



# Ein Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg

## *- Die Grundlagen der Zusammenarbeit -*

1. Informationsveranstaltung  
für die Gemeinden  
und Abgeordneten

am 14. 1. 2003 in Steinsel

*organisiert durch  
das Innenministerium (DATUR)  
zusammen mit  
Syvicol  
und der interministeriellen Lenkungsgruppe*

## Kurzinformation zu den vorgetragenen Themen

1.

Die Aufgaben und Ziele des Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzepts im Zusammenhang mit dem Programme Directeur  
(Herr Michel Wolter, Innenminister)

IVL steht als Abkürzung für „Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept Luxemburg“. Das IVL ist ein Planungsverfahren welches längerfristig (Horizont 2020) dazu beitragen soll, die Entwicklung Luxemburgs sowohl im Bereich der Raumplanung, als auch im Bereich der Verkehrsplanung und des Landschaftsschutzes längerfristig aufeinander abzustimmen. Es ist demzufolge ein entscheidendes Instrument zur Umsetzung wesentlicher Ziele des Programme Directeur, welches zur Zeit der Informationsveranstaltung als Entwurf vorliegt, sowie zur Abstimmung und Orientierung verschiedener sektorieller Pläne (u.a. in den Bereichen Transport und Wohnungswesen).

Das Programme Directeur d'Aménagement du Territoire ist im Landesplanungsgesetz vom 21. Mai 1999 definiert. Es dient der Konkretisierung der grundlegenden Orientierung einer nachhaltigen Raumentwicklung und definiert auf dieser Basis die Ziele und Maßnahmen der Landesplanung. Das Programme Directeur ist kein reglementierendes Instrument (kein Gesetz oder großherzogliche Verordnung). Nichtsdestotrotz leitet es die Regierung und Gemeinden bei der Ausarbeitung von detaillierten Planungen (z.B. Regionalplan, Flächennutzungsplan,...).

Das Programme Directeur formuliert vor allem Ziele für die Bereiche Entwicklung der Städte und des ländlichen Raumes, Transport und Telekommunikation sowie Umwelt und natürliche Ressourcen. Dazu gehören z.B. die Förderung einer dezentralen Entwicklung durch vitale regionale Zentren, die bessere Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Transport, eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs auf 25 Prozent des gesamten Verkehrs sowie Erhalt, Wiederherstellung und Entwicklung der ökologischen Funktionen der Naturräume.

Aus den genannten Zielsetzungen wird deutlich, dass Siedlungsentwicklung, Verkehrsplanung und Landschaftsschutz nicht unabhängig voneinander betrachtet werden können. Eine frühzeitige Integration von raumplanerischen, verkehrsplanerischen und landschaftsplanerischen Aspekten erfordert allerdings neue Wege in der Planung.

Das IVL ist der sehr ehrgeizige Versuch, einen solchen innovativen Weg zu beschreiten, welcher zur Lösung folgender (vereinfacht formulierter) Frage beitragen soll: Wie können bis 2020 die Entwicklung von Siedlungsstruktur, Pendlerstruktur und Verkehrsinfrastruktur, sinnvoll aufeinander abgestimmt und verzahnt werden, so dass der Verkehr reduziert, der Anteil des öffentlichen Transports verdoppelt und der Landschaftsverbrauch minimiert wird?

Es gibt nach Kenntnis der beteiligten Experten bisher keinen vergleichbaren Ansatz im Ausland. Das IVL ist demnach neu für alle Beteiligten aus Politik, Verwaltung und Planung – und es ist somit als Lernprozess zu verstehen.

## An der Arbeit Beteiligte

Das IVL ist ein interministerieller Arbeitsprozess, an dem folgende Ministerien aktiv teilnehmen: Innenministerium (DATUR), Transportministerium, Ministerium für öffentliche Bauten, Umweltministerium, Wirtschaftsministerium, Wohnungsbauministerium und Straßenbauverwaltung.

Die konkreten Arbeiten werden von einem externen Planungsteam geleistet, welches aus drei Büros besteht : AS&P aus Frankfurt (insbesondere zuständig für die Raumentwicklung), R+T Topp, Skoupil, Kuchler und Partner aus Darmstadt (insbesondere zuständig für die Verkehrsplanung), L.A.U.B. aus Mainz (insbesondere zuständig für die landschaftsplanerischen Belange). Weiterhin ist die CMT (Cellule Modèle de Transport) aus Luxemburg beteiligt, da deren Verkehrsmodell im Rahmen des IVL eingesetzt wird.

Die Arbeiten werden von einem interministeriellen Lenkungsausschuss geleitet, welcher alle drei Wochen tagt. Etwa jeden zweiten Monat tagt der politische Lenkungsausschuss unter der Leitung von Innenminister Michel Wolter.

## Die Zusammenarbeit mit den Kommunen

Das IVL ist ein nationales Konzept und wird ein Rahmen für die regionalen und kommunalen Planungen sein. Es gibt den Kommunen Informationen darüber, welche Entwicklungen bei ihnen, in der Region und im ganzen Land eintreten können. Sie haben damit mehr Sicherheit über die Grundlagen ihrer Planung. Die konkrete Planung für einzelne Flächen und Gebiete ist allerdings nicht Sache des IVL! Die Kommunen müssen es in ihre eigenen Überlegungen zur lokalen Entwicklung einbeziehen. Um aber die Perspektive der Kommunen schon bei der Erarbeitung direkt mit einzubeziehen, hat das Innenministerium in Abstimmung mit den anderen beteiligten Ministerien das SYVICOL (Syndicat de Villes et Communes Luxembourgeoises) um Zusammenarbeit gebeten. Es wird im Laufe der Arbeit am IVL regelmäßige Diskussionen mit einem aus Vertretern des Syvicol gebildeten Beirat und mehrere Informationsveranstaltungen für die Kommunen und Abgeordneten geben.

SYVICOL hat den Vorschlag akzeptiert und einen Beirat mit je zwei Bürgermeistern aus den sechs Planungsregionen zusammengestellt.

## 2.

### Der Arbeitsprozess für das IVL und der Zeitplan

(Herr Prof. Hartmut Topp, Planungsteam AS&P / R+T Partner / L.A.U.B.)

Grob zusammengefasst kann die Bearbeitung des IVL in 6 Phasen eingeteilt werden:

- 1) Leitziele und Eckwerte
- 2) Siedlungsflächenpotenziale, Verkehrssystem, Landschaftsräume
- 3) Potenziale und Restriktionen
- 4) Leitideen und Szenarienentwicklung
- 5) Szenarien und Wirkungen
- 6) IVL-Konzept

(Erläuterungen zu den Themen der einzelnen Phasen sind in der IVL-Broschüre zu finden, außerdem liegt der Text des Vortrags in deutscher Sprache als pdf-Datei bereit).

Die Phase 1 bis 3 dienen der Grundlagenenerhebung und Analyse. Die konzeptionelle Phase beginnt mit Phase 4. Zur Zeit finden letzte Arbeiten zur Grundlagenenerhebung und Analyse statt, während die konzeptionelle Phase bereits vorbereitet wird. Mit Abschluss der Phase 6 wird das IVL Ende September 2003 vorliegen.

3.

Vorstellung von Zwischenergebnissen und Beantwortung von Nachfragen durch das Expertenteam

(vertreten durch Professor Hartmut Topp vom Büro r+t Partner, Stefan Kornmann vom Büro AS&P und Dr. Wolfgang Reh vom Büro L.A.U.B.)

Die Experten erläuterten Grundlagen der Bearbeitung des IVL.

Eckwerte werden für die Bestimmung der zu leistenden Aufgabe definiert. Einen dieser Werte stellt die Zahl der Arbeitsplätze in Luxemburg im Jahr 2020 dar. Aufgrund des optimistischen Szenarios der BIT-Studie wird sie mit 395.000 angenommen. Darauf und auf der natürlichen Bevölkerungsentwicklung aufbauend werden zwei Varianten zur Bevölkerungsentwicklung berechnet – je nachdem, ob der zusätzliche Arbeitskräftebedarf durch Grenzpendler oder neue Einwohner in Luxemburg gedeckt wird. Voraussichtlich wird die Gesamtbevölkerung Luxemburgs zwischen 510.000 und 560.000 Einwohnern liegen.

Flächenpotenziale für Wohnbebauung und Gewerbe werden aus der Analyse der vorhandenen Flächennutzungspläne der Gemeinden abgeleitet. In den 118 Gemeinden wurden Flächenpotenziale mit einer Gesamtgröße von ca. 7.000 Hektar (das entspricht ca. 3 % des gesamten Landes) aufgenommen. Dies sind aber theoretische Größen, da man nicht davon ausgehen kann, dass alle Flächen auf dem Markt zur Verfügung stehen werden.

Landschaftsplanerische und raumplanerische Restriktionen ergeben sich zum einen aus rechtsverbindlichen Bedingungen z.B. für den Schutz natürlicher Ressourcen oder Überschwemmungszonen. Zum anderen ergeben sie sich aus fachplanerischen Überlegungen wie z.B. der landschaftsplanerischen Bewertung, aus zu großen Hangneigungen oder aus planungslogischen Überlegungen (beispielsweise dass isolierte Baugebiete außerhalb des Siedlungszusammenhangs besonders hohe Kosten für Leitungen und Straßen verursachen).

Mit diesen Grundlageninformationen kann analysiert werden, wie viele Einwohner bzw. Arbeitsplätze auf diesen Flächen untergebracht werden können und wie hoch das Verkehrsaufkommen durch die Entwicklung dieser Gebiete werden könnte.

Eine erste Analyse der Resultate zeigt:

- Um die Stadt Luxemburg herum sind in hohem Maße Flächen ausgewiesen. Das kann Tendenzen zur Suburbanisierung, also der Auslagerung von Wohn- und Gewerbenutzungen aus der Stadt, verstärken.
- In Gemeinden ohne Zentrumsfunktion sind zum Teil überproportional viele Wohnflächen ausgewiesen – dies widerspricht der Zielsetzung der Konzentration der Entwicklung in vitalen regionalen Zentren, wie sie im Programme Directeur formuliert werden.
- Die Wohnbauflächenpotenziale (berechnet im Verhältnis zur Einwohnerzahl) sind in den ländlichen Regionen höher als in den verdichteten Regionen.
- Die relativ höchsten Gewerbeflächenpotenziale sind im Westen und Süden des Landes zu verzeichnen.

Im Bereich Verkehr ist für den Autoverkehr festzuhalten, dass das insgesamt dichte und in guter Verfassung befindliche Straßennetz des Landes es erlaubt, von ca. 45 % der Gemeinden aus die Stadt Luxemburg in weniger als 35 Minuten zu erreichen. Von ca. 25 % der Gemeinden aus beträgt die Fahrzeit allerdings mehr als eine Stunde. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Einwohnerdichten und Gemeindegrößen kann man feststellen, dass Luxemburg Stadt für ca. 78 Prozent der außerhalb der Stadt Wohnenden innerhalb von 35 Minuten erreichbar ist. Lediglich 9 % der Einwohner brauchen mehr als eine Stunde. Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln können 70 % der Bürger dank der guten Netzes an Regionalbussen und Eisenbahnverbindungen in weniger als 35 Minuten die Stadt Luxemburg erreichen.

Um das Ziel erreichen zu können, dass der öffentliche Verkehr einen Anteil von 25 % des gesamten Verkehrsaufkommens übernimmt, müssen jedoch noch viele Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören Angebotsverbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr, Maßnahmen im Straßennetz und eine Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Einen wesentlichen Beitrag hierzu kann eine auf ÖPNV-Achsen ausgerichtete Siedlungsentwicklung mit einer Überlagerung von Siedlungsachsen mit Achsen der Hauptpendlerströme und einer verdichteten Entwicklung um Bahnhöfe herum leisten.