



Empfehlungen des
internationalen Expertengremiums
an das politische Lenkungsgremium
zum integrativen Verkehrs- und
Landesentwicklungskonzept IVL
für das Großherzogtum Luxemburg

Luxemburg im Oktober 2003



Präambel

1 Auftrag, Vorgehensweise und Randbedingungen

2 Prinzipien des IVL

- 2.1 Szenarien der Bevölkerungsentwicklung
- 2.2 Landschafts- und Umweltentwicklung
- 2.3 Verkehrsentwicklung
- 2.4 Siedlungsentwicklung

3 Räumliche Schwerpunkte des IVL

- 3.1 Die ländlichen Räume
- 3.2 Die „Nordstad“
- 3.3 Das Alzette-Tal
- 3.4 Die Hauptstadt Luxemburg
- 3.5 Die Südregion

4 Die nächsten Schritte

- 4.1 Landesentwicklung als Prozess
- 4.2 Prozessgestaltung
- 4.3 Handlungsfelder
 - 4.3.1 Die ländlichen Räume
 - 4.3.2 „Nordstad“
 - 4.3.3 „Landschaftsstadt“ Luxemburg



Präambel

Standortbestimmung

Dank einer sehr erfolgreichen Wirtschaftspolitik ist Luxemburg in den letzten Jahrzehnten zu einem der wohlhabendsten Länder Europas geworden. Mit weiterem Wirtschaftswachstum drohen aber die hohe Lebensqualität und Attraktivität im Großherzogtum verloren zu gehen, weil Grenzen der Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme, der Städte und der Landschaftsräume erreicht, punktuell bereits überschritten sind. Das Großherzogtum Luxemburg hat eine Entwicklungsschwelle erreicht, die ein konsequentes Handeln des Staats für eine zukunftssichere Landesentwicklung erfordert.

Notwendigkeit einer koordinierten Landesentwicklungs- und Verkehrspolitik

Die Entwicklung einer Raumstruktur, die sowohl das wirtschaftliche Wachstum als auch die Entfaltung einer vielfältigen und hochwertigen Umwelt für die Menschen und Unternehmen fördert, die die künftige Entwicklung des Standortes Luxemburg tragen werden, wird damit zur zentralen politischen Aufgabe.

Dies stellt den Staat vor neue Aufgaben und fordert über das Setzen von Rahmenbedingungen und das Bereitstellen von Infrastruktur hinaus aktives Handeln im Entwicklungsprozess, die Initiierung und Begleitung von Planungsprozessen und die Förderung von Schlüsselprojekten unter Einbindung der Zivilgesellschaft und des privaten Unternehmertums.

Der politische Wille, den Entwicklungsprozess nicht nur zu verwalten, sondern konsequent und aktiver als bisher zu gestalten ist die Voraussetzung für eine erfolgreiche integrative Landes- und Verkehrsentwicklung.

Gute Voraussetzungen für eine neue Urbanität

Mit seinen herausragenden Landschaftsqualitäten und vielfältigen Siedlungsstrukturen bietet das Großherzogtum Luxemburg gute Voraussetzungen für das Gestalten von urbanen Qualitäten, wie sie in der europäischen Standortkonkurrenz von den Trägern einer nachindustriellen, wissensbasierten Ökonomie eingefordert werden. Mit einer politischen Entscheidung für einen deutlichen Einwohnerzuwachs kann der notwendige Rahmen geschaffen werden, der in der Durchdringung von Stadt und Landschaft und in der Ausprägung der unterschiedlichen regionalen Charakteristika vielfältige ökonomische, soziale, sportliche und kulturelle Wahlmöglichkeiten und Erlebnisdimensionen eröffnet und trägt. Die mit diesem Wachstum gestaltbare Qualität und hohe Vielfalt möglicher Lebensstile müssen im Sinne einer neuen Urbanität als entscheidender Standortvorteil Luxemburgs gesehen und entwickelt, aber auch kommuniziert werden.



Der ländliche Raum als Lebensraum eigener Qualität

In dieser neuen Vernetzung von Stadt und Land sind die ländlichen Räume die wichtige und komplementäre Identitätsträger, weit jenseits ihrer Funktion als zu schützende und zu entwickelnde Ausgleichsräume. Sie bieten mit ihrer Geschichte, Kultur und Landschaft eigenständige ökonomische Perspektiven, die im Einklang von Siedlung und Landschaft, Umwelt und Landwirtschaft grenzübergreifend entwickelt werden können.

Die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs, der Fußgänger und Radfahrer

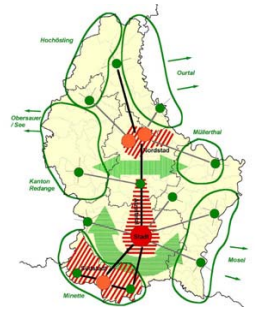
Die Zukunftsfähigkeit Luxemburgs in der europäischen Standortkonkurrenz ist unmittelbar mit der guten und umweltverträglichen Erreichbarkeit der Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorte für alle Bevölkerungsgruppen verbunden. Damit werden ein effizienter und attraktiver öffentlicher Nahverkehr und seine direkte Vernetzung mit den internationalen Anbindungspunkten Flughafen und Bahnhof Luxemburg unabdingbar.

Der hohe Motorisierungsgrad der Luxemburger Gesellschaft setzt einer schnellen Verbesserung des vergleichsweise schlechten ÖPNV-Angebots enge Grenzen, die Zielvorgabe eines ÖPNV-Anteils von 25 % erscheint längerfristig nur realisierbar, wenn es gelingt, den ÖPNV als bessere Alternative zum privaten PKW zu profilieren. Überzeugende Angebote müssen vor allem in den dichteren urbanen Räumen entwickelt werden, da hier der PKW an Systemgrenzen stößt und dem Entstehen der Neuen Urbanität buchstäblich im Wege steht.

Besondere Aufmerksamkeit muss der flächendeckenden Entwicklung eines engen Netzes von guten und sicheren Fuß- und Radwegen gewidmet werden, die Bereiche der neuen Urbanität bieten dafür mit der engen Zuordnung von Wohnen und Arbeiten, Bildung und Nahversorgung gute Ansatzpunkte

Integrative Landes- und Verkehrsentwicklung – ein Prozess, der eines langen Atems bedarf

Mit der Entscheidung für das Konzept integrativer Landes- und Verkehrsentwicklung steckt die Regierung einen Handlungsrahmen ab, der klare Ziele verfolgt aber hinreichend robust ist, um auch bei von den Prognosen abweichenden Entwicklungen seine Wirkung zu entfalten. Seine Umsetzung setzt über einen langen Zeitraum– jeweils problembezogen – die Mitwirkung aller wichtigen Akteure voraus. Das bedeutet, dass der Staat einen umfassenden Planungs- und Diskussionsprozess initiiert, alle Ebenen der Entscheidung und Verantwortung aktiviert und sicherstellt, dass dieser Prozess qualifiziert begleitet und zu unmittelbarem Handeln geführt werden kann. Durch Schlüsselprojekte sollte der Staat diesen Prozess inhaltlich orientieren und dynamisieren und die Ziele der integrativen Landes- und Verkehrsentwicklung so bildhaft und greifbar konkretisieren, dass sie von der Bevölkerung als Zukunftsvision positiv aufgegriffen und gelebt werden.



1 Auftrag, Vorgehensweise und Randbedingungen

Aufbauend auf das am 27.03.2003 verabschiedeten Programme Directeur d'Aménagement du Territoire wird seit März 2002 unter Federführung des Innenministeriums das IVL von einem aus Stadt- Landschafts- und Verkehrsplanern zusammengesetzten Planungsteam im engen Verbund mit den zuständigen Ministerien erarbeitet. Anfang 2003 wurde ein internationales Expertengremium berufen, das den Planungsprozess inhaltlich begleiten und konzeptionell orientieren soll.

Während die Ergebnisse der insgesamt 3 Workshops unmittelbaren Eingang in das IVL gefunden haben, will das Expertengremium mit diesem Papier den politischen Diskurs über die Zukunft Luxemburgs anstoßen und darauf hinwirken, dass das IVL seiner Rolle im Spannungsfeld von sektoriellen Fachplanungen und kommunaler Planungshoheit gerecht werden kann.

2 Prinzipien des IVL

Der Planungsansatz, die Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr integrativ in einem gemeinsamen Konzept zu bearbeiten, ist richtungsweisend. Er erlaubt es, frühzeitig Interessenslagen, Ziele und Zielkonflikte dieser Fachbereiche zu erfassen und im Diskurs mit den Akteuren einen Lösungskorridor festzulegen als Grundlage für koordiniertes Handeln und die notwendige Schwerpunktbildung der Maßnahmen.

Angesichts der Vielzahl offener Fragen muss das IVL ein robustes Konzept darstellen, das auch im Falle von veränderten Entwicklungsparametern seine Gültigkeit behält. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Entwicklung von Bevölkerung, Beschäftigung, Bruttosozialprodukt und Motorisierung anders verlaufen sollte, als angenommen. Auch veränderte Lebens- und Verhaltensmuster müssen in einem solchen Konzept realisierbar sein.

Eine wichtige Eigenschaft eines robusten Konzeptes ist seine Realisierbarkeit in abgeschlossenen und in sich schlüssigen Schritten, so dass bei eventuell nachlassendem Entwicklungsdruck keine unfertigen Fragmente der Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entstehen. In der Erarbeitung des IVL sind Planungsteam, Verwaltung und Expertengremium aus den verschiedenen fachlichen Ansätzen Landschaft, Siedlung und Verkehr zu übereinstimmenden konzeptionellen Ansätzen gekommen; auch dies spricht dafür, dass das gefundene Konzept eine solide Entwicklungsgrundlage darstellt.

Im Zusammenhang mit den realen Entwicklungsbedingungen ist die zielführende Wirkung des IVL regelmäßig zu prüfen, gegebenenfalls sind Kurskorrekturen durchzuführen. Die Prüfungsintervalle sollten nicht länger als 3 - 5 Jahre sein.

Grundlage jeder künftigen Entwicklung muss der haushälterische Umgang mit den natürlichen Ressourcen sein, dies ist durch regelmäßige Bilanzierung der wichtigen Ressourcenbereiche zu prüfen und nachzuweisen.



Auch vor diesem Hintergrund ist eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung des IVL zwingend erforderlich. Damit kann das IVL über seine Zielorientierungs- und Koordinationsfunktion hinaus zu einem zentralen Instrument des „Planungs-Controllings“ entwickelt werden.

2.1 Szenarien der Bevölkerungsentwicklung

Das IVL thematisiert zwei grundsätzlich mögliche Szenarien der Bevölkerungsentwicklung auf Grundlage einer prognostizierten Arbeitsplatzentwicklung (2020 insgesamt 395.000 Arbeitsplätze):

- Pendlerszenario : Der Arbeitsplatzzuwachs wird überwiegend durch Einpendler aus den Nachbarstaaten abgedeckt (Einwohnerzahl in Luxemburg 2020 : 511.000).
- Einwohnerszenario : Die Mehrzahl der neuen Beschäftigten verlegen ihren Wohnsitz nach Luxemburg (Einwohnerzahl in Luxemburg 2020 : 561.000).

Daraus ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an Landschafts-, Siedlungs-, und Verkehrsentwicklung. In Abwägung der Vor- und Nachteile beider Szenarien empfiehlt die Expertengruppe die Verfolgung des Einwohnerszenarios, da hier die für die angestrebten Entwicklungsziele erforderlichen Einwohnerpotenziale besser mobilisiert werden und gleichzeitig der Verkehrsaufwand weniger wächst.

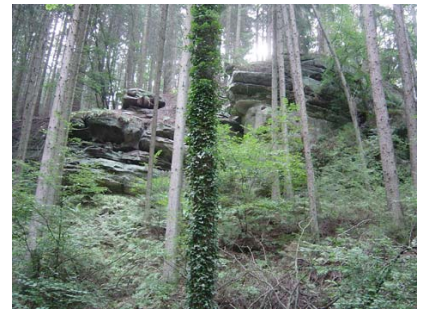
Die räumliche Zuordnung von Siedlungs- und Beschäftigtenentwicklung basiert auf dem Leitbild der dezentralen Konzentration (Programme Directeur), das im IVL so weiterentwickelt und konkretisiert wird, dass es hinreichend flexibel auch auf andere Entwicklungen reagieren kann.

2.2 Landschafts- und Umweltentwicklung

Das Großherzogtum verfügt über eine große Vielfalt an reizvollen Landschaftstypen und Landschaftsformen. Das ist ein unschätzbares Kapital: Vielfalt von Flora und Fauna sowie der hohe Stellenwert des Umweltschutzes bei Eingriffen in die Kulturlandschaft sind sehr gute Voraussetzungen für die weitere Entwicklung gerade in hoch entwickelten Ländern wie Luxemburg.

Aller Voraussicht nach werden menschliche Aktivitäten in den Kulturlandschaften noch weiter zunehmen. Es wird deshalb empfohlen, über die Sicherung und Vernetzung wertvoller Landschaftsräume und die Erhaltung, Wiederherstellung und Weiterentwicklung ökologischer Funktionen hinaus, Landschaftsentwicklung aktiv zu betreiben und die verschiedenen Regionen entsprechend ihrer jeweiligen Begabung auszuprägen.

Im Zuge des Agrarstrukturwandels hat sich der ländliche Raum grundlegend verändert sowohl in seinem Verhältnis von Wald zu Offenland als auch in der Funktion und im Erscheinungsbild der ländlichen Siedlungen. Der damit verbundene Verlust von Zeugnissen der Landschaftsgeschichte und des Reichtums an ökologischen und



ästhetischen Werten bedroht die Identität des Landes; die Täler von Sauer und Our sind dafür berechte Beispiele.

Mit weiterem Wachstum ist ein grundsätzliches Risiko gegeben, dass Umweltqualitäten und Potenziale verbraucht oder geschmälert werden. Gerade für den wissensorientierten Wohn- und Arbeitsstandort Luxemburg ist eine hohe Landschafts- und Freiraumqualität unabdingbar, wenn seine herausragende Attraktivität in der internationalen Konkurrenz erhalten und weiter ausgebaut werden soll. Dies gilt sowohl für das unmittelbare Wohnumfeld wie für die Naherholungs- und Feriengebiete.

Die Sicherung und Entwicklung von Wasserhaushalt, Boden und bioklimatischen Leistungen, von hochwertigen und vernetzten Lebensräumen für Pflanzen und Tiere als Basis und Indikator für hohe Umwelt- und Erholungsqualität werden damit zu einer zentralen Aufgabe der Zukunftssicherung. Es bedarf einer offensiven Strategie, die sich nicht nur auf die solide und aktuelle Informationsbasis eines flächendeckend wirksamen Umweltbeobachtungssystems, sondern auch auf eine intellektuelle und emotionale Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Land abstützt. Intensive Öffentlichkeitsarbeit und Einbeziehung der Menschen in den Entwicklungsprozess können die Schaffung und Aktivierung dieser Basis befördern.

In einer umfassenden Initiative sind Konzepte aufzustellen für

- Wasserhaushalt (Vollzug der EU Wasserrahmenrichtlinie)
- Böden
- Bioklimatische Leistungen
- Lebensräume von Pflanzen und Tieren unter besonderer Berücksichtigung der Rolle Luxemburgs im Rahmen des europäischen Biotopschutzes

Sie sind einzubinden in den Zusammenhang einer umfassend verstandenen Erholungsvorsorge für Bevölkerung und Fremdenverkehr. Damit sind hohe Ansprüche gestellt und zu erfüllen an die Gestalt von Landschaft und Freiraum mit ihren Fähigkeiten, körperliche und seelische Gesundheit zu fördern, an ihre Dokumentations- und Bildungsfunktion vor dem Hintergrund der regionalen Identitäten der Kulturlandschaft und an die erholungswirksame Infrastruktur.

Die Thematisierung der Entwicklung und Gestaltqualität der Kulturlandschaft muss intensiviert werden. Dies ist sowohl Gegenstand der räumlichen Gesamtplanungen als auch der Fachplanungen beispielsweise in Form der Umweltverträglichkeitsprüfungen, die über den Erhaltungs- und Pflegeaspekt hinaus Ziel- und Maßnahmenkonzepte zur Landschaftsentwicklung beinhalten, die konkreten Entwicklungsabsichten von Land- und Forstwirtschaft, Siedlung und Infrastruktur einbeziehen und regionsspezifisch ausprägen müssen.

Für den Süden des Großherzogtums ist daraus abzuleiten, dass Siedlungs- und Infrastrukturvorhaben die Entwicklung eines regionalen, durchlässigen und vernetzten Grünzugs befördern müssen, der sich im Südwesten bis in das Luxemburgische Moseltal erstreckt. Im Norden sollten die Erhaltung und Schonung der Gestaltqualitäten, speziell der freien Plateaus und Täler und die grenzüberschreitende Gestaltung der Landschafts- und Schutzzräume zum Planungsgrundsatz erhoben werden.



2.3 Verkehrsentwicklung

Verkehrspolitische Zielsetzung

Mit der Vorgabe einer Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am gesamten motorisierten Verkehr auf 25 % wird ein richtungsweisendes und ambitioniertes verkehrspolitisches Ziel gesetzt. Dieses Ziel ist – gerade im Kontext Luxemburg – nur erreichbar, wenn eine konsequente Förderung des ÖV mit Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) kombiniert wird. Gleichzeitig sind auch Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer in die verkehrspolitische Zielsetzung aufzunehmen, da von diesen gerade im städtischen Raum erhebliche Verkehrsleistungen umweltverträglich übernommen werden. Aus diesem Grund wird empfohlen, die bisherige ausschließlich bimodale Betrachtung des Modal Split auf die vollständige Betrachtung auszuweiten und die entsprechend umgerechneten Zielwerte zu diskutieren. Dabei sollten auch Zwischenziele in kleinen Zeitintervallen (maximal 5 Jahre) festgelegt werden, um eine kurzfristigere Erfolgskontrolle zu ermöglichen.

Verkehrspolitisches Ziel für den bi-modalen Split

	IST 2002	Ziel 2020
ÖV	12 %	25 %
MIV	88 %	75 %

Verkehrspolitisches Ziel für den vollständigen Modal Split (d.h. unter Berücksichtigung der Weganteile aller Verkehrsmittel):

	IST 2002	Ziel 2020
NMV (nicht motorisierter Verkehr)	20 %	25 %
ÖV	10 %	19 %
MIV	70 %	56 %

Rahmenbedingungen zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen

Die gegenwärtig feststellbare geringe Akzeptanz des ÖV und nicht motorisierter Verkehrsmittel kann nur durch eine umfassende Strategie erhöht werden, die zu einer grundlegenden Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Betrieb effizienter und komfortabler ÖV-Systeme führt.

- **Siedlungsdichte erhöhen**

Die durchschnittliche Siedlungsdichte ist in Luxemburg sehr niedrig, sie erlaubt mit weniger als 20 Einwohner pro Hektar keine ökonomische Ausrichtung des ÖV und keine Förderung des nicht motorisierten Verkehrs. Die erforderlichen Minstdichten von 25 Einwohnern pro Hektar machen die gezielte Durchsetzung von urbaneren Wohnformen sowohl bei neuen



Siedlungsprojekten als auch in der Nachverdichtung bestehender Siedlungsgebiete notwendig. Dies muss auf kommunaler Ebene zu einer neuen Politik der

Flächenentwicklung führen, die der Notwendigkeit höherer Dichten und kompakter, funktional gemischter Siedlungskörper Rechnung trägt. Dabei ist besonders die Möglichkeit der schrittweisen Entwicklung zu sichern, um auf eine mögliche Verlangsamung der aktuellen Entwicklungsdynamik reagieren zu können.

- **Öffentlichen Verkehr prioritär fördern**

Die mit ca. 650 PKW/1000 EW extrem hohe Motorisierung der Bevölkerung Luxemburgs macht eine Erhöhung des auch im internationalen Vergleich niedrigen ÖV-Anteils von landesweit 12% im bimodalen Split (10% im Modal-Split aller Verkehrsteilnehmer) nur dann wahrscheinlich, wenn erhebliche und gezielte Anstrengungen im Ausbau der ÖV-Systeme unternommen werden.

Dies erfordert im wesentlichen ein Umdenken und eine wesensgerechte Behandlung des ÖV gegenüber dem MIV. Der öffentliche Verkehr sollte so ausgestaltet sein, dass auch die stärkeren sozialen Gruppen vom Vorteil der Benutzung des öffentlichen Verkehrs überzeugt sind. Dies kann – ähnlich wie in der Schweiz – nur gelingen, wenn ein dicht vertaktetes, leistungsfähiges und komfortables System entsteht.

Zwingend ist angesichts knapper werdender Mittel die prioritäre Förderung des ÖV. Wenn MIV und ÖV gleichermaßen gefördert werden, geht dies auf Kosten des ÖV. Demzufolge ist eine zielführende Prioritätensetzung unabdingbar und zwar über die ganze Transportkette von der Quelle zum Ziel.

Die Grundstruktur eines attraktiven ÖV-Systems muss, wie im IVL vorgesehen, auf dem Schienenverkehr (Eisenbahn, Train-Tram) basieren, ergänzt durch ein darauf abgestimmtes Bussystem. Neben einer guten Infrastruktur ist auch auf einen optimalen, vom MIV unbehinderten Betrieb, begleitet von Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, großes Augenmerk zu legen.

Wegen der vorhandenen und langfristig angestrebten Besiedlungsstruktur des Landes kann das verkehrspolitische Ziel nur erreicht werden, wenn vor allem in den dichter besiedelten Teilen von Luxemburg die Benutzung des ÖV stimuliert wird. In diesen Bereichen muss der ÖPNV-Anteil im bi-modalen Split im Ziel-/Quell-/Binnenverkehr zwingend 40 – 60 % (30 – 45 % im Modal-Split aller Verkehrsmittel) erreichen. Hier wird das Projekt Belval-West zum Schlüsselprojekt und Prüfstein.

Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist es richtig, die Anstrengungen zunächst auf den Einzugsbereich der Landeshauptstadt und den Süden des Landes zu konzentrieren. Die Investitionen müssen gleichzeitig die gegenwärtig – im Vergleich mit anderen europäischen Metropolitanräumen – schlechte internationale Erreichbarkeit verbessern. Anschlüsse an das Hochgeschwindigkeitssystem der Bahnen und an den Flughafen müssen mit Priorität weiter verfolgt werden.



Die Siedlungsentwicklung hat im Bereich der Stationen des öffentlichen Verkehrs höhere Nutzungsdichten sicherzustellen und Trassen und Standorte von Bahnstationen für neue Bahnlinien freizuhalten.

Für ein konkurrenzfähiges ÖV-Angebot ist vor allem die Zuverlässigkeit des Busses zu erhöhen nach dem Leitsatz "zwischen den Haltestellen freie Fahrt".

Auch für die peripheren und dünner besiedelten Räume speziell im Norden des Landes kann der ÖV attraktiver gestaltet werden, beispielsweise mit gut koordinierten und dichter getakteten Bussystemen, dem Ausbau von P&R an Bahnstationen und gegebenenfalls der Reaktivierung alter Bahnlinien. Ein nachfragegesteuertes ÖV-System für Schwachlastzeiten wie Wochenende, Abend- und Nachtzeiten (z.B. Rufbus- oder Anrufsammeltaxi-Systeme) und die Installation eines luxemburgischen Verkehrsverbundes können dazu wesentliche Beiträge leisten.

- **Parkraumpolitik, Verkehrsberuhigung, Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und Mobilitätsmanagement**

Allein mit einer Förderung der zum Auto alternativen Verkehrsmittel (ÖV, NMV) sind die angestrebten Ziele erfahrungsgemäß nicht zu erreichen. Deshalb werden eine Parkraumbewirtschaftung und eine restriktive Parkraumpolitik für Neubauten im Einzugsbereich attraktiver ÖV-Haltestellen und der Stadtzentren empfohlen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Mobilitätsmanagement sind als ergänzende und unterstützende Maßnahmen bestens geeignet. Es wird empfohlen Kostenwahrheit im Verkehr einzuführen, damit der Autoverkehr die externen Kosten aus Umweltbelastung, Stau und Gesundheitsschädigungen usw. trägt. Dazu sind die Anhebung der Benzinpreise auf das Niveau der Nachbarstaaten sowie Roadpricing erforderlich; für diesen Maßnahmenbereich sind strategische Konzepte abgestimmt auf das IVL zu entwickeln.

Im Sinne der angestrebten nachhaltigen Verkehrsentwicklung wird empfohlen, dem Fußgänger- und Radverkehr vor allem im Innerortsbereich und in Verdichtungsgebieten einen weit größeren Stellenwert als bisher zu geben.

- **Straßeninfrastruktur**

Wie im ÖV ist eine qualitativ hochwertige, mit den Zielen der Landschafts- und Siedlungsentwicklung abgestimmte Straßeninfrastruktur eine wichtige Voraussetzung für hohe Wohnqualität und die Sicherung der notwendigen Erreichbarkeit. Die im IVL dargestellten baulichen Maßnahmen der Straßeninfrastruktur entsprechen diesem Anspruch, ohne die Priorität des ÖV in Frage zu stellen.



2. 4 Siedlungsentwicklung

Regionale Begabungen fördern

Das IVL legt die Basis für die vorgesehene Stärkung der regionalen Planungen. Damit wird es möglich sein, die vorhandenen Begabungen der einzelnen Regionen des Großherzogtums mit ihren spezifischen kulturellen, landschaftlichen und ökonomischen Gegebenheiten zu fördern.

Der Süden des Landes zusammen mit der Landeshauptstadt eröffnet gerade in Verbindung mit dem Einwohnerszenario die Möglichkeit, das städtische Potenzial zu erhöhen, um sich damit auch in der Konkurrenz europäischer Metropolregionen auf besondere Weise profilieren und positionieren zu können. Dies erfordert eine aktive planerische Begleitung, welche die angestrebte Gesamtentwicklung im Auge hat. Mit einer ungesteuerten, gesichtslosen Zersiedlung, wie sie für viele urbanisierte Regionen in Europa typisch ist, wäre eine große Chance vertan.

Es wird deshalb ein Vorgehen empfohlen, das staatliche Interventionen dort im besonderen Maß forciert, wo dies aufgrund der angestrebten Siedlungsentwicklung und der Vielzahl zu koordinierender Maßnahmen im Bereich Siedlung, Verkehr und Landschaft angezeigt ist. Aus Sicht der Experten trifft dies in besonderem Maße auf die schon urbanisierten Teile des Landes zu. Umfassender Handlungsbedarf zur regionalen Profilierung wird im Süden und in der „Nordstad“ gesehen. In den eher ländlichen Regionen können durch staatliche Impulse die Eigentriebkkräfte einer Vielzahl von Gemeinden nachhaltig gefördert werden.

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Der haushälterische Umgang mit dem Boden als Leitprinzip der Raumentwicklung bedeutet auch für das Großherzogtum Luxemburg das Primat der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung. Damit ist gemeint, dass prioritär die bestehenden Flächenreserven im Bestand für Entwicklungen genutzt werden, bevor weitere Neuausweisung auf der „Grünen Wiese“ in Angriff genommen werden. Die beabsichtigte Umnutzung von Industriebrachen im Süden des Landes, aber auch die städtebaulichen Verdichtungen am Kirchberg sind dafür ausgezeichnete Beispiele.

Bauliche Entwicklungen sollten generell mit angemessener Dichte erfolgen, auch um die Entwicklung und die Benutzung des öffentlichen Verkehrs abzusichern. Deshalb sollten bauliche Entwicklungen mit erhöhter Dichte vor allem im fußläufigen Einzugsbereich von vorhandenen oder neuen Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs gefördert werden.

Im IVL wurde eine Übersicht aller Siedlungsflächenpotentiale erstellt. Sie ist eine wertvolle Grundlage für die Beurteilung aus landesweiter, regionaler und kommunaler Sicht. Es zeigt sich, dass auch außerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges enorme Siedlungsflächenreserven bestehen. Diese wurden teilweise schon vor Jahrzehnten als Bauland ausgewiesen. Im Interesse eines nachhaltigen und integrativen Konzeptes muss geklärt werden, welche Flächen entwickelt werden können und welche eher nicht. Dabei



dürften aktive Elemente wie die Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln und restriktive wie unter Schutz zu stellende Landschaftselemente zentrale Kriterien sein. Im Einzelfall ist zu prüfen, wie unter Wahrung der Planungsautonomie der Gemeinden zukunftsweisende Lösungen gefunden werden können. Die im Aufbau befindliche Regionalplanung von Luxemburg kann dabei eine wichtige Rolle als Vermittlerin übernehmen.

Die Expertengruppe ist sich bewusst, dass Innenentwicklung vor Außenentwicklung eine große Herausforderung für die Akteure und zuständigen Institutionen darstellt. Neuere Entwicklungen im regionalen und kommunalen Flächenmanagement zeigen, dass mit der Förderung von Innenentwicklung auch die Qualität des Bestandes verbessert, soziale Infrastrukturen gesichert und die Potenziale für den öffentlichen Verkehr erhöht werden können. Diese nachhaltige Siedlungsentwicklung ist von den zuständigen Ministerien mit entsprechenden Anreizen und qualifizierten Verfahren sicherzustellen.

Raumentwicklung beim Flughafen beachten

Im internationalen Vergleich ist die Erreichbarkeit von Luxemburg derzeit nicht attraktiv genug. Gerade kleinere, hoch entwickelte Länder sind aber in besonderem Maße auf den Austausch über die Ländergrenzen angewiesen. Damit gewinnt der Verbund aus Flug- und Schienenverkehr eine hohe Bedeutung. Der geplante Anschluss des Flughafens mit einer Bahnverbindung von Hauptbahnhof – Flughafen – Plateau Kirchberg ist sehr zu empfehlen, wobei auch eine direkte Anbindung des Flughafens mit Fernzügen zu fordern ist. Ziel muss sein, die Landeshauptstadt und die wichtigen Entwicklungspole insbesondere im Süden des Landes direkt erreichen zu können.

Da - ähnlich wie in früheren Zeiten Bahnhöfe - Flughäfen heutzutage wichtige Städtebildner sind, wird die aktive Gestaltung des räumlichen Umfeldes des Flughafens immer wichtiger. Die verkehrliche Nähe des Plateaus Kirchberg wird die Entwicklung dieses Bereichs zur eigentlichen „Flughafenstadt“ befördern.

Um dem Flughafen die notwendige langfristige Entwicklungsperspektive zu eröffnen, müssen Betriebskonzept und Siedlungsentwicklung im weiteren Umfeld kurzfristig aufeinander abgestimmt werden. Im Sinne zukunftsorientierter Prävention wird empfohlen, den weiteren Planungen im Lärmeinzugsbereich niedrigere Lärmschutzgrenzwerte, als derzeit gültig, zu Grunde zu legen. Dies gilt insbesondere für die Ausweisung neuer Baulandgebiete.



3 Räumliche Schwerpunkte des IVL

In Übereinstimmung mit dem IVL empfiehlt die Expertengruppe ein dezentrales räumliches Entwicklungskonzept. Nicht ein Zentrum soll gefördert werden, vielmehr soll die weitere Entwicklung in Anknüpfung an die Geschichte von Luxemburg landschaftliche, historische und regionale Gegebenheiten und Eigenheiten anerkennen und bereits getätigte Investitionen in Siedlungen und Infrastrukturen berücksichtigen. Erfahrungen zeigen, dass die Koordination raumbedeutsamer Aktivitäten bei einer solchen Leitidee besser handhabbar ist und der Entfaltung von Ideen und Initiativen mehr Spielräume verschafft. Weitere Konzentrationen auf der einen Seite und Entleerung peripherer Gebiete auf der anderen Seite würden nicht nur den historischen Aufbau Luxemburgs zerstören, sondern vermutlich auch soziale Probleme in den Städten und ländlichen Regionen erzeugen.

Die Expertengruppe schlägt ein Konzept vor, das differenziert auf die ländlich geprägten Regionen, die noch zu entwickelnde „Nordstad“, die auf die Schienenerschließung abgestimmte Siedlungsentwicklung im Alzettetal, die Urbanisierung in und im Einzugsbereich der Landeshauptstadt Luxemburg und eine über viele Jahre und Jahrzehnte sich entwickelnde Südregion reagiert.

Mit gezielter Bündelung von öffentlichen und privaten Investitionen können in diesen Handlungsschwerpunkten die notwendigen Impulse gesetzt und die jeweiligen Standortprofile entwickelt werden, z.B. im Zusammenspiel von verdichtetem Siedlungsbau und schienengebundenem Verkehrsmittel.

3.1 Die ländlichen Räume

Die ländlichen Räume sind einem tiefgreifenden Strukturwandel unterworfen der zur Entwicklung neuer regionaler Leitbilder zwingt, wenn im Ergebnis nicht Zersiedlung und funktionale Entleerung stehen sollen. Der ländliche Raum verfügt über Potenziale, die im Prozess der weiteren Urbanisierung der luxemburgischen Verdichtungsräume entwicklungsfähig sind. Durch die damit erreichbare Diversifizierung von Arbeitsplätzen und die Stärkung der Infrastruktur in den zentralen Orten können den Bewohnern des ländlichen Raumes ökonomisch tragfähige Perspektiven angeboten werden. Eine maßvolle Verdichtung und Innenentwicklung im Sinne einer maximalen Ressourcenschonung haben auch hier hohe Priorität und ermöglichen eine angemessene ÖPNV-Versorgung.

Zentrale Aufgabe der Raumentwicklung ist, dem kulturellen und sozialen Wandel der Bevölkerung und den damit entstehenden neuen Lebensstilen die entsprechenden räumlichen Chancen unter Nutzung der lokalen Ressourcen bereitzustellen. Deshalb ist die Ausprägung der regionalen Charakteristika und der grenzübergreifenden Verflechtungen in den Vordergrund zu stellen. Dies muss auf kommunaler Ebene eine Aktualisierung der Bauleitplanung nach sich ziehen.

Die Einbeziehung der Bewohner der ländlichen Räume in die Diskussion und Umsetzung dieser Leitbilder ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Entwicklungsprozess. Impulse sind durch die Formulierung und die Förderung von Schlüsselprojekten zu setzen.



3.2 Die „Nordstad“

Die „Nordstad“ muss als Versorgungs- und Arbeitsplatzzentrum für den Norden und den Zentralraum Luxemburgs weiterentwickelt werden. Wichtig ist, dass ein breites Programm an hochwertigen Einrichtungen ein attraktives und vollständig ausgebildetes Zentrum entstehen lässt.

Im Bereich Diekirch – Ettelbrück wird empfohlen, mit einer verstärkten interkommunalen Abstimmung in Umsetzung der regionalen Entwicklungsziele vorhandene Siedlungsflächenreserven als Potential für eine gemeinsame Entwicklung zu aktivieren. Daraus kann sich, am nördlichen Abschluss des Alzette-Tales, ein städtischer Raum als neue, vergleichsweise kleine, aber qualitativ hochwertig ausgestattete „Nordstad“ etablieren. Ein Train-Tram sollte die Verbindung nach Luxemburg stärken und mit dezentralen Park-and-Ride-Anlagen zur erwünschten Erhöhung des Anteils am öffentlichen Verkehr beitragen. Im Bereich des Flusslaufes sind die Entwicklungen mit dem Hochwasserschutz abzustimmen. Die neuen, schnellen und leistungsfähigen Verbindungen zur Hauptstadt - insbesondere die Autobahn - verlangen besondere Anstrengungen zur Entwicklung der Identität der Nordstad.

Versorgungseinrichtungen, Siedlungsverdichtungen und Betriebsansiedlungen sollen in guter Erreichbarkeit der Haltestellen des Schienennetzes und des Busliniennetzes erfolgen. Das heißt, dass eine Verdichtung in Tallagen (z.B. durch Umnutzungen) in kompakter Weise und unter besonderer Berücksichtigung der Hochwasserproblematik gegenüber den vorgesehenen MIV-orientierten Plateausiedlungen unbedingt vorzuziehen ist. Damit wird sich die Bevölkerungszunahme der „Nordstad“ aus Platzgründen nur im gemäßigten Rahmen bewegen können.

3.3 Das Alzette-Tal

Die vorhandenen Siedlungsstrukturen und die bereits vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere des schienengebundenen Verkehrs im Einzugsbereich der Landeshauptstadt, sind für das Alzettetal gute Voraussetzungen für eine intensivere bauliche Nutzung. Gerade im Einzugsbereich bestehender bzw. neu zu errichtender Stationen des öffentlichen Verkehrs kann dem Prinzip Innen- vor Außenentwicklung Rechnung getragen werden. Der damit gestaltbare urbane Charakter kann eine Chance sein, das bauliche Erscheinungsbild des Tales zu verbessern und bei gleichzeitiger Verbesserung des Hochwasserschutzes und des Landschaftsbildes die vorhandenen Zersiedelungstendenzen in geordnete Bahnen zu lenken.

Auch aus verkehrsplanerischer Sicht wird die Achse des Alzette-Tals für eine Siedlungsverdichtung bei Realisierung des Train-Tram-Projektes als gut geeignet eingestuft. Die Siedlungsverdichtung muss primär im Einzugsbereich der Bahnhaltestellen der zukünftigen Bahn/Tram erfolgen, um eine ÖV-orientierte Erschließung zu garantieren. Die Lage der zukünftigen Haltestellen ist mit dem Siedlungseinzugsbereich abzustimmen, wobei auch eine Veränderung der derzeitigen Lage von Haltestellen in Erwägung gezogen werden soll. Eine Forcierung der Siedlungsentwicklung ohne Ausbau des



Schienenverkehrs beziehungsweise außerhalb des Haltestelleneinzugsbereiches ist zu vermeiden.

3.4 Die Hauptstadt Luxemburg

Die Landeshauptstadt hat sehr interessante Perspektiven der weiteren städtebaulichen Entwicklung. Die Erreichung von ca. 100.000 – 110.000 Einwohner ist eine zentrale Voraussetzung, um ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen Einwohnern und Beschäftigten gewährleisten sowie die Tragfähigkeit für eine hochwertige Infrastruktur sicherstellen zu können.

Dabei muss die Ausnutzung der inneren Flächenreserven im Vordergrund stehen. Dies betrifft die weitere Entwicklung des Kirchberges, aber auch Gebiete vor allem im Westen und Süden der Stadt. Beim Entwicklungsgebiet Cloche d'Or sollte auf eine stärkere Durchmischung der Nutzungen hingewirkt und vor allem eine wesentlich attraktivere Erschließung durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden. Da eine Verdichtung der Besiedlung ohne attraktive ÖV-Achse im Widerspruch mit den verkehrspolitischen Zielen des IVL steht, sollte der Ausbau einer leistungsfähigen ÖV-Tangentiallinie auf eigener Trasse verfolgt werden. Zur optimalen Erschließung des Plateau Kirchberg ist das Projekt Train-Tram umzusetzen.

3.5 Die Südregion

In der Südregion liegt ein erhebliches Potential für Siedlungsverdichtung. Zusammen mit der Landeshauptstadt ergibt sich die Chance, einen mit der Landschaft vernetzten urbanisierten Raum zu gestalten. Aktive Maßnahmen der Landschaftsentwicklung, wie die Ausbildung eines für die Bevölkerung in weiten Teilen nutzbaren grünen Gürtels, müssen diesen Urbanisierungsprozess begleiten.

Die Aktivierung dieses Potenzials kommt auch den verkehrspolitischen Zielsetzungen des IVL sehr entgegen. Mit der beabsichtigten Konversion ehemaliger Industrieareale im Süden (Belval West), der Errichtung von Bildungseinrichtungen mit nationaler Bedeutung und dem Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen sind entscheidende Weichen für die Landesentwicklung gestellt worden. Aus Sicht der Expertengruppe ergeben sich mit den zu tätigen Investitionen im Süden große Chancen, aber auch große Herausforderungen, demonstrative Wirkungen für eine integrierte Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr zu erzielen. Insbesondere wird eine landesweite Erhöhung des ÖV auf ca. 25 % des bi-modalen Splits (19 % unter Berücksichtigung des nichtmotorisierten Verkehrs) nur erreichbar sein, wenn im Süden der Anteil des öffentlichen Verkehrs weit über diesen Wert gesteigert werden kann. Die Investitionen im öffentlichen Verkehr mit direkten Verbindungen zu wichtigen Zielen in die Landeshauptstadt, aber auch zum Flughafen, sind deshalb prioritär.

Eine weitere Herausforderung liegt in der koordinierten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Mit der Entwicklung einer „Landschaftsstadt“ kann Luxemburg in der internationalen Konkurrenz einen einmaligen Standort anbieten und damit die Chancen für weiteres Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung verbessern.



4 Die nächsten Schritte

4.1 Landesentwicklung als Prozess

Mit der Erarbeitung des IVL wurde ein langfristiger Prozess eingeleitet, der zu steuern, zu evaluieren und durch konkrete Aktionen anzustoßen und umzusetzen ist. Planungsdocument und Expertenpapier bilden dafür die Arbeitsgrundlage.

Da die luxemburgische Regierung dieses ambitionierte Projekt angestoßen hat, gehen die Experten davon aus, dass sie die Steuerung des weiteren Prozesses engagiert voran bringen wird, auch wenn das luxemburgische Planungssystem den lokalen Autoritäten im wesentlichen die Planungshoheit (reglementarische Bestimmungen, Aktionen) überträgt. Die Empfehlungen der Expertengruppe wenden sich demnach prioritär an die nationale Regierung, beziehen sich aber auf die regionale und nationale Ebene, unter der Annahme, dass die Gemeinden sich regional koordinieren.

Mit dem IVL werden neue Entwicklungsorientierungen festgelegt. Bezogen auf dieses neue, langfristige Zielsystems sind alle laufenden Projekte auf den Prüfstand zu stellen.

Die Expertengruppe plädiert dafür, dass Aktionen und Verfahren den Besonderheiten der verschiedenen Räume des Landes entsprechend gestaltet werden. Dies bedeutet, dass die nationale Regierung unterschiedliche Rollen übernehmen und unterschiedliche Aktionen ausführen muss. Je nach Kontext muss die Regierung fördern, unterstützen oder auch die Initiative und die Führungsrolle übernehmen, wenn es um nationale Interessen geht und alle verfügbaren Mittel auf nationaler Ebene genutzt werden sollen.

4.2 Prozessgestaltung

Das IVL ist ein Programm, das im weiteren Prozess koordiniert und regelmäßig fortgeschrieben werden muss. Dazu sind offene und transparente Strukturen zu schaffen die alle an der Entwicklung Luxemburgs beteiligten Akteure einbindet und insbesondere die Bürger ansprechen, um zu Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung beizutragen.

Basierend auf den gute Erfahrungen im Arbeitsprozess des IVL hält es die Expertengruppe für angebracht, die bisherige Organisationsstruktur, die Ministerien, Fachbüros und externe unabhängige Experten zusammenbindet, beizubehalten und an die neue Aufgabenstellung anzupassen.

Eine Vertiefung der Kooperation zwischen den Ministerien und der Kommunikation mit der Öffentlichkeit ist essentiell für den Erfolg des Prozesses.

Das IVL ist ein Rahmen für weiterführende Planungen auf regionaler und lokaler Ebene und für anstehende Projekte mit überörtlicher Bedeutung. Im weiteren Verfahren ist eine differenzierte Vorgehensweise, basierend auf der Komplexität und dem Umfang der



räumlichen Probleme und Aufgaben zielführend. Entsprechende Mittel und Werkzeuge sind bereitzustellen.

Da einerseits die personellen und finanziellen Ressourcen begrenzt sind und andererseits in einem möglichst kurzen Zeitraum konkrete Ergebnisse erzielt werden sollen, erscheint es sinnvoll, sich auf drei prioritäre Handlungsfelder zu konzentrieren und dabei implizit für unterschiedliche Aufgabenfelder der Integration von Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung modellhafte Lösungsansätze zu entwickeln.

4.3 Handlungsfelder

4.3.1 Die ländlichen Räume

Die ländlichen Räume in Luxemburg sind geprägt durch eine Kulturlandschaft in der die Funktionen Landwirtschaft, Natur und Erholung sehr differenziert und von hohem Wert für ganz Luxemburg präsent sind.

Im Rahmen des weiteren Prozesses soll eine regionale Strategie für die jeweiligen Teilräume unter Betonung der regionalen Identität entwickelt werden.

Zur Wahrung und Entwicklung der Chancen dieser Räume formuliert die Expertengruppe folgende Empfehlungen:

- Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung konkreter Modellvorhaben, um dabei lokale Potenziale und Ressourcen zu nutzen.
- Nutzung des bestehenden Potentials aus der Arbeit der Naturparke als Motor für die Entwicklung des gesamten ländlichen Raumes.
- Unterstützung bei der Organisation von regionalen Foren über die Probleme und Entwicklungsideen des ländlichen Raums, um den allgemeinen Meinungsaustausch zum ländlichen Raum zu fördern und den lokalen Sachverstand in die Konkretisierung der Strategie einzubinden
- Hilfestellung für Gemeinden bei der Entwicklung von modernen Organisationstechniken bezüglich des Raummanagements.
- Unterstützung der ländlichen Gemeinden bei der Entwicklung einer regional wirksamen Grundausstattung mit öffentlichen Einrichtungen.
- Entwicklung einer Landschaftstypologie und eines darauf bezogenen Zielsystems.
- Unterstützung der Gemeinden im Hinblick auf Kooperationen oder Fusionen durch personelle und finanzielle Mittel unter Berücksichtigung einer angepassten Infrastrukturausstattung



4.3.2 „Nordstad“

Die Nordstad soll als Zentrum für den Norden weiterentwickelt werden, weshalb innerhalb des Regionalplanes Zentrum Nord räumliche Vertiefung und Konkretisierung für ihren Einzugsbereich geboten sind. Dazu werden folgende Schritte empfohlen:

- Aktive Beteiligung an der Erstellung eines regionalen Planungskonzeptes, unter besonderer Berücksichtigung der landschaftlichen Qualitäten und Potenziale, durch die lokalen Autoritäten
- Stärkung der Zentralität der Nordstad auf Grundlage der spezifischen Potenziale, Bedürfnisse und Chancen durch Hilfestellung bei der Ausarbeitung eines gemeindeübergreifenden Entwicklungsplanes
- Entwicklung einer konkreten Dezentralisierungspolitik weiterer nationaler Funktionen, beispielsweise in den Bereichen Energie, Wasser, Gesundheit und Ausbildung und/oder im Zusammenhang mit spezifischen Altersgruppen (junge Leute, Senioren).
- Hilfestellung bei der Erarbeitung eines Infrastrukturplanes, insbesondere den öffentlichen Transport betreffend
- Einrichtung eines Gemeindeverbandes zur Planung und Umsetzung der Maßnahmen.

4.3.3 „Landschaftsstadt“ Luxemburg

Aufgrund der übergreifenden und integrativen Betrachtung ist das IVL die Grundlage zur Entwicklung von weitergehenden Konzepten. In diesem Sinne sieht die Expertengruppe die Möglichkeit, die Agglomeration Luxemburg, das Alzette-Tal von Walferdange bis Mersch, die Südregion und die Freiräume dazwischen als ein auf die alltäglichen Bedürfnisse (Wohnen-Arbeiten-Bildung-Erholung) zugeschnittenes urbanes System („daily urban system“) inklusive seiner grünen Räume zu entwickeln. Schlüsselemente eines solchen Systems sind

- die übergeordnete Erreichbarkeit durch eine attraktive Infrastruktur im Bereich des öffentlichen Transportes,
- die Konzentration und Differenzierung von Funktionen im Gesamtgebiet und
- die hohe Bedeutung der Funktionen Freizeit und Bildung in den Grünräumen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Expertengruppe im Verantwortungsbereich der nationalen Regierung:

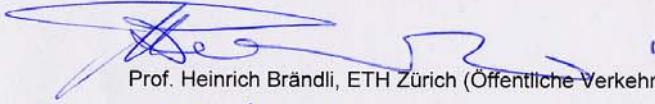
- Ausarbeitung eines sektoriell übergreifenden Konzepts und eines darauf aufbauenden Aktionsprogramms für die Landschaftsstadt Luxemburg unter Einbeziehung aller relevanten Akteure
- Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur insbesondere des öffentlichen Transportes in der Landschaftsstadt und Schaffung einer einheitlichen Organisationsstruktur des öffentlichen Transportes in diesem Gebiet (z.B. Planungs- und Verkehrsverbund),



- Definition eines Rahmens für die Entwicklung und den Schutz der ökologischen und gestalterischen Potenziale der Landschaft
- Aufbau eines zentralen Grünsystems, Identifikation und Aktivierung der Potenziale für freizeit-, erholungs- und bildungsbezogene Landschaftsfunktionen,
- Erarbeitung einer Strategie zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens in einem noch zu definierenden Ausgleich zwischen den regionalwirtschaftlichen Effekten des Flughafens und den ökologischen sowie siedlungsstrukturellen Wirkungen
- Domestizierung des Straßenverkehrs (Rückbau, neue Nutzungsmöglichkeiten des städtischen Straßenraumes, Gestaltung, low speed)
- Einführung von Mobilitätsmanagement und/oder kooperative Aktionen im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement
- Initiierung und Realisierung von Schlüsselprojekten zur Förderung neuer verdichteter Wohnbauformen.

Um die Umsetzung dieses Vorschlages zu ermöglichen und die Kohäsion von Regierung und Verwaltung auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu verbessern, wird empfohlen, eine zeitlich begrenzte Ad-hoc-Organisation unter Hinzuziehung unabhängiger Experten einzusetzen. Aufgabe dieser Organisation ist es, Chancen und Möglichkeiten zu identifizieren, realistische Lösungen zu bestehenden und zukünftigen Problemen auszuarbeiten und entsprechende Vorschläge und Empfehlungen an die verantwortlichen Autoritäten zu richten.

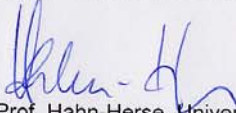
Ihre Zustimmung zu diesem Expertenpapier und den Empfehlungen bestätigen
sämtliche Mitglieder des Internationales Expertengremiums



Prof. Heinrich Brändli, ETH Zürich (Öffentliche Verkehrssysteme)



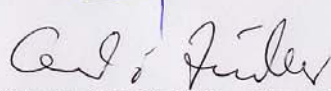
Dr. Romain Diederich, Luxemburg / Universität Metz (Raumanalyse)



Prof. Hahn-Herse, Universität Dresden (Landschaftsplanung)



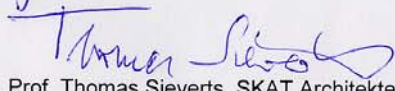
Prof. Dr. Arnold Klotz, Stadtbaudirektion Wien (Stadtplanung)



Dipl.-Ing. Cornelia Müller, Lützow 7 – Müller + Wehberg,
Berlin (Garten- und Landschaftsarchitektur)



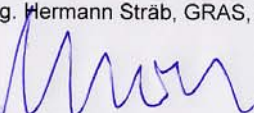
Prof. Dr. Gerd Sammer, Universität für Bodenkultur Wien (Verkehrsplanung)



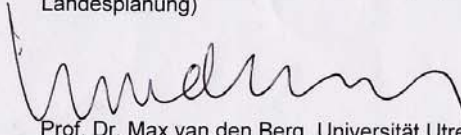
Prof. Thomas Sieverts, SKAT Architekten Bonn (Stadt- und Regionalplanung)



Dipl.-Ing. Hermann Strab, GRAS, Dresden (Architektur und Stadtplanung)



Prof. Dr. Bernd Scholl, Universität (TH) Karlsruhe (Moderation), (Städtebau und
Landesplanung)



Prof. Dr. Max van den Berg, Universität Utrecht (Raumplanung)

Luxemburg, den 2.10.2003