gleichzeitig faszinierendes Gefühl, kontinuierlich Grenzen zu überqueren und ständig Kulturen und Sprachen zu wechseln. Irgendwie scheint alles eins zu sein und doch zeigen sich, z. B. in der äußeren Erscheinung der Wohnhäuser, kleine Unterschiede. Während dieser zwei Tage ist es nicht möglich, die französische Seite des Dreiländerecks näher kennen zu lernen, aber Boris Sieverts erläutert in seinen kurzen Erzählungen immer wieder die diversen Eigenarten der drei Kulturen. Nachdem wir eine Zeit lang über Felder gefahren sind, treffen wir auf ein faszinierendes Bauwerk – ein Bahnviadukt –, das diese komplexe Landschaft stark dominiert. Es handelt sich dabei um eines der zahlreichen Transportbauwerke, die den Industrieverbund zwischen den französischen Erzabbauplätzen und den luxemburgischen Stahlwerken herstellten.

Die französischen Städtchen – wie zum Beispiel Russange, in dem wir uns jetzt befinden – haben im Gegensatz zu den Städten auf der luxemburgischen Seite ein viel stärkeres Selbstbewusstsein als Arbeiterstädte – im Sinne einer gesellschaftlichen Klasse. Das drückt sich auch baulich in der Einheitlichkeit der sehr bescheidenen Bebauung aus.

Anschließend fahren wir in das Tal der Alzette und gelangen auf einem verlassenen Gleisfeld zwischen Esch und Audin und über das Gelände des verlassenen Stahlwerks nach Esch. Fast zwei Kilometer tragen wir unsere Räder über große Wasserlachen, Schlamm bzw. Zäunen, und schieben sie durch hohes Gras vorbei an zugewachsenen Gleisen der ehemaligen Bahn des Stahlwerkes. Im Zentrum von Esch essen wir gemeinsam zu Mittag, eine italienische Familie hat in ihrem Restaurant eine große Pastavariation vorbereitet. Wir verlassen die Reisegruppe und fahren am späten Nachmittag zurück nach Italien, die anderen Teilnehmer reisen nach dem Mittagessen mit Boris auf ihren Fahrrädern weiter.