

Vorstudie zum Entwicklungskonzept Oberes Moseltal

Abschlussbericht



Im Auftrag von:

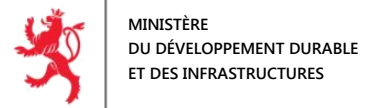
**Ministeriums für Wirtschaft, Klimaschutz,
Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz**
Stiftsstraße 9, 55116 Mainz



Ministerium für Inneres und Sport Saarland
Franz-Josef-Röder-Straße 21, 66119 Saarbrücken



**Ministère du Développement durable
et des Infrastructures Luxembourg**
4, place de l'Europe, L-1499 Luxembourg



In Zusammenarbeit mit:

Planungsgemeinschaft Region Trier
Deworastraße 8, 54290 Trier

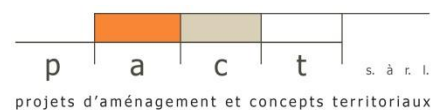
Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
- Obere Landesplanungsbehörde –
Stresemannstraße, 56068 Koblenz

Erstellt durch:

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Scharnweber
Antonie-Haupt-Straße 3, 54294 Trier
Tel. +49 0651 21900
maik.scharnweber@bmm-trier.de
www.bmm-trier.de



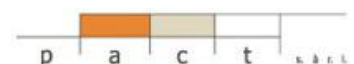
pact s.à r.l.
Dipl.-Ing. Heidrun Katharina Jochem
Dipl.-Ing. Marc Mersch
58, rue de Machtum, L-6753 Grevenmacher
Tel. +352 26 45 80 90
mail@pact.lu
www.pact.lu



Verfasser

Maik Scharnweber - BMM
Matthias Stahl - BMM
Marc Mersch - pact
Heidrun Katharina Jochem - pact

November 2013



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis	II
Tabellenverzeichnis	II
1 Hintergrund & politische Ziele	3
2 Betrachtungsraum des EOM	5
3 Regionale Strukturdaten & Indikatoren	8
4 Methodik des EOM	14
4.1 Bestehende Programme und Pläne	14
4.2 Das EOM als eigenständiges Instrument	19
4.3 Schlüsselakteure für den Prozess des EOM	24
5 Grundlegende Prinzipien und Handlungsfelder des EOM	25
5.1 Grundlegende Prinzipien	25
5.2 Handlungsfelder des EOM	26
5.2.1 Raumordnung & Siedlungsstruktur	29
5.2.2 Wirtschaft und Energie	31
5.2.3 Mobilität	36
5.2.4 Kulturlandschaft, Naturräume und Naturschutz	41
6 Ausblick zum weiteren Vorgehen	43
Quellenverzeichnis	45
Anhang	48

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Karte des Untersuchungs- & Planungsraums des EOM.....	7
Abb. 2: Zentrenstruktur des EOM-Gebiets	12
Abb. 3: Bevölkerungsstand im EOM-Gebiet 2008	13
Abb. 4: Vergleich der räumlichen Planungssysteme in Deutschland und Luxemburg.....	14
Abb. 5: Mögliche Ebenen der Formalisierung des EOM	19
Abb. 6: Das EOM als informelles Entwicklungskonzept.....	22
Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (Gemeindeebene)	53
Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (aggregierte Ebenen).....	54
Abb. 9: Beschäftigte am Arbeitsort.....	55
Abb. 10: Verkehrsinfrastruktur.....	56
Abb. 11: Landnutzung	57
Abb. 12: Naturlandschaft und Regionalentwicklung.....	58

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerung des Planungsraums	6
Tab. 2: Daten und Indikatoren für das EOM.....	9
Tab. 3: Gewerbestandorte Region Trier nach ROP 2013	32

1 Hintergrund & politische Ziele

Die vorliegende Vorstudie zum Entwicklungskonzept Oberes Moseltal (EOM) wurde im Rahmen der MORO-Initiative „Integrierte Flusslandschaftsentwicklung - Landschaftsnetz Mosel“ erstellt. Diese läuft seit dem Jahr 2009 mit dem Ziel, eine integrierte Entwicklung der Flusslandschaft zu befördern.

Die MORO-Initiative setzt auf zwei Ebenen an: Einerseits auf der Ebene der Großregion und andererseits auf der Ebene des Fokusraums „Dreiländermosel“. Das Gesamtprojekt ist in zwei Phasen aufgeteilt. In der ersten Phase haben bereits verschiedene Workshops stattgefunden und Akteursnetzwerke konnten geknüpft werden. Die nun abgeschlossene zweite Phase widmete sich der konkreten Arbeit in sieben Modellprojekten. Das EOM ist ein solches Modellprojekt, das jedoch im Gegensatz zu den anderen Modellprojekten nicht auf eine einzelne konkrete Maßnahme abzielt (z. B. Uferaufwertung, Neubewirtschaftung von verbrachten Weinbauhängen), sondern vielmehr einen Querschnitts-Charakter und einen strategischen Anspruch für die Entwicklung der Region aufweist.

Vor dem Hintergrund der grenzübergreifenden Zusammenarbeit von Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Luxemburg als Anrainer der oberen Mosel entsteht das EOM eingebunden in vielfältige Zusammenhänge und ineinandergreifende Sachverhalte. Als Teilregion der Großregion und ihren Gremien und Institutionen kann das Projekt in folgenden Rahmen eingeordnet werden:

- Das EOM wird als ein teilregionaler Baustein zur Umsetzung der Ergebnisse der mit ESPON-Mitteln geförderten angewandten Forschungsstudie „Metroborder“ angesehen und unterstützt damit den Prozess zur Entwicklung einer „Grenzüberschreitenden Polyzentrischen Metropolregion“ (GPMR) in der Großregion.
- Das Erfordernis und der politische Wille zur Stärkung der grenzüberschreitenden Kooperation und Abstimmung im Grenzraum sind erkannt, auch hierzu trägt das EOM bei (s. Beschluss des 12. Gipfels der Großregion weiter unten).
- Parallel zum EOM befindet sich ein grenzüberschreitendes Mobilitätskonzept (SMOT) zwischen Luxemburg und Deutschland (Rheinland-Pfalz und Saarland) in Vorbereitung und auf Ebene der Großregion ist ein Raumentwicklungskonzept in der Erarbeitung, welches die metropolitane Dimension der Großregion stärken und den allgemeinen Rahmen der weiteren Entwicklung aufzeigen soll. Die Herausforderung wird sein, die verschiedenen Prozesse sinnvoll aufeinander abzustimmen.

Beschluss des 12. Gipfels der Großregion (Territoriale Kohäsion - Raumordnung):

Tiret 39. Grenzüberschreitende Entwicklungskonzepte

„[...] nehmen zur Kenntnis, dass zur Entwicklung der Großregion [...] die gemeinsame Erarbeitung grenzüberschreitender, integrierter, multisektoraler Entwicklungsstrategien notwendig ist. [...] begrüßen daher die Absicht [...].“

Auf Ebene der Großregion, die den Fokusraum „Dreiländermosel“ einschließt, laufen derzeit die Vorarbeiten zur Fortsetzung der Arbeiten an einem „Raumentwicklungskonzept Großregion“ (REK-GR). Hauptziel des REK-GR ist eine kohärente und integrative Entwicklung des gesamten Raumes der Großregion. Der Hauptfokus liegt dabei auf der Stärkung des metropolitanen Potenzials. Langfristiges Ziel ist eine bessere Abstimmung und im besten Fall eine Koordinierung der raumplanerischen und fachlichen Politiken in den Grenzregionen. Die Einbeziehung der kommunalen Ebene (u. a. über den Ausschuss „GPMR“) und der projektorientierte Ansatz über Workshops sind hier wichtige Ansätze für die Akzeptanz "vor Ort" und eine erfolgreiche Umsetzung.

Im Rahmen einer gemeinsamen Fachministerkonferenz am 17. Januar 2013 in Luxemburg wurde ein Beschluss der für Landesplanung und Verkehr zuständigen Ministerinnen und Minister und politisch Verantwortlichen der Großregion zum weiteren Vorgehen in Bezug auf die mit der Metroborderstudie angestoßene metropolitane polyzentrische Entwicklungsstrategie gefasst. Neben der Verabschiedung der beiden Arbeitsdokumente zum „Raumentwicklungskonzept der Großregion – Abschnitt 1: Die metropolitane Dimension der Großregion“ und zu "vorrangigen Verkehrsprojekten im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion" wurde Folgendes beschlossen:

- Bekenntnis zum Ansatz einer „metropolitanen polyzentrischen Entwicklungsstrategie“ für die gesamte Großregion (Raumentwicklungskonzept),
- Bekräftigung der Themen „metropolitane Dimension“ und „Mobilität“,
- Anerkennung eines „Kernraums“ als grenzüberschreitender Verflechtungsraum von metropolitaner Bedeutung, der das Gebiet um Luxemburg, Metz, Nancy, Saarbrücken, Sarreguemines, Trier, Kaiserslautern sowie Liège, Verviers und Arlon umfasst,
- Empfehlung an den Gipfel, die strategische Zusammenarbeit der Gremien der Raumordnung und Landesplanung und Verkehr zu forcieren,
- Zustimmung zur dauerhaften Finanzierung des GIS der Großregion als Einrichtung des Gipfels - angesiedelt beim Koordinierungsausschuss Räumliche Entwicklung (KARE) - aus Eigenmitteln.

Als nächstes sollen die Themen Wirtschaft, Demografie und Tourismus bearbeitet werden.

Parallel zum REK-GR ist der Ausschuss AGPMR, in dem rund 35 Vertreter der kommunalen und interkommunalen Ebene, auch Städtenetze etc. vertreten sind, damit befasst, ein integriertes Handlungs-/Aktionsprogramm zur Grenzüberschreitenden Polyzentrischen Metropolregion auf den Weg zu bringen. In der weiteren Arbeit sollen Leuchtturmprojekte identifiziert werden. Dabei werden Regionalkonferenzen generell als sinnvolles Arbeitsinstrument erachtet. Für April 2014 ist die Durchführung einer rheinland-pfälzischen Regionalkonferenz geplant.

2 Betrachtungsraum des EOM

Im vorigen Kapitel wurde auf die Absicht und Notwendigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bereits hingewiesen. Die Wirtschaftsentwicklung in der Großregion wird besonders stark von Luxemburg als Wirtschaftsmotor beeinflusst. Der Arbeitsplatzzuwachs, der damit verbundene Bevölkerungszuwachs und die Wohnflächenknappheit in Luxemburg bedingen große Pendlerverflechtungen mit dem grenznahen Ausland. Hier sind vor allem die Region Trier sowie das nordwestliche Saarland betroffen. Die Mosel trennt dabei die beiden Staaten Luxemburg und Deutschland voneinander, verbindet zugleich jedoch den Raum grenzüberschreitend aufgrund des natur- und kulturellen Zusammenhangs und dessen gemeinsamer Identität. Gerade auf der kleinräumlichen Ebene spielen zudem endogene regionale Entwicklungspotenziale, wie beispielsweise für die Wirtschaft der Weinbau und der Tourismus, eine große Rolle. Die Raumfestlegung für das EOM erfolgt neben diesen inhaltlichen auch aufgrund administrativ-organisatorischer Überlegungen in gemeinsamer Abstimmung der beteiligten Projektpartner.

Für die Erarbeitung und Umsetzung eines neuen regionalen, grenzüberschreitenden Entwicklungskonzeptes scheint es sinnvoll, den Betrachtungsraum in einen *Planungsraum* und einen weiter gefassten *Untersuchungsraum* zu unterscheiden (s. Abb. 1). Für den Planungsraum sollen im EOM Ziele und Maßnahmen festgelegt werden. Er ist räumlich eng begrenzt und richtet sich am Verlauf des Moseltals sowie des unteren Sauerlands aus. Der Planungsraum kann jedoch im Rahmen der räumlichen Entwicklung nicht für sich allein betrachtet werden. Er steht in zum Teil enger Verbindung zu dem ihn umgebenden Untersuchungsraum. Dies gilt sowohl im kleinräumlichen Kontext der Gemeindegrenzen, als auch im regionalen Kontext. Hier ist insbesondere auf die Wirkung und Verflechtung des Planungsraums mit den regionalen Zentren Stadt Luxemburg, Bitburg und Wittlich hinzuweisen, die innerhalb des Untersuchungsraums eine besondere Rolle einnehmen und daher in Abb. 1 als *vertiefter Untersuchungsraum* gekennzeichnet sind. Wie der Begriff bereits andeutet, sind die Zusammenhänge der räumlichen Entwicklung zwischen dem Untersuchungsraum und dem Planungsraum in der Hauptstudie anhand der gewählten Daten und Indikatoren (s. Kapitel 3) zu untersuchen und herauszustellen. Dabei wird in einem weiteren Schritt auch zu klären sein, in welchem Maße Planungs- bzw. Untersuchungsraum ggf. um französische Gebiete ergänzt werden müssen. Hierfür wird auch zu untersuchen sein, welche Verflechtungen zwischen dem Arrondissement Thionville-Est, das dem *optionalen Untersuchungsraum* zugerechnet wird, und dem Planungsraum bestehen.

Nach derzeitigem Stand bilden den Planungsraum somit die an der oberen Mosel und unteren Sauer gelegenen (Verbands-) Gemeinden und Kantone in der Region Trier, dem Saarland und Luxemburg. Der Untersuchungsraum umfasst darüber hinaus (Verbands-)Gemeinden und Städte, die als mittel- bzw. oberzentrale Orte bzw. aufgrund ihres räumlichen Zusammenhangs eine wichtige funktionale Beziehung zum Planungsraum aufweisen. Der Untersuchungsraum und seine Verflechtungen mit dem Planungsraum sind daher insbesondere bei der Analyse von Strukturdaten und Indikatoren im EOM zu berücksichtigen.

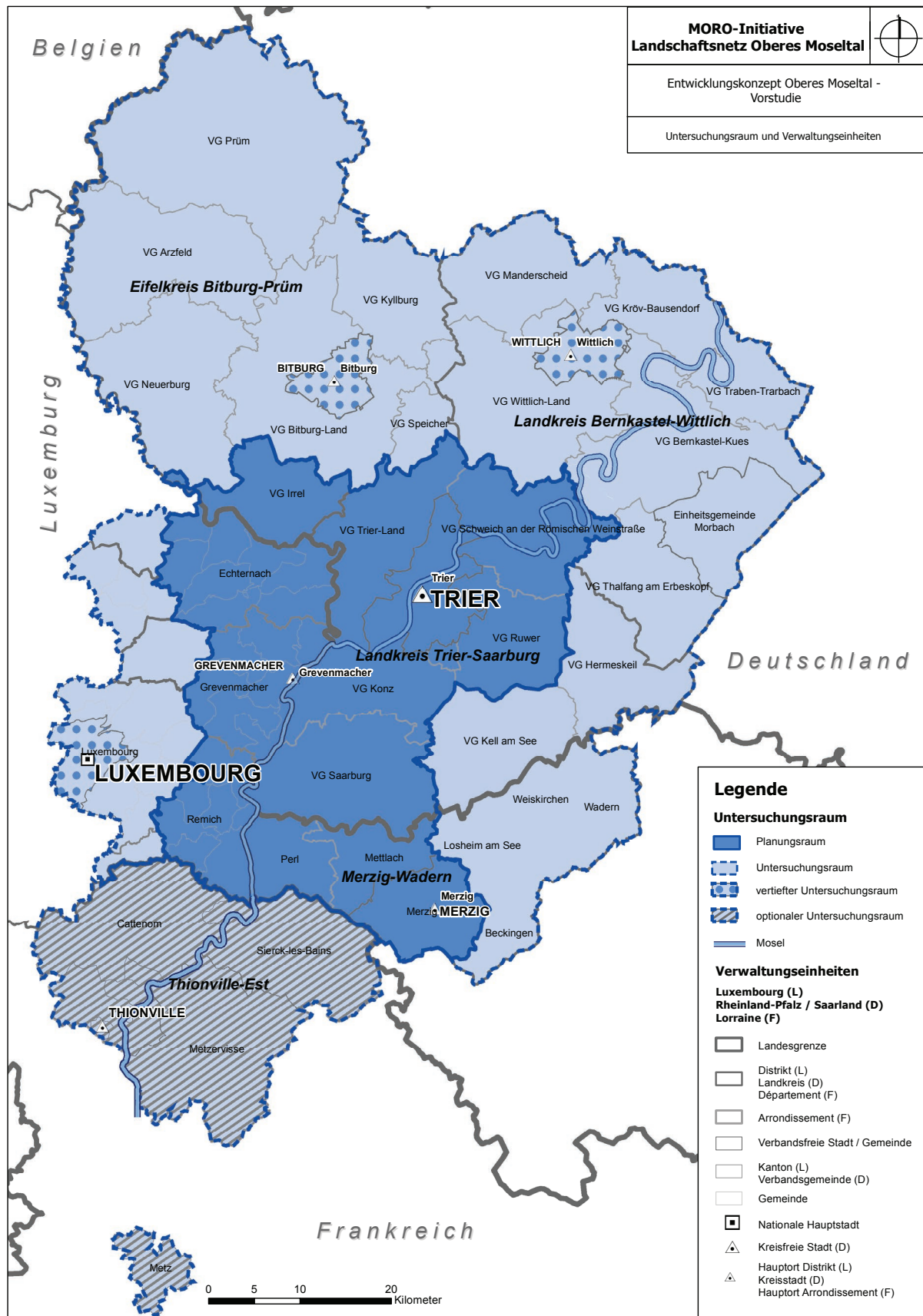
Der Planungsraum des EOM besteht nach derzeitigem Stand auf rheinland-pfälzischer Seite aus den Verbandsgemeinden Irrel (Eifelkreis Bitburg-Prüm), Konz, Ruwer, Saarburg, Schweich, Trier-Land (alle Kreis Trier-Saarburg) und der Stadt Trier. Auf saarländischer Seite gehören die Gemeinden Perl und Mettlach sowie das Mittelzentrum Merzig zum Planungsraum. In Luxemburg sind es die Kantone Echternach, Grevenmacher (mit Ausnahme der Gemeinde Junglinster) und Remich (s. Tab. 1). Eine vollständige Übersicht mit allen Gemeinden des Planungsraumes inklusive Angabe ihrer Zugehörigkeit zu Staat, Land/Distrikt, Landkreis und Verbandsgemeinde bzw. Kanton und den Einwohnerzahlen ist Anhang A1 zu entnehmen. Dort sind auch deren Zentralitätsstufen gemäß der Landes-/Regionalpläne bzw. des Programme Directeur eingetragen. Insgesamt leben im Planungsraum über 341.000 Menschen:

Tab. 1: Bevölkerung des Planungsraums

Staat	Land / Distrikt	Landkreis / Kanton	(Verbands-) Gemeinde	Einwohner	
Deutschland	Rheinland-Pfalz	Bitburg-Prüm	Irrel	8.808	233.984
Deutschland	Rheinland-Pfalz	Trier-Saarburg	Konz	31.036	
Deutschland	Rheinland-Pfalz	Trier-Saarburg	Ruwer	17.933	
Deutschland	Rheinland-Pfalz	Trier-Saarburg	Saarburg	22.139	
Deutschland	Rheinland-Pfalz	Trier-Saarburg	Schweich	26.621	
Deutschland	Rheinland-Pfalz	Trier-Saarburg	Trier-Land	21.556	
Deutschland	Rheinland-Pfalz	kreisfreie Stadt	Stadt Trier	105.891	
Deutschland	Saarland	Merzig-Wadern	Merzig	29.725	49.954
Deutschland	Saarland	Merzig-Wadern	Mettlach	12.131	
Deutschland	Saarland	Merzig-Wadern	Perl	8.098	
Luxemburg	Grevenmacher	Echternach	8 Gemeinden	17.276	57.164
Luxemburg	Grevenmacher	Grevenmacher	7 Gemeinden	20.043	
Luxemburg	Grevenmacher	Remich	8 Gemeinden	19.845	
Planungsraum insgesamt					341.102

Quelle: eigene Zusammenstellung; Einwohnerzahlen: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Stand: 30.06.2012), Statistisches Amt Saarland (Stand: 30.06.2013), Statec Luxembourg (Stand: 01.01.2013)

Abb. 1: Karte des Untersuchungs- & Planungsraums des EOM



3 Regionale Strukturdaten & Indikatoren

Das EOM soll sich an den regionalen Begebenheiten orientieren. Zur Aufstellung des EOM wird es daher nötig sein, einige Strukturdaten und Indikatoren zu analysieren, anhand derer Ziele festgelegt und Umsetzungsfortschritte bemessen werden können. Im Zuge bestehender Pläne und der laufenden Raumbewertung existieren bereits zahlreiche, vor allem quantitative Indikatoren, die auch statistisch erfasst und ausgewertet werden. Beispiele hierfür sind übliche Strukturdaten zur Demografie (Einwohnerzahlen, Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur etc.), Flächennutzung (Anteil Siedlungs-/Verkehrsflächen, Flächenneuanspruchnahme etc.) und zum Verkehr (Motorisierungsgrad, Pendlerströme etc.). Daneben werden qualitative Indikatoren genannt und Klassifizierungen vorgenommen, wie beispielsweise im Bereich Infrastruktur für das funktionale Straßennetz und Bedienungsqualitäten im öffentlichen Verkehr. Einen Überblick über die in bestehenden Plandokumenten bereits genutzten und in Betracht gezogenen Daten und Indikatoren gibt Anhang A2.

Aufgrund der grenzüberschreitenden Verflechtungen zwischen den beteiligten Kommunen im Untersuchungs- und Planungsraum und daraus resultierenden Effekten (Wanderungsbewegungen, Siedlungsentwicklung, Pendlerströme usw.) wird eine Ergänzung der „üblichen“ Faktoren als sinnvoll erachtet. Diese neuen Daten und Indikatoren sollen nicht nur messbare, statistische Größen enthalten, sondern auch qualitative, subjektive Faktoren. Diese können z. B. durch Beobachtungen, Zählungen und Befragungen gewonnen werden. Vor allem Befragungen stellen dabei ein partizipatives Element dar, welches im Sinne einer Beteiligung der von der Planung Betroffenen genutzt werden kann. Dieses Vorgehen ist durchführbar, da der Raum des EOM enger begrenzt ist als der Gebietszuschnitt übergeordneter, bestehender Planungsebenen und somit der Aufwand überschaubar bleibt. Dabei kann darüber hinaus davon ausgegangen werden, dass in der klar umgrenzten räumlichen Dimension die jeweilige Zielgruppe einer Befragung gut erreicht werden kann und ein entsprechend positiver Rücklauf methodisch gute Ergebnisse liefern kann.

Im Folgenden werden die Daten und Indikatoren benannt, die in die Aufstellung des EOM einfließen sollen (Tab. 2). Die Tabelle unterscheidet Kategorien in verschiedenen Themenfeldern (erste Spalte) und gibt in der zweiten Spalte konkrete Daten und Indikatoren an. In den beiden anschließenden Blöcken wird einerseits unterschieden, ob die Daten quantitative oder qualitative Merkmale enthalten, und andererseits, woher die Daten stammen: Manche Daten bzw. Indikatoren lassen sich existierenden Plänen, Karten oder Statistiken entnehmen. Andere können durch Messung/Zählung oder Befragungen bei der Erstellung des EOM erhoben werden.

Tab. 2: Daten und Indikatoren für das EOM

Kategorie	Daten, Indikatoren	Merkmale		Quelle			Karte
		quan- titativ	quali- tativ	Statistik / Pläne	Messung/ Zählung	Be- fragung	
Themenfeld: Raumstruktur & Verwaltung							
Verwaltungsgrenzen	DE: Rh-Pf, Saarland, Landkreise, Verbandsgemeinden, Gemeinden + kreisfreie Städte		x	x			Abb. 1
	LU: Distrikte, Kantone, Planungsregion Ost, Gemeinden		x	x			Abb. 1
	FR: Département Moselle, Arrondissements, Cantons, Communes		x	x			Abb. 1
Themenfeld: Siedlungsstruktur & Flächennutzung							
Zentrale Orte	Oberzentren / Mittelzentren mit funktionalen Gebieten		x	x			Abb. 2
	Mindestversorgungsstandards		x	x	x		
	Zentrenreichbarkeit	x	x	x	x		
Kooperation	Interkommunale Kooperationen		x	x		x	
	Grenzüberschreitende Kooperationen		x	x		x	
Projekte/Programme	Modellprojekte, Förderprogramme (z.B. Dorferneuerungspläne)		x	x		x	
Siedlungsnetz	Hauptstädte (national, Kreis, Distrikt)		x	x			
	Siedlungsflächen		x	x			Abb. 2
	Landnutzung (Corine Land Cover 2006)		x	x			Abb. 11
	Flächenneuanspruchnahme	x		x			
	Wohnungsbestand/Wohnflächenbestand	x		x	x	x	
	Bebauungsdichte	x		x			
	Anzahl Haushalte / Haushaltsgröße	x		x		x	
	Leerstandskataster	x			x	x	
	Innenentwicklung / Nachverdichtung / Umnutzungsquote	x	x		x	x	
	Bauflächenpotenziale	x		x	x		
	Baulandpreise	x		x	x		
	Bautätigkeit	x	x	x	x		
Siedlungsentwicklung	Historische Siedlungsentwicklung	x	x	x	x		
	Archäologische Stätten		x		x		
Siedlungsbelastungen	Lärm	x	x		x	x	
	Feinstaubemissionen	x			x		
Themenfeld: Bevölkerung							
Bevölkerung	Aktueller Bevölkerungsstand	x		x			Abb. 3
	Einwohnerdichte	x		x			
	Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (Gem.)	x		x			Abb. 7
	Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (aggr. Gebiete)	x		x			Abb. 8
	natürlicher Bevölkerungssaldo	x		x			
	Wanderungs-Saldo	x		x			
	Bevölkerungsprojektion	x		x			
	Altersstruktur	x		x			
Themenfeld: Wirtschaft							
Erwerbstätigkeit	Beschäftigte am Arbeitsort 2009 / 2010						Abb. 9
	Erwerbstätigenquote	x		x			
	Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereich	x		x			
	Ausbildungsgrade der Arbeitnehmer	x		x			
	Grenzgänger nach Wohnorten	x		x			
Betriebe	Betriebe nach Sektoren & Branchen	x		x			
	Arbeitsplatzverteilung / -dichte	x		x		x	
	Bruttowertschöpfung nach Branchen	x		x			
	Gewerbe-/Industrieflächen	x		x			

Fortsetzung Tab. 2

Kategorie	Daten, Indikatoren	Merkmale		Quelle			Karte
		quan- titativ	quali- tativ	Statistik / Pläne	Messung/ Zählung	Be- fragung	
Themenfeld: Mobilität & Erreichbarkeit							
Verkehrsinfrastruktur	Straßennetz (Autobahnen, Fernstraßen, sonstige)		x	x			Abb. 10
	Schienennetz (mehrspurig, eingleisig)		x	x			Abb. 10
	Gewässerstraßen, Häfen		x	x			Abb. 10
	Flughäfen		x	x			Abb. 10
	multimodale Plattformen		x	x			Abb. 10
Verkehrsmittelnutzung	Verkehrsbelastung	x	x		x	x	
	Fahrtzeiten zu Zentren	x		x	x		
	Modal Split (nach Wegezwecken)	x			x	x	
	(grenzübers.) Pendlerströme	x		x	x	x	
	Verkehrsmittelnutzung Pendler	x		x	x	x	
Öffentlicher Verkehr	(grenzübers.) Bus-/Bahnverbindungen	x	x		x		
	Haltepunkte & Haltestellen /TGV / ICE)	x	x	x	x		Abb. 10
	Park+Ride, Bike+Ride	x			x		
	Auslastung ÖPNV	x			x		
Themenfeld: Umwelt							
Regionalentwicklung	Naturparke		x	x			Abb. 12
Landschaftsgliederung	Landschaftsbild / naturräuml. Gliederung		x	x	x		
Landnutzung	Landnutzung (Corine Land Cover 2006)		x	x			Abb. 11
	Waldflächen		x	x			Abb. 12
Naturschutz	Bereiche für Freiraumschutz		x	x			
	Konversionsflächen		x	x		x	
	nationale & europ. Schutzgebiete		x	x			
Hydrologie	nicht schiffbare Gewässer		x	x			
	Seen		x	x			
	Gewässereinzugsgebiete		x	x			
	Überschwemmungsgebiete		x	x			
	Wasserschutzgebiete		x	x			
	Oberflächenwasserqualität		x		x		
	Artenreichtum der Fließgewässer		x		x		
	Hochwasserschutzgebiete		x	x			
Themenfeld: Energie							
Infrastruktur	Standorte Energieerzeugung		x	x			
	Energienetze		x	x			
Erneuerbare Energien	Standorte WKA	x		x	x		
	Standorte Wasserkraftwerke	x		x	x		
Energieverbrauch	CO2-Emissionen je Einwohner	x		x	x		
Themenfeld: Naherholung & Tourismus							
Tourismusingfrastruktur	Erholungs- & Erlebnisräume		x	x			
	historische Kulturlandschaften		x	x			
	Touristische Einrichtungen	x	x	x	x	x	
	Unterkünfte	x		x		x	
	regionales Wanderwegenetz	x	x	x	x		
	regionales Radwegenetz	x	x	x	x		

Quelle: eigene Zusammenstellung

Auf den folgenden Seiten werden beispielhaft zwei der oben genannten Datensätze kartografisch dargestellt. Abb. 2 zeigt die Zentrenstruktur des Untersuchungs- und Planungsraums im EOM-Gebiet. Mit Trier liegt das einzige Oberzentrum im Planungsraum. Luxemburg, ebenfalls Oberzentrum, liegt im erweiterten Untersuchungsraum. Weitere Orte mit zentraler Funktion sind:

Mittelzentren im Untersuchungs- & Planungsraum

- Bitburg
- Prüm
- Wittlich
- Konz
- Saarburg
- Merzig
- Wadern

Regional- bzw. Grundzentren im Planungsraum

- Irrel
- Leiwen
- Schweich
- Föhren/Hetzerath,
- Gusterath/Osburg/Pluwig/Waldrach,
- Nittel/Wincheringen,
- Trierweiler/Welschbillig
- Mettlach
- Perl
- Echternach
- Grevenmacher
- Remich

Abb. 3 stellt den Bevölkerungsstand des EOM-Betrachtungsraums dar. Mit den beiden Oberzentren Luxemburg und Trier liegen in Bezug auf die Einwohnerzahl zwei herausragende Städte im Planungs- bzw. Untersuchungsraum. Die Größe dieser beiden Städte unterscheidet sich kaum voneinander (Trier knapp über 100.000 Einwohner, Luxemburg zum Datenstand knapp unter 100.000 Einwohner). Vor allem die Gemeinden im Planungsraum sind hinsichtlich der Bevölkerungszahl sehr homogen. Ausnahmen zeigen sich vor allem im dünner besiedelten Saargau und Ruwertal. An dieser Stelle sei auf den Datenstand von 2008 hingewiesen. Aktuellere Daten können aufgrund der Dynamik der Bevölkerungsentwicklung in der Region ein hiervon abweichendes Bild zeigen.

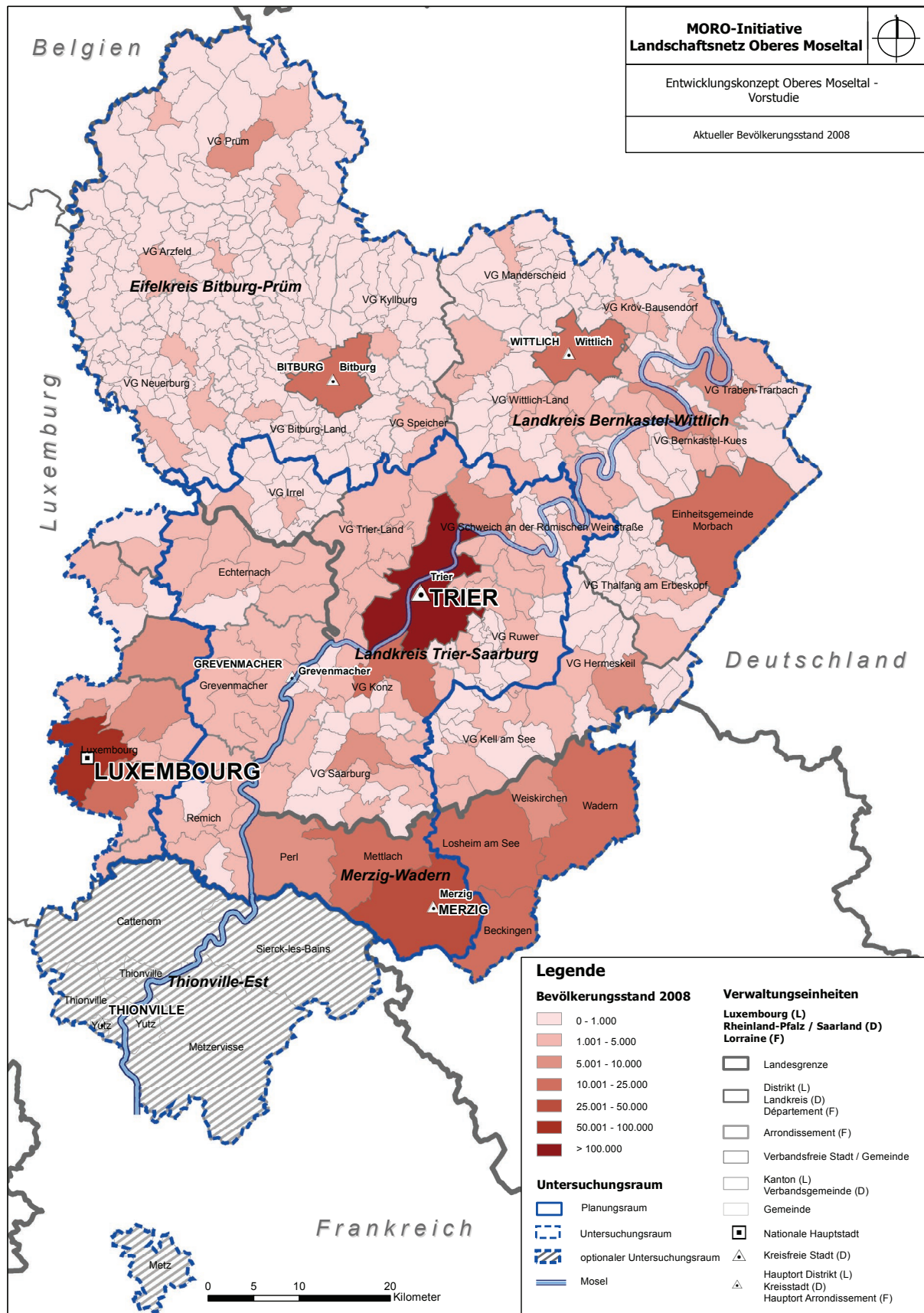
In Anhang A3 werden über die beiden Karten in diesem Kapitel hinaus die folgenden Daten und Indikatoren für das EOM-Gebiet kartografisch dargestellt:

- Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (Gemeindeebene)
- Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (aggregierte Ebenen)
- Beschäftigte am Arbeitsort
- Verkehrsinfrastruktur
- Landschaftsnutzung
- Naturlandschaft und Regionalentwicklung

Abb. 2: Zentrenstruktur des EOM-Gebiets



Abb. 3: Bevölkerungsstand im EOM-Gebiet 2008

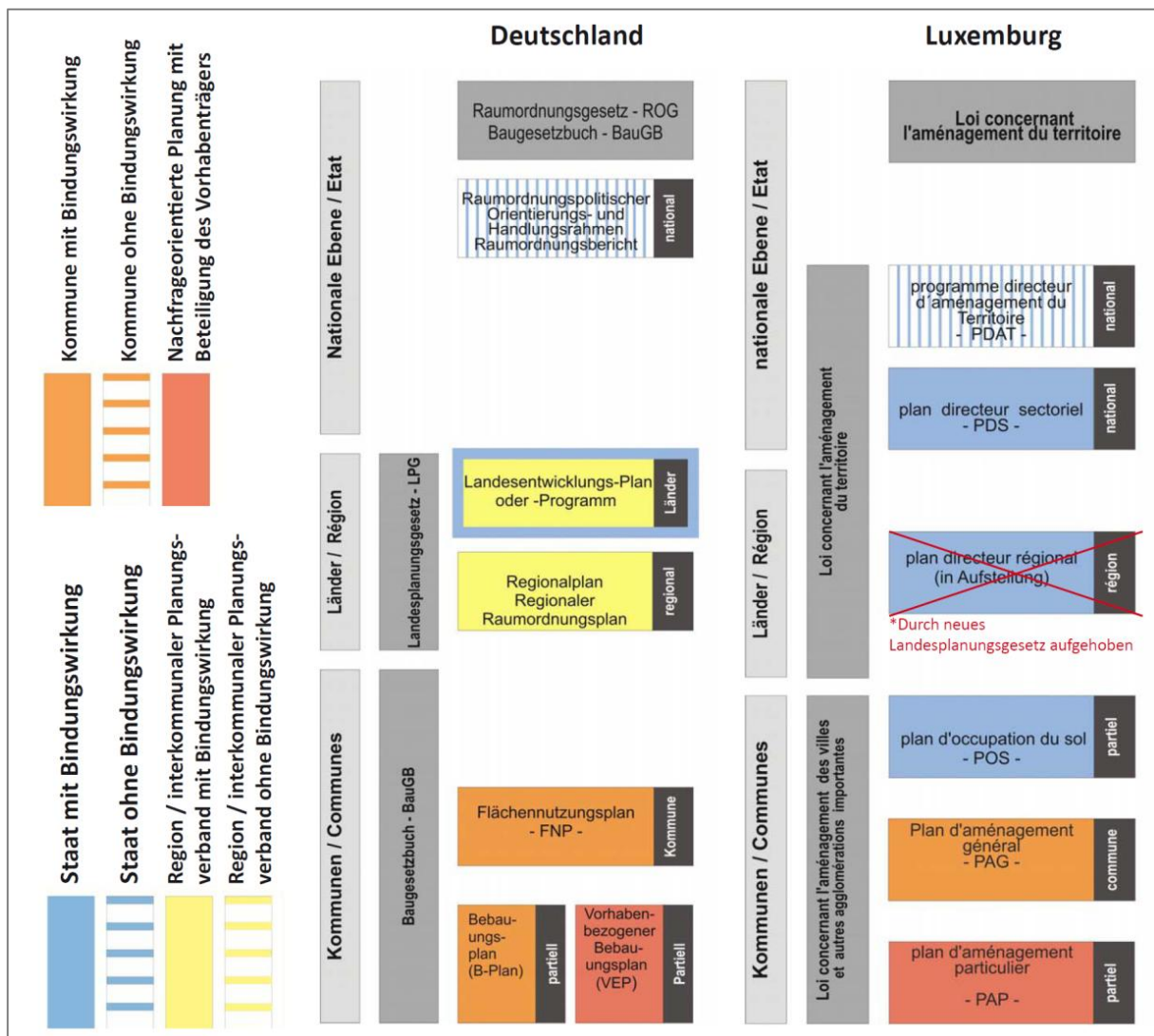


4 Methodik des EOM

4.1 Bestehende Programme und Pläne

Beiderseits der Mosel existieren im Planungsraum verschiedene formelle und informelle Programme und Pläne auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene (vgl. Abb. 4). Der Konkretisierungsgrad der Aussagen einzelner Plandokumente ist dabei auf regionaler Ebene höher als auf den übergeordneten Ebenen. Den höchsten Konkretisierungsgrad weist auf lokaler Ebene die Bauleitplanung mit den Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen auf, auf die im Rahmen der vorliegenden Vorstudie nicht näher eingegangen wird. In der Vorstudie wird deshalb insbesondere auf die Landes- und Regionalplanung verwiesen, die wichtige Aussagen zur Raumentwicklung im Planungsraum trifft.

Abb. 4: Vergleich der räumlichen Planungssysteme in Deutschland und Luxemburg



Quelle: aktualisierte Zusammenstellung nach SPANNOWSKY 2007

Rheinland-Pfalz

Das aktuell gültige *Landesentwicklungsprogramm IV* (LEP IV) Rheinland-Pfalz bildet den Ordnungs- und Gestaltungsrahmen für die Raumentwicklung im Land Rheinland-Pfalz. Der *regionale Raumordnungsplan* (ROP, verkürzt „Regionalplan“) konkretisiert das LEP IV fachlich und räumlich für die Region Trier mit den Landkreisen Bernkastel-Wittlich, Trier-Saarburg, Vulkaneifel, dem Eifelkreis Bitburg-Prüm sowie der Stadt Trier (vgl. Planungsgemeinschaft Region Trier 2013). Träger der Regionalplanung ist gemäß dem Landesplanungsgesetz die Planungsgemeinschaft Region Trier. Das LEP IV befasst sich mit planerischen Leitbildaussagen zu Querschnittsthemen wie beispielsweise dem demografischen Wandel sowie der Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge – vor allem in ländlichen Räumen. Daneben werden sektoriell fachliche Themen wie z. B. die Gestaltung und Nutzung der Freiraumstruktur sowie die Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur adressiert. Die Vorgaben des LEP IV werden in Ziele und Grundsätze unterschieden, die unterschiedliche Bindungswirkungen für die weiteren Planungsebenen aufweisen. Bei den Zielen der Raumordnung handelt es sich „um verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen“ (Ministerium des Innern und für Sport RLP 2008, S.20). Diese sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen als rechtsverbindliche Vorgaben zu beachten. Nachfolgende Planungsebenen haben hier lediglich noch Gestaltungsspielräume, „aber sie können durch planerische Abwägung oder Ermessensausübung nicht überwunden werden“ (ebd.). Betroffene Regional- und Bauleitpläne müssen an die Ziele angepasst werden. Demgegenüber enthalten die Grundsätze der Raumordnung allgemeine Aussagen als Vorgaben für nachfolgende Ermessens- und Abwägungsentscheidungen (ebd.).

Der derzeit in Neuauflage befindliche ROP der Region Trier unterscheidet analog hierzu ebenfalls Ziele und Grundsätze. Im Vergleich zum LEP IV werden konkretere planerische, qualitative und quantitative Aussagen getroffen bzw. ergänzt und präzise räumliche Abgrenzungen vorgenommen. Während im Zentrale-Orte-Konzept des LEP IV beispielweise die Ober- und Mittelzentren des Landes festgelegt werden, legt der ROP die Grundzentren in seinem Geltungsbereich fest. Eine vergleichbare Aufteilung bzw. Ergänzung findet sich in weiteren Themenbereichen wie z. B. der überregionalen und regionalen Verkehrsinfrastruktur. Im ROP werden vor allem die nachstehenden planerischen Instrumente verwendet (vgl. Planungsgemeinschaft Region Trier 2013):

- zentrale Orte
- Funktionskennzeichnungen
- Schwellenwerte als Obergrenzen für die weitere Wohnbauflächenentwicklung
- funktionale Netze
- Vorranggebiete
- Vorbehaltsgebiete
- Ausschlussgebiete
- regionaler Grünzug

Neben der förmlichen Bindungswirkung einzelner Zielaussagen soll die Verwirklichung der Raumordnungspläne auch mittels informeller Instrumente, wie etwa regionalen Entwicklungskonzepten, erfolgen (vgl. § 13 ROG). Das Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz führt hierzu aus: „Die Zusammenarbeit von Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Stärkung zusammenhängender Entwicklungsräume soll unterstützt werden. Dabei können insbesondere Städtenetze, Regional- und Naturparke wichtige Impulsgeber für eine regionale Entwicklung sein“ (§ 11 Abs. 2 LPIG Rheinland-Pfalz). Auch auf interregionaler und interkommunaler Ebene existieren demnach im Untersuchungs- und Planungsraum verschiedene Dokumente, die bei der Erstellung des EOM zu berücksichtigen sind.

Saarland

Der zuvor für Rheinland-Pfalz beschriebene raumordnerische Rahmen sowie dessen Pläne gelten generell für die meisten Bundesländer Deutschlands. Für das ebenfalls am Projekt beteiligte Saarland existiert jedoch aufgrund der geringen Größe und administrativen Gliederung keine Trennung zwischen der Landes- und Regionalplanung (§ 8 (1) Nr. 2 ROG). Der Landesentwicklungsplan besteht aus den zwei Teilplänen Umwelt und Siedlung. Es ist geplant, in nächster Zukunft beide Teilpläne im Rahmen einer Neuaufstellung zu einem LEP Saarland zusammen zu führen. Der *Landesentwicklungsplan Teilabschnitt Siedlung* vom 04.07.2006 (Ministerium für Umwelt Saarland 2006) sowie dem *Teilabschnitt Umwelt* vom 13.07.2004 (Ministerium für Umwelt Saarland 2004) enthalten wesentliche planerische Aussagen und Instrumente in Formen von Zielen und Grundsätzen der Landesplanung (Zentralörtliche Gliederung, Raumkategorien, Siedlungsachsen, Vorranggebiete, Standort- und Trassenbereiche, etc.). Die raumordnerischen Leitvorstellungen werden dabei von den übergeordneten Prinzipien der Gleichwertigkeit, der Nachhaltigkeit, der dezentralen Konzentration und der kompakten Siedlungsstruktur der kurzen Wege getragen. Der LEP „Siedlung“ legt zudem in Abhängigkeit von der zentralörtlichen Stufe den Wohnungsbedarf für jede Kommune pro 1000 Einwohner und Jahr und die Ziele und Grundsätze für die Ansiedlung, Erweiterung und Änderung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen fest.

Im Hinblick auf die Themen, die im EOM behandelt werden sollen (s. auch Kapitel 5.2), regelt der Teilabschnitt Siedlung somit durch die Festlegung von textlichen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, die Siedlungsentwicklung im saarländischen Teil des Planungsraums. Der Teilabschnitt Umwelt hingegen umfasst nicht nur Umwelt- und Naturschutzthemen, sondern trifft auch Aussagen und Festlegungen zur Infrastruktur (u. a. Verkehrsinfrastruktur wie z. B. das funktionale Straßennetz) und Wirtschaftsentwicklung wie die Ausweisung von Vorranggebieten für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen.

Luxemburg

Auf luxemburgischer Seite bestimmt das 2003 erschienene *Programme Directeur d'aménagement du territoire* (PDAT) „die allgemeinen Leitlinien und prioritären Ziele der Regierung in Bezug auf die nachhaltige Entwicklung des Lebensumfelds der Bevölkerung, die Förderung der Human- und Naturressourcen und die Entwicklung von Aktivitäten sowie die wichtigsten Maßnahmen für deren Umsetzung“ (Art.5 Abs.2 Loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire). Das *Programme Directeur* dient somit auf nationaler Ebene als Orientierungsrahmen und Absichtserklärung für die sektoriellen Planungen, die sich hieran anschließen und in den sogenannten sektoriellen Leitplänen - *Plans Directeur Sectoriels* (PDS) - näher bestimmt sind. Darüber hinaus wird im *Programme Directeur* eine Unterteilung des Landesgebiets in sechs Raumplanungsregionen sowie die homogene Zuordnung zentraler Orte (1 Oberzentrum, 2 Mittelzentren und 12 Regionalzentren) vorgenommen. Das Planungsziel besteht hierbei in der sogenannten „dezentralen Konzentration“, wonach der Druck der wirtschaftlichen Aktivitäten und der Siedlungsentwicklung von der Hauptstadt Luxemburg gleichmäßiger auf die übrigen Landesteile verteilt werden soll. Aufgrund einer Änderung des Landesplanungsgesetzes im Jahr 2013 wurde die Bedeutung der Planungsregionen aufgeweicht, da die Möglichkeit der Erstellung von Regionalplänen (*Plan Directeur Regional*) abgeschafft wurde, ohne dass bereits ein Plan aufgestellt wurde. Die Planungsregionen sollen aber weiterhin als zusammenhängende Betrachtungs- oder Untersuchungsräume fungieren können.

Die Vertiefung bzw. gesetzliche Umsetzung der grundsätzlichen, raumordnerischen Leitideen des *Programme Directeur* soll in den *Plans Directeur Sectoriels* (PDS) erfolgen. Es existieren die vier nachfolgenden PDS, die jedoch lediglich im Vorentwurfsstadium vorliegen und noch nicht beschlossen wurden. Diese sollen in der nächsten Legislaturperiode in die Genehmigungsprozedur gehen.

- *Plan Sectoriel „Paysage“*
- *Plan Sectoriel „Transports“*
- *Plan Sectoriel „Logement“*
- *Plan Sectoriel „Zones d'activités économiques“*

Auf kommunaler Ebene existieren des Weiteren von nationaler Seite die sogenannten Bodennutzungspläne – *Plans d'occupation du sol* (POS), welche für besondere Fälle die detaillierte Nutzung einer Fläche parzellengenau festlegt (Beispiel: um das Flughafengelände). Dies geschieht auf der gleichen Detailstufe wie der *Plan d'aménagement général* (PAG), welcher als übergeordnetes Instrument den Rahmen der Bauleitplanung auf kommunaler Ebene herstellt. Der PAG ist in etwa dem Flächennutzungsplan auf deutscher Seite gleichzusetzen. Als Ausführungsinstrument des PAG gibt es dann noch den *Plan d'aménagement particulier* (PAP), welcher der Planungsebene des Bebauungsplans in Deutschland entspricht.

Als Arbeitsinstrument zur Abstimmung der sektoriellen Pläne, als Rahmen für die regionale und kommunale Planung sowie gleichzeitig als neues Planungsinstrument wurde 2004 auf Grundlage des *Programme Directeur* zudem ein Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL) erstellt. Das IVL arbeitet mit verschiedenen Szenarien und Modellrechnungen zur Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung und macht auf deren Basis konkrete Vorschläge für die Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung in Luxemburg (vgl. Ministère de l'Intérieur Luxembourg et al. 2004, S. 1f). Ebenfalls als strategisches Planungsinstrument, welches zur Lösung der nationalen und grenzüberschreitenden Verkehrsproblematik beitragen soll, sei an dieser Stelle noch die *stratégie globale pour une mobilité durable* (kurz MODU genannt) erwähnt. Diese „globale Strategie für eine nachhaltige Mobilität“ gibt den konzeptionellen Rahmen für die Verkehrsprojekte der kommenden Jahre vor und soll komplementär zu dem rechtlichen Instrument des *Plan Sectoriel Transports* fungieren.

Nicht zuletzt sei an dieser Stelle auch die hohe Bedeutung des Naturparks als - laut *Programme Directeur* - „prädestiniertes Instrument für die Umsetzung einer integrierten ländlichen Entwicklung“ genannt. Auf luxemburgischer Seite liegen mit dem im Aufbau befindlichen Naturpark Möllerdall und dem geplanten Naturpark Dreiländereck gleich zwei Naturparks im Planungsraum der vorliegenden Studie.

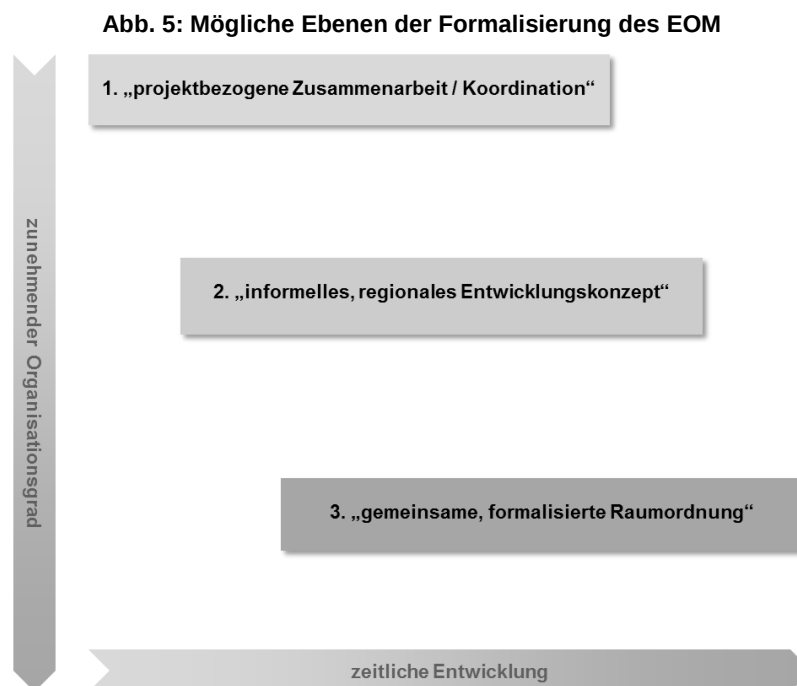
4.2 Das EOM als eigenständiges Instrument

Für die Erstellung des gemeinsamen Entwicklungskonzepts sind eingangs verschiedene Hintergründe und Voraussetzungen aufgegriffen und skizziert worden. Ein elementarer Aspekt für das zukünftige, grenzüberschreitende Zusammenwirken sind die unterschiedlichen Rechtsrahmen und sonstigen formellen Aspekte. Somit stellt sich die Frage des beabsichtigten Formalisierungsgrades bei der Erstellung eines gemeinsamen und grenzüberschreitenden EOM.

Das grundsätzliche Spektrum reicht hierbei von der Zusammenarbeit bei einzelnen Projekten über die rein informelle Planung bis hin zum Aufbau eines gemeinsamen Rechtsrahmens und darin fest formalisierter Strukturen und Abläufe, also einer gemeinsamen Raumordnung. Dabei erhöht sich mit zunehmendem Formalisierungsgrad der Organisationsaufwand. Zudem steigt der Zeitbedarf für die Umsetzung eines solchen Prozesses.

Das Ziel der Projektpartner ist es, diesen Weg zu beschreiten und auf Dauer eine gemeinsame Raumordnung anzustreben. Insofern ist das EOM eine Symbiose aus mittel- und langfristigem Prozess sowie konkretem Plan. Am Ende der ersten Stufe soll in Form des ersten Entwicklungskonzeptes für das obere Moseltal eine Art Masterplan stehen. Prozess und Masterplan als Ergebnis sollen dabei helfen, die Realisierungschancen für bestehende und neue Planungen zu optimieren.

Zur Umsetzung dieser Strategie ist ein zeitlich gestufter Ablauf über mehrere Jahre vorgesehen, den das nachfolgende Schema wiedergibt.



Quelle: eigene Darstellung

Über den Rechtsrahmen und die Formalisierung hinaus gibt es weitere elementare Bausteine eines Entwicklungskonzeptes. Zu nennen sind hier dessen Ziele, Handlungsfelder und Kernprojekte, des Weiteren die Instrumente und Methodik inklusive der angewendeten Kriterien und Faktoren. Bei der Aufstellung des Konzepts ist zudem an die benötigten administrativen und personellen Ressourcen zu denken, die jeweils von einzelnen Partnern und ggf. auch in einer gemeinsamen Institution bereitgehalten werden müssen.

Die folgende Auflistung gibt einen Überblick über die einzelnen Teilbereiche und Module des von den Partnern angestrebten Entwicklungskonzeptes, die nachfolgend kurz erläutert werden:

- Bestehender Rechtsrahmen
- Gemeinsame Ziele
- Harmonisierte Instrumente
- Gemeinsame Datenbasis
- Vergleichbare Kriterien
- Gemeinsame und eigene Projekte
- Koordinierende Stelle

Bestehender Rechtsrahmen

Die Raumordnung ist in beiden Ländern in einen vorhandenen Rechtsrahmen eingebunden, der alle Planungsebenen einbezieht. Trotz der Unterschiede zwischen den beiden Staaten Luxemburg und Deutschland sowie den beiden Ländern Saarland und Rheinland-Pfalz gilt für alle, dass die jeweiligen rechtlichen Grundlagen sehr komplex sind. Veränderungen hierzu bedürften auch verschiedener Gesetzesänderungen mit dem entsprechenden politischen und administrativen Aufwand. Das geplante EOM soll daher zunächst auf den in den Ländern jeweils gültigen Rechtsrahmen basieren. Soweit möglich sollen die jeweiligen Planungsabläufe im Planungsraum innerhalb dieser Vorgaben jedoch harmonisiert bzw. aufeinander abgestimmt werden.

Gemeinsame Ziele

Wie einleitend zur Studie und am Anfang des folgenden Kapitels 5 angesprochen, wurden von den Partnern gemeinsame Ziele und Grundsätze formuliert. Diese sind zum einen in den gemeinsamen Gremien und zum anderen in den jeweiligen raumordnerischen Programmen und Plänen aufgestellt worden. Das EOM soll auf diesen Grundsätzen basieren und entlang der Ziele ausgerichtet werden. Soweit nötig und sinnvoll werden die Ziele bezüglich des EOM-Planungsraums vertieft und spezifiziert.

Harmonisierte Instrumente & Kriterien, gemeinsame Datenbasis

Die in der Raumordnung angewendeten Instrumente basieren zwar zum Teil auf rechtlichen Vorgaben, gehen aber zugleich deutlich darüber hinaus. Insbesondere bei der Auswahl und Form der Anwendung ergeben sich in vielen Bereichen Spielräume und Möglichkeiten, alternative Vorgehensweisen anzuwenden. Diese Spielräume sollen bei der Instrumentenanwendung im Untersuchungsraum und Planungsraum dahingehend genutzt werden, die Instrumente soweit möglich innerhalb der bestehenden Rechtsrahmen zu harmonisieren. Dies gilt ebenso für eventuell anzuwendende bzw. festzusetzende Kriterien (z. B. Berechnungsgrundlagen für Wohnflächenbedarf etc.). Die Anwendung der ausgewählten Instrumente sollte innerhalb des Planungsraums unter Verwendung vergleichbarer Kriterien erfolgen.

Ein wesentlicher Faktor der Raumordnung sind gute und sachgerechte Daten mit dem notwendigen räumlichen Zuschnitt. Sofern in einzelnen Bereichen Daten in unterschiedlicher Form mit unterschiedlichem räumlichen Zuschnitt erhoben werden, soll im Rahmen des EOM versucht werden, dies zu harmonisieren. Für die zukünftige Erhebung und Pflege neuer Daten für das EOM wird eine gemeinsame Vorgehensweise angestrebt. Die statistischen Ämter der Großregion arbeiten bereits zusammen, um eine gemeinsame Datenbasis und harmonisierte Statistiken zu schaffen. Das GIS der Großregion (GIS-GR) verknüpft die Daten mit Raumbezügen und stellt diese kartografisch dar. Innerhalb des EOM sollen möglichst die Daten des GIS-GR genutzt werden. Andererseits sollen Erkenntnisse und Daten, die innerhalb des EOM-Prozesses gewonnen werden, jedoch möglichst auch dem GIS der Großregion zugutekommen.

Gemeinsame und eigene Projekte

Neben den grundsätzlichen Verfahren der Raumordnung soll das EOM einen wesentlichen Schwerpunkt darin bilden, bestehende und neue Projekte in ihrer Umsetzung zu fördern. Dies gilt sowohl für gemeinsame Projekte der Partner als auch für Projekte, die ausschließlich im Planungsraum eines einzelnen Partnerlandes entwickelt und umgesetzt werden sollen. Für diese Projekte ergibt sich somit die Aufgabe, sie im Sinne des EOM gemeinsam einzuordnen.

Koordination / Management

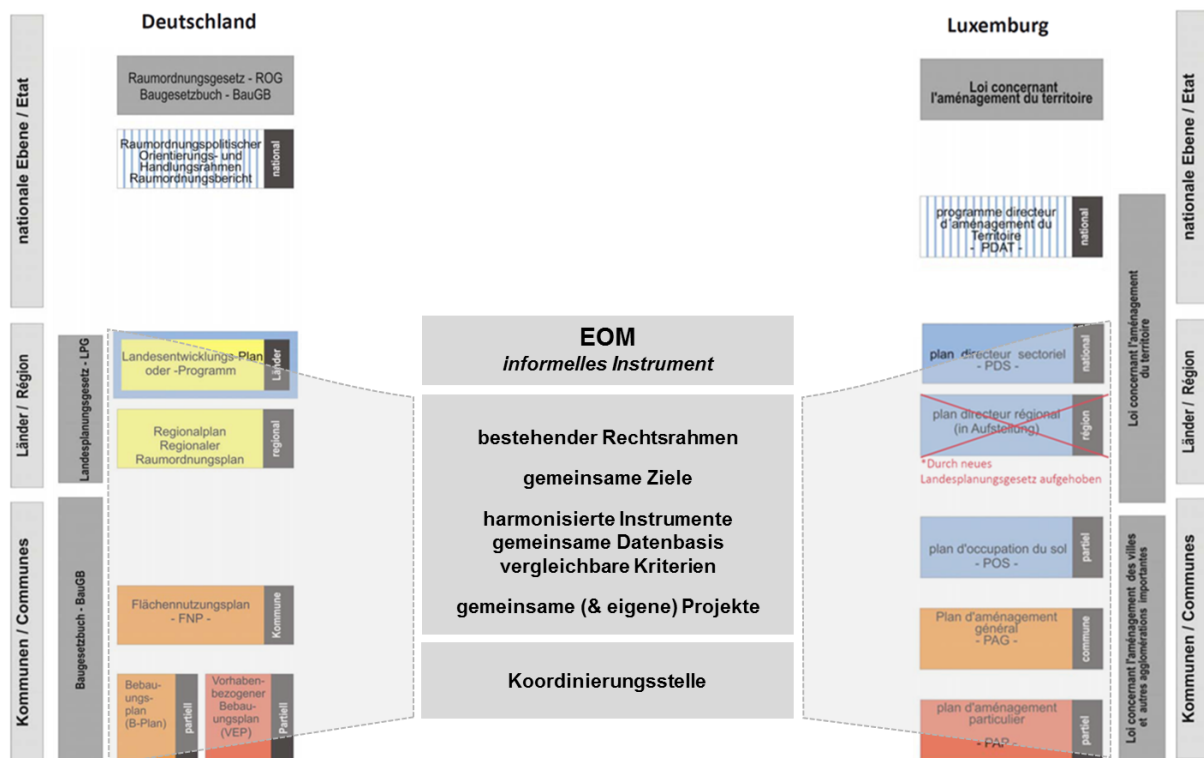
Die Entwicklung und Umsetzung des EOM bedarf umfänglicher personeller Kapazitäten der beteiligten Partner auf verschiedenen Ebenen. Neben den zu involvierenden vorhandenen, zuständigen Stellen bei den Behörden und Institutionen werden weitere Kapazitäten gebraucht werden. Organisatorisch ist daher die Schaffung einer Koordinierungsstelle vergleichbar mit einem Regionalmanagement vorgesehen. Diese Koordinierungsstelle wird im Kern aus jeweils einer Abordnung der einzelnen Partner gebildet. Zudem wird sie im Sinne einer Geschäftsführung und Koordination durch eine zusätzliche personelle Verstärkung unterstützt und organisiert, da dieser Aufwand dauerhaft nicht allein von den derzeitigen Verantwortlichen übernommen werden kann. Ein beschlussfassendes Gremium mit Wirkung in die bestehenden Rechtsrahmen hinein ist nicht vorgesehen.

Die Koordinierungsstelle kann im Bedarfsfall um einen Projektausschuss ergänzt werden, der insbesondere zu Projekten einzelner Partner eine kurze Bewertung bzgl. ihrer Kompatibilität zum EOM abgibt.

Ein entsprechendes Regionalmanagement könnte später je nach Fortgang des laufenden GPMR-Prozesses auch dort Aufgaben übernehmen bzw. in diesen größeren Prozess überführt werden.

Die folgende Graphik symbolisiert die Einbindung des EOM mit seinen verschiedenen Teilbereichen in den planungsrechtlichen Rahmen der Länder.

Abb. 6: Das EOM als informelles Entwicklungskonzept



Quelle: eigene Darstellung

Der EOM-Prozess als solcher und die Erstellung des „Masterplan“ im weiteren Ablauf wird mit nachfolgender Gliederung zusammengefasst. Dabei sind die einzelnen Schritte nicht strikt voneinander abzugrenzen sondern gehen an verschiedenen Stellen ineinander über und überlappen sich zeitlich. Mit der Vorstudie wurde bereits der erste Schritt des EOM-Prozesses gemacht. Im nächsten Schritt wird es sich anbieten, die zu beteiligenden Akteure im Rahmen einer Veranstaltung zusammenzubringen, mit ihnen das Vorgehen zur Aufstellung des EOM abzustimmen und diese in einem Akteursbeschluss darüber beschließen zu lassen.

- Akteursbeschluss zur Aufstellung des EOM
- Festlegung der Organisationsstruktur
- Analyse der regionalen Strukturdaten / Indikatoren
- Betrachtung aktueller Projekte in den Handlungsfeldern
- Erarbeitung von Teil- und Unterzielen für die in der Vorstudie definierten Handlungsfelder
- Beteiligung von Schlüsselakteuren bei Zieldefinition
- Hinterlegung der Teil- und Unterziele mit Indikatoren
- soweit nötig abschließende Festlegung der erarbeiteten Ziele durch politische Beschlüsse
- Ableitung von Festlegungen für die Handlungsfelder und Themenbereiche
- Benennung von Schlüsselprojekten / Leuchtturmprojekten
- Beteiligung weiterer Akteure / Bürger
- Aufstellung des EOM mit Zielen, Festlegungen, ggf. Schlüsselprojekte
- Beschluss des EOM durch politische Gremien

4.3 Schlüsselakteure für den Prozess des EOM

Für die detaillierte Erarbeitung eines mittel- und langfristig wirksamen Entwicklungskonzeptes ist dessen Akzeptanz von wesentlicher Bedeutung. Dabei ist die Akzeptanz bei einer Vielzahl von sehr unterschiedlichen Akteuren und Akteursgruppen nötig. Dies reicht über die politischen und administrativen Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen und Gemeinden, über die professionell organisierten Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft (Kammern, Verbände, Gewerkschaften) und oftmals ehrenamtlich geführten Nichtregierungsorganisationen im Umwelt- und Mobilitätsbereich bis hin zu den privaten Haushalten als Arbeitskräfte, Wohnbevölkerung usw.

All diese Gruppen bringen Vorstellungen und Interessen in die jeweiligen Handlungsfelder ein, die es soweit möglich zu koordinieren und berücksichtigen gilt. Hierfür ist ein ausführlicher Dialog in der Erstellung des EOM vorzusehen, auch um die spätere Akzeptanz der jeweiligen Gruppen zu erhöhen. Die Beteiligung der verschiedenen Akteursgruppen ist jedoch nicht nur aus Akzeptanzgründen von großer Bedeutung. Vielmehr kann durch eine intensive Beteiligung zum einen das vielfältige Fachwissen und insbesondere die lokalen Kenntnisse der Akteurinnen und Akteure genutzt werden. Zum anderen sind die verschiedenen Akteursgruppen im weiteren Verlauf in vielfältiger Weise daran beteiligt, das EOM auch inhaltlich umzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Vertreterinnen und Vertreter der Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange usw. Beispielhaft seien hier aber auch die Betriebe und Arbeitgeber mit ihren Beschäftigten genannt. Sie sind es letztlich, genau wie die privaten Haushalte, die in den verschiedenen Bereichen, wie der Energienutzung, der Mobilität usw. die letztendliche Entscheidung zur jeweiligen Nutzung treffen. Zur Erstellung dieser Vorstudie wurden die wesentlichen Akteurinnen und Akteure in Gruppen zusammengefasst:

- Administrative Vertreter der Gebietskörperschaften
- nachgeordnete Behörden und Institutionen
- politische Vertreter der Gebietskörperschaften
- Kammern & Verbände der Wirtschaft, zentrale Tourismusorganisationen
- Zentrale Organisationen der Arbeitnehmervertretung
- Große Betriebe und Arbeitgeber von zentraler Bedeutung
- Verkehrsverbünde & Mobilitätsdienstleister von zentraler Bedeutung (DB AG, CFL, CdT)
- NGO in den Bereichen Natur- und Umweltschutz sowie Mobilität

5 Grundlegende Prinzipien und Handlungsfelder des EOM

5.1 Grundlegende Prinzipien

Für die Erstellung des EOM als grenzübergreifendes Entwicklungskonzept ist es wichtig, zunächst gemeinsame Prinzipien der Raumordnung und -entwicklung festzulegen. Diese orientieren sich an den Prinzipien, die in den Teilregionen auf den verschiedenen Planungsebenen bereits verfolgt werden. Allen voran ist hier das Prinzip der Nachhaltigkeit zu nennen, welches in allen Handlungsfeldern prioritär berücksichtigt werden soll. Das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung ist es, die Herausforderungen im Spannungsfeld zwischen Ökologie, Ökonomie und Sozialem abzuwägen und handlungsorientiert einzuordnen, sodass heutige und zukünftige Generationen ihre Bedürfnisse befriedigen können (vgl. Ministerium des Innern und für Sport RLP 2008, S. 25). Als weiteres Prinzip sind die Gewährleistung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in der Region sowie das Prinzip der dezentralen Konzentration in der Siedlungsentwicklung zu nennen (vgl. hierzu Ministerium für Umwelt Saarland 2004 & Staatskanzlei Saarland 2006). Aufgrund ihres interdisziplinären Charakters sind darüber hinaus Koordination, Kooperation und Partizipation wichtige Grundprinzipien der Raumplanung (vgl. Ministère de l'Intérieur Luxembourg 2003). Zusammenfassend lassen sich die übergeordneten gemeinsamen Prinzipien für das EOM demnach wie folgt benennen:

- Prinzip der nachhaltigen Entwicklung
- Prinzip der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse
- Prinzip der dezentralen Konzentration und kompakten Siedlungsentwicklung
- Prinzip der Kooperation und Partizipation

Neben diesen Prinzipien kann ein Leitbild für das EOM beschrieben werden, das im Raumordnungsplan Region Trier bereits für dessen Geltungsbereich formuliert ist und auf das EOM übertragen werden kann: Ziel des raumordnerischen Handelns im Rahmen des EOM sollte es sein, „für eine räumlich ausgewogene Entwicklung von Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen Sorge zu tragen, die nicht länger als isolierte, gegensätzliche Problemkategorien und Handlungsebenen anzusehen sind“ (Planungsgemeinschaft Region Trier 2013, S. 2). Die städtischen und ländlichen Räume des EOM bilden zusammen eine Region sich funktional ergänzender Räume, die durch die grenzübergreifende Zusammenarbeit ihre endogenen Potenziale unter Beachtung der oben genannten Prinzipien voll ausschöpfen und gleichzeitig einen Beitrag zur europäischen Raumentwicklungspolitik leisten kann.

5.2 Handlungsfelder des EOM

Die zentralen Themen und Handlungsfelder ergeben sich vor allem aufgrund vielfältiger wirtschaftlicher, sozialer, kultureller und ökologischer Zusammenhänge der Teilräume. Dabei sind für die bisher rechtlich und organisatorisch mehr oder weniger vollkommen autarken Teilräume unterschiedliche rechtliche und wirtschaftliche Gegebenheiten zwischen Luxemburg und Deutschland zu beachten. Beispielsweise wird aufgrund der wirtschaftlichen Stärke Luxemburgs bei zugleich knappen Wohnraumflächen im grenznahen Rheinland-Pfalz und Saarland Wohnraum stark nachgefragt („Luxemburg-Effekt“). Die hohe Nachfrage im deutschen Grenzraum ist somit eine Folge der Preisdifferenz und wird durch zwei Gruppen ausgeübt: Einerseits von Luxemburgern, die als sogenannte atypische Grenzgänger (vgl. Ministerium für Inneres und Europaangelegenheiten Saarland 2010) in Luxemburg arbeiten und aufgrund des knappen Wohnraums und hoher Wohnpreise im Ausland Wohnungen und Bauflächen suchen. Und andererseits durch Zuzüge von Deutschen in die Grenzregion, um in Luxemburg zu arbeiten. Die Steuerung der Siedlungs- und Wohnbaulandentwicklung mit der beabsichtigten Konzentration auf Zentrale Orte mit Entwicklungspotenzialen und die Ausweisung von Wohnbauflächen, Neubaugebieten usw. stellen somit ein wichtiges Handlungsfeld für das EOM dar. Die Frage der Sicherung der Daseinsvorsorge und die Anforderungen an die technische und soziale Infrastruktur sind Bestandteil des Planungsprozesses. Hier sind auf deutscher Seite ggf. Anpassungen des Zentralen-Orte-Systems zu prüfen.

Die unterschiedlichen rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen in Luxemburg und Deutschland wirken sich auch auf die Gewerbetätigkeit beiderseits der Grenze aus. Neben dem grenzüberschreitenden Einkaufsverhalten drückt sich dies auch in der Gründung von Zweigstellen deutscher Betriebe auf luxemburgischer Seite aus. Die Auswirkungen auf die Ausweisung von Gewerbegebieten und die Steuerung des großflächigen Einzelhandels stellen somit weitere Themenfelder dar. Dabei steht die Entwicklung und Nutzung endogener, regionaler Potenziale (Tourismus, Weinbau, Landschaft) im Vordergrund.

Die zuvor genannten Faktoren führen zu vielfältigen räumlichen Verflechtungen, die sich in hohen grenzüberschreitenden Verkehrsströmen niederschlagen – mit entsprechenden Konsequenzen für die Infrastruktur beiderseits der Grenze: Aufgrund des hohen MIV-Anteils sind viele Straßen überlastet. Das EOM soll daher Lösungsansätze für die grundsätzliche Verkehrsproblematik unter Beachtung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte und den Erfordernissen der Daseinsvorsorge aufzeigen und hierzu auf die Ausweisung von Trassen und geplante Verkehrsprojekte eingehen. Eine Verknüpfung mit den übergeordneten Planungen auf der Ebene der Großregion ist notwendig. Daneben sind die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der kleinen Gemeinden, der Betriebe und der Grenzgänger mittels neuer Ansätze wie Mobilitätsmanagement zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs im kleinen grenzüberschreitenden Verkehr zu berücksichtigen.

Ein weiteres Handlungsfeld des EOM soll sich mit den Naturräumen und dem Naturschutz befassen. Die Landschaft und Naturräume des oberen Moseltals machen nicht an Grenzen Halt, daher ist auch hier eine grenzübergreifende Zusammenarbeit nötig und sinnvoll. Am Instrument der Naturparke sollen für den Planungsraum des EOM wichtige Entwicklungslinien und raumordnerische Ziele aufgezeigt werden. Die Handlungsfelder, mit denen sich das EOM im Schwerpunkt befassen soll, sind zusammengefasst:

- Raumordnung & Siedlungsstruktur
- Wirtschaft & Energie
- Daseinsvorsorge & Mobilität
- Kulturlandschaft, Naturräume & Naturschutz

Die Festlegung der Handlungsfelder und deren Schwerpunktsetzung sind nicht als abgeschlossen zu betrachten, sondern können in der Hauptstudie zum EOM je nach Erkenntnisstand flexibel erweitert und angepasst werden. Ein Ziel der Vorstudie war es, die zentralen Konzepte sowie formellen und informellen Pläne zusammenzustellen, die sich mit den oben beschriebenen Handlungsfeldern befassen und für den Untersuchungs- bzw. Planungsraum gültig sind. Bevor die einzelnen Handlungsfelder näher ausgeführt werden, wird nachfolgend kurz auf einige übergeordnete Handlungsfelder hingewiesen:

Übergeordnetes Handlungsfeld: Charakteristik der Region – regionale Identität

Die Identifikation sowohl der Einwohner, der Arbeitnehmer als auch der Arbeitgeber mit der Region ist die Grundvoraussetzung für eine positive und nachhaltige künftige Entwicklung. Für was steht die Region und mit welchen Merkmalen der Region identifizieren sich die vorher genannten Gruppen (Weinbau, Fließgewässer, historische Entwicklung, Siedlungsstruktur,...). Hierfür gilt es zunächst die vorbereitenden Arbeiten der Vorstudie hinsichtlich der Charakterisierung der Region - bezogen auf die einzelnen Handlungsfelder – fortzuführen und zu präzisieren.

Übergeordnetes Handlungsfeld: konkurrierende Raumnutzungsansprüche

Das landschaftliche Natur- und Kulturerbe der Region soll einerseits geschützt und gleichzeitig die Möglichkeiten für eine aktive Entwicklung und Gestaltung geschaffen werden. Was sind jedoch die sich überlagernden und konkurrierenden Nutzungsansprüche im Planungs- und Untersuchungsraum? Wie soll der Umgang mit der Kulturlandschaft des Moseltals aussehen? Welche Interaktionen bestehen zwischen den verschiedenen Bausteinen, wie z.B. bezogen auf das Moseltal:

- Grundlegende Problematik der Konkurrenz der verschiedenen Nutzungsarten (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit, Naherholung, Naturerlebnis, Tourismus, Verkehr) auf begrenztem Raum im Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz

- attraktive Wohnstandorte mit Konkurrenz zu optimalen Weinbaugebieten (Südhanglagen) oder dem Naturschutz,
- gute Verkehrswegeführung (Eisenbahnlinie, Bundes- und Nationalstraßen), die gleichzeitig den Zugang zum Wasser für Mensch und Natur erschweren (Wohnen am Wasser wieder gefragt - Bsp. Trier Rahmenplan „Stadt am Fluss“) bzw. einen negativen Einfluss auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität haben können (Verkehrslärm, Feinstaubemissionen)
- die Mosel als schiffbares Gewässer: einerseits Konkurrenz zwischen Gütertransport, Tourismus- und Freizeitverkehr auf dem Gewässer, andererseits gegensätzliche Anforderungen zwischen Schifffahrt (Schleusen, Kanalisierung, naturferne Uferstreifen) und Naturschutz (Fischbewegungen, naturnahe Uferstreifen)
- Wasserqualität und Hochwasser: gegenseitige Einflüsse zwischen Siedlungsentwicklung und der Landwirtschaft / dem Weinbau einerseits und dem Wasserlauf andererseits

Bei den thematisch konkretisierten Handlungsfeldern werden diese Aspekte differenziert aufgegriffen. Hier gilt es, die Synergien und das Zusammenspiel zwischen den Raumnutzungsansprüchen zu identifizieren und über eine Abwägung die Prioritäten für das Entwicklungskonzept fest zu legen.

In Vorbereitung auf die Erstellung des EOM wurden die wesentlichen Unterlagen eingehend betrachtet, um die zentralen Aussagen hinsichtlich der definierten Handlungsfelder und konkreter Themen herauszustellen. Die dabei untersuchten Themen sind unten aufgelistet. Auf den folgenden Seiten werden einige Kernaussagen der eingehender untersuchten Dokumente zusammengefasst.

Handlungsfeld: Raumordnung und Siedlungsstruktur

- Steuerung der zentralörtlichen Funktionen
- Siedlungs- & Wohnbaulandentwicklung und Steuerung der Flächeninanspruchnahme
- Ortskernrevitalisierung und Sicherung der Daseinsvorsorge

Handlungsfeld: Wirtschaft und Energie

- endogene wirtschaftliche Entwicklung auf der Basis der regionalen Potenziale
- Potenziale zur Förderung erneuerbarer Energien

Handlungsfeld: Mobilität

- grundsätzliche Verkehrsproblematik in Verbindung mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten auch und insbesondere für die kleinere Gemeinden
- Lösungen für spezifische Mobilitätsbedürfnisse der Pendler und deren Arbeitgeber

Handlungsfeld: Kulturlandschaft, Naturräume und Naturschutz

- Naturparke als Instrument zur Umsetzung raumordnerischer Ziele und Maßnahmen

5.2.1 Raumordnung & Siedlungsstruktur

In diesem Handlungsfeld stellt sich zunächst die Frage, inwieweit die formellen raumplanerischen Instrumente bezogen auf die realen Problemstellungen vor Ort greifen. Am Beispiel der Verteilung der zentralen Orte im Untersuchungsraum soll dies verdeutlicht werden. Werden diese ihrer Rolle gerecht? Welche Rolle spielen die peripheren Räume ohne zentralörtliche Funktion und welche Rolle sollen diese in Zukunft übernehmen? Das Beispiel von Luxemburg zeigt, dass aufgrund der hohen Nachfrage und der ausgewiesenen Bauflächen in den bestehenden Flächennutzungsplänen der Gemeinden die Entwicklung in der Realität gegenläufig zu den nationalen Planungsvorgaben der „dezentralen Konzentration“ verläuft (vgl. Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire 2008) und die Instrumente zur Baulandmobilisierung nicht ausreichend Anwendung finden.

In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, sich die Siedlungsentwicklung der letzten Jahre im Planungsraum zu vergegenwärtigen, um so - zusammen mit den aktuellen Planungsabsichten - Rückschlüsse für künftige Entwicklungen zu ziehen, die sich sowohl am zu erwartenden Bedarf neuer Bauflächen als auch an dem Bestand von Flächenpotenzialen im Innenbereich auszurichten hat. So ist im Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) in Rheinland-Pfalz mit dem Ziel 31 der Vorrang der Innenentwicklung vor einer Außenentwicklung verankert. Darüber hinaus wird im Ziel 32 die Regionalplanung verpflichtet, der Bauleitplanung Obergrenzen für ihre weitere Wohnbauflächenentwicklung (sog. Schwellenwerte) vorzugeben. Im Rahmen der Fortschreibung der vorbereitenden Bauleitplanung sind diese von den Trägern der Flächennutzungsplanung als Ziele der Raumordnung zu beachten. Sollen Innenentwicklungspotenziale genutzt werden, müssen diese auch bekannt sein. Mit dem Projekt „Raum+ Rheinland-Pfalz 2010“ wurde im Jahr 2010 eine systematische Erhebung und Bewertung von Siedlungsflächenpotenzialen (> 2000 qm) im Land Rheinland-Pfalz durchgeführt und die zum Zwecke der Ersterhebung eingerichtete Internetplattform mit der im Juli 2011 freigeschalteten Plattform RAUM+Monitor technisch und methodisch weiterentwickelt. Mit Hilfe dieser internetgestützten Erhebungsplattform können die Kommunen die Ersterhebungsdaten selbständig aktualisieren und auswerten. Über die rein quantitative Zusammenstellung hinaus ermöglicht die Erhebung eine differenzierte thematische und räumliche Auswertung der Mobilisierungschancen in den sehr unterschiedlichen Vor-Ort-Situationen. Derzeit wird im Rahmen des Projektes „Zukunftsscheck Dorf“ des Eifelkreises Bitburg-Prüm anhand von acht Modellgemeinden geprüft, inwieweit RAUM+Monitor im Hinblick auf das Modul „Baulücke“ optimiert und um ein weiteres Modul „Leerstandskataster“ erweitert werden kann.

Die nachhaltige Siedlungsentwicklung schließt auch die notwendige Bereitstellung der Infrastrukturen, die mit der Neuausweisung von Wohnbaulandflächen einhergehen, mit ein. An dieser Stelle sei auf ein Ziel des LEP IV in Rheinland-Pfalz verwiesen, welches auch in einem künftigen LEP für das Saarland eine wichtige Handlungsmaxime darstellen soll, wonach Wohnbauflächenausweisungen sich auf solche Siedlungsschwerpunkte konzentrieren sollen, die über eine dauerhaft gesicherte qualifizierte Anbindung im öffentlichen Personennahverkehr (Schienenverkehr und Buslinien) verfügen

(vgl. Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz 2008, S. 79). Ziel ist es, die Wohnbauflächenausweisung unter Berücksichtigung der zukünftigen Bedarfe zu harmonisieren, um die landesplanerischen Ziele und Prinzipien nachhaltig verfolgen zu können.

Zunehmende Leerstände in Ortskernen erfordern die Beobachtung der Neuausweisung von Wohnbauflächen im Außenbereich im Verhältnis zu der Umnutzung bzw. Nachverdichtung im Bestand. Den gewachsenen Strukturen in den Ortskernen kommt zwar eine hohe Bedeutung für die Identität der Ortschaft zu, die jedoch den aktuellen Wohnbedürfnissen nicht gerecht werden (BMVBS 2012, S.48). Stellt sich diese Frage für Deutschland und Luxemburg gleichermaßen? Aufgrund der hohen Bedeutung des Moseltals als Kulturlandschaft erscheint es hier besonders wichtig, die Siedlungsentwicklung nachhaltig zu steuern. Welche Lösungsansätze gibt es hierzu? In wieweit können hier Modellprojekte (z. B. Flächenzertifikatehandel, Eigentümergeinschaften) in der Region einen wichtigen Beitrag leisten?

Dabei gilt es nicht nur, das „was“ - „wie viel“ - „wo“ zu steuern, sondern auch das „wie“ im Auge zu behalten, sprich der Umgang mit der Baukultur und dem baulichen Erbe in Bezug auf die Kulturlandschaft des Planungsraums (Landschaftsverträgliches und regionaltypisches Bauen, Beispiel: Bauen auf exponierten Flächen am Hang – Zusammenspiel verschiedener Landschaftstypen: Flusslandschaft, Stadtlandschaft, Dorflandschaft, Freiraumlandschaft als prägende Elemente).

Im Entwicklungskonzept sollen ebenfalls Ansätze für die Steuerung der Siedlungsentwicklung in punkto Arbeitsplatzverteilung und Pendlerbewegungen, bzw. der Versorgungsinfrastruktur (direkte Bezüge zu den Handlungsfeldern Mobilität und Wirtschaft) gefunden werden. Hierbei gilt es, zunächst die aktuellen Verflechtungen im Untersuchungsraum aufzuzeigen und bestehende Planungen und Ansätze in die Analyse mit einzubeziehen. Über eine reine „Flächenbetrachtung“ hinaus sollen die funktionalen Beziehungen zwischen Orten herausgearbeitet werden. Beispielhaft genannt seien hier die Beziehungen zwischen den Städten Trier und Luxemburg, zwischen Trier und Wasserbillig-Grevenmacher. Gleiches könnte für die Beziehung der Städte Echternach und Bitburg im Bereich Eifel, Sauer sowie im saarländisch-luxemburgischen Grenzraum zwischen Remich/Schengen und Perl gelten.

Themenübergreifend stellt sich hier die Frage, was die Rolle der verschiedenen Länder sein muss bzw. sein kann, um den unterschiedlichen Anforderungen und Verflechtungen gegenseitig besser gerecht zu werden. Wo kann angesetzt werden und was sind die Steuerungsinstrumente um dies in Zukunft vielleicht verträglicher und harmonisierter für die Region zu bewerkstelligen?

5.2.2 Wirtschaft und Energie

Endogene wirtschaftliche Entwicklung

Mit der oben beschriebenen Zentrenstruktur im Planungs- und Untersuchungsraum gehen vor allem von den Oberzentren Trier und Luxemburg sowie den Mittelzentren wirtschaftliche Impulse für die Region der Obermosel aus. Insbesondere die Stadt Luxemburg übt derzeit u. a. als Bankenzentrum und Standort mehrerer EU-Institutionen sowie weiterer führenden Unternehmen des tertiären Sektors eine hohe Anziehungskraft auf Arbeitskräfte im In- und Ausland aus. Im EOM ist neben der aktuellen vor allem die längerfristige Entwicklung der Arbeitsplätze und daraus abgeleitet der Einwohner- und Pendlerzahlen in der Stadt und im Staat Luxemburg zu berücksichtigen. Beide Entwicklungen werden einen relevanten Einfluss auf eine nachhaltige, grenzüberschreitende Siedlungsentwicklung und Mobilität haben, den es in der Aufstellung und Fortführung des EOM zu berücksichtigen gilt. Die Gemeinden des umgebenden ländlichen Raums sollen jedoch nicht allein als Schlafstätten verbleiben, sondern ihrerseits die von innen heraus vorhandenen, endogenen Potenziale zur wirtschaftlichen Entwicklung nutzen. Hierbei kommen dem Planungsraum des EOM regionale Alleinstellungsmerkmale wie der Weinbau zugute, der einerseits als direkte wirtschaftliche Einkommensquelle dient und andererseits eine wichtige Rolle für den Wein- und Genusstourismus spielt. Das LEP IV hält hierzu im Grundsatz G 119 fest: „Landwirtschaft und Weinbau sollen als wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Wertschöpfung der ländlich strukturierten Räume gesichert werden“ (Ministerium des Innern und für Sport RLP 2008, S. 134). Im Raumordnungsplan Region Trier wird dieser Grundsatz bestätigt: „In der Region Trier sind Landwirtschaft und Weinbau leistungsstarke Wirtschaftszweige, die im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung dauerhaft gesichert und entwickelt werden sollen“ (Planungsgemeinschaft Region Trier 2013, G 139). Im Hinblick auf die Landschaft und deren Reiz, welcher vom Moseltal und dessen Hängen geprägt wird, liegt ein weiteres touristisches Potenzial im Wander- und Radreisetourismus.

Das Programme Directeur hat hierzu als politisches Ziel die „Diversifizierung der wirtschaftlichen Aktivitäten in den ländlichen Regionen im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung“ vorgegeben, „um dem gegenwärtigen Trend einer Uniformisierung der Landschaft entgegenzuwirken“ und benennt als eine Fördermaßnahme die Entwicklung eines sanften ländlichen Tourismus (Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire 2003). Die Mosel selbst bietet einen weiteren Ansatz für die Förderung eines naturverträglichen Tourismus (Kreuzfahrten, Sportboote, Wassersport, Wasserwandern; vgl. BMVBS 2012, S.45).

Selbstverständlich existieren neben Weinbau und Tourismus weitere endogene Potenziale zur wirtschaftlichen Entwicklung, beispielsweise in den Bereichen Gewerbe, Industrie und Handel. Hierzu werden in den raumordnerischen Plänen verschiedene Festlegungen getroffen, die sich grundsätzlich an der zentralörtlichen Struktur des Raums orientieren. Dabei sollen bestehende Flächenangebote vorrangig genutzt werden (LEP IV RLP, Grundsatz 52). Darüber hinaus werden Vorranggebiete für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen ausgewiesen, die der Sicherung und Schaffung von

Dienstleistungs- und Produktionsstätten und den damit verbundenen Arbeitsplätzen dienen. In diesen Gebieten sind „in größtmöglichem Umfang gewerbliche Bauflächen, Industrie- oder Gewerbegebiete bzw. Dienstleistungs-, Technologieparks oder Gründerzentren auszuweisen“ (Ministerium für Umwelt Saarland, S. 20). Im LEP Teilabschnitt Umwelt des Saarlandes wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um längerfristig angelegte Flächenvorsorge handelt und daher nicht in jedem Fall mit einer schnellen Erschließung aller Vorranggebiete zu rechnen ist. Insbesondere zur Existenzsicherung von Landwirten sollen daher u. a. die Vorranggebiete bei Perl-Borg und Merzig-Ripplingen möglichst lange für eine landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen (vgl. ebd., Abs. 73).

Auch im ROP Region Trier werden Gemeinden mit der besonderen Funktion Gewerbe ausgewiesen. Diese „sind die Schwerpunkorte der gewerblichen Entwicklung in der Region Trier. Die besondere Funktion Gewerbe wird Gemeinden bzw. Gemeindegruppen zugewiesen, die bereits einen überörtlich bedeutsamen Gewerbebesatz aufweisen, dessen Bestandpflege und Weiterentwicklung gewerbliche Bauflächen über den Eigenbedarf hinaus erfordern“ (Planungsgemeinschaft Region Trier 2013, G 39). Hierzu gehören die Stadt Trier sowie die Gemeinden Irrel, Konz, Wasserliesch, Gusterath, Osburg, Kirf, Saarburg, Föhren, Schweich, Newel und Trierweiler. Weiterhin wird zwischen Gewerbestandorten mit überregionaler Bedeutung, die vor allem flächenintensiven Industrieansiedlungen dienen, Gewerbestandorten mit regionaler Bedeutung zur vorrangigen Ansiedlung mittelständischer Industrie- und Gewerbegebiete sowie interkommunalen Gewerbestandorten im Nahbereich unterschieden (vgl. ebd., G 59 – Z 64 & Tab. 3).

Tab. 3: Gewerbestandorte Region Trier nach ROP 2013

Gwerbestandorte mit überregionaler Bedeutung	Gwerbestandorte mit regionaler Bedeutung	Interkommunale Gwerbestandorte im Nahbereich
• Trier • Bitburg • Wittlich • Morbach • Föhren/Hetzerath	• Irrel • Konz/Wasserliesch • Osburg • Saarburg • Trierweiler	• Gusterath • Kirf • Newel • Schweich

Quelle: Zusammenstellung nach PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER 2013

Nicht nur im Hinblick auf eine grenzüberschreitende Planung sollten im Rahmen des EOM die vorhandenen Flächenausweisungen sowie die entsprechenden Darstellungen im Flächennutzungsplan hinsichtlich ihres Bedarfs und Nutzens überprüft werden.

Im regionalen Entwicklungskonzept für die Region Trier (REK 2025) wird als Leitlinie des Weiteren eine gemeinsame Wettbewerbs- und Marketingstrategie für die Region Trier ausgegeben (Planungsgemeinschaft Region Trier & Initiative Region Trier 2008, S. 15ff). Die Region Trier sieht sich darüber hinaus als aktiven Partner im europäischen Wirtschaftsraum SaarLorLux+. Als Projekt hierzu soll ein Instrumentenkasten entwickelt werden, mit dem systematisch weitere Chancen aus grenzüberschreitenden Beziehungen erschlossen werden sollen. Außerdem wird die Erarbeitung

eines gemeinsamen Raum- und Wirtschaftsentwicklungskonzeptes für den Raum Trier-Luxemburg und die regionsnahen Teile Belgiens und die Zusammenführung staatlicher und kommunaler grenzüberschreitender Kooperationen im Raum SaarLorLux+ angestrebt (vgl. ebd.). Hier wäre bei der Erstellung des EOM zu prüfen, inwiefern das EOM-Gebiet, das anteilig in der Region Trier liegt, in die Überlegungen einzubeziehen ist bzw. inwieweit das EOM einen Beitrag zu den Zielen des REK 2025 leisten kann.

Förderung erneuerbarer Energien

Hinsichtlich der Energieversorgung streben die Teilregionen des EOM eine Steigerung der erneuerbaren Energien an. Im informellen REK 2025 wird die Vision ausgegeben, den Energiebedarf zum Jahr 2025 deutlich zu senken. Er soll bei privaten Haushalten und Kleinverbrauchern zu über 50% und bei Großverbrauchern zu einem nicht näher definierten Teil über regenerative Energien gedeckt werden. Damit soll die Region einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten, „der von den benachbarten Verdichtungsräumen und Metropolregionen anerkannt wird und entsprechende Wertschätzung mit Ausgleichsleistungen erfährt“ (Planungsgemeinschaft Region Trier & Initiative Region Trier 2008, S. 26). Um diese Vision zu realisieren, sollen land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen zur Produktion von Energieträgern und Biomasse zur Gewinnung verwertbarer Energieträger genutzt, Energieeinsparungen vor allem im Wohnbau realisiert und Solarenergie für Wärme und Stromerzeugung genutzt werden. Die Windenergienutzung soll auf die planungsrechtlich gesicherten Standorte konzentriert werden (vgl. ebd.). Mit der Fortschreibung des regionalen Energiekonzepts der Planungsgemeinschaft im Jahr 2010 und der Einrichtung der Energieagentur Region Trier wurden zwei Projekte aus dem REK 2025 bereits umgesetzt. Damit kommt die Region Trier auch dem Ziel 162 des LEP IV nach, auf der Basis handlungsorientierter Energiekonzepte Festlegungen zur räumlichen Nutzung erneuerbarer Energien, zur Energieeinsparung und zur effizienten und rationellen Energienutzung zu treffen (vgl. Ministerium des Innern und für Sport RLP 2008, S. 158). Auch werden dort die Nutzung und der Ausbau erneuerbarer Energieträger an geeigneten Standorten als Grundsatz der Raumentwicklung benannt.

Mit der seit Mai 2013 verbindlichen Teilfortschreibung des LEP IV im Bereich Erneuerbare Energien (EE) hat die Landesregierung wichtige Vorgaben zur Energiewende und zur Erreichung des landespolitischen Ziels, bis 2030 den landesweiten Strombedarf (bilanziell) zu 100 % aus EE zu decken, getroffen. Daneben hat die Region Trier ihre diesbezügliche Zielsetzung gesteigert und strebt nach dem Energieplan der Energieagentur Region Trier an, bis 2040 insgesamt vom Energieimporteur zum Energieexporteur zu werden. Vor diesen Hintergründen hat die Planungsgemeinschaft das Fachkapitel "Energieversorgung" für den neuen Regionalplan umfassend i. S. einer E³-Strategie (Energieeinsparung, Energieeffizienz, Erneuerbare Energien) neu gestaltet. Dabei enthält der Planansatz eine aktive Standortsicherung und -vorsorge sowohl für die Windenergie- als auch die Photovoltaiknutzung. Aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen, teilweiser Interessenkonflikte und

vielen zu berücksichtigenden Teilaspekten werden beide Planwerke von einer anhaltend intensiven Diskussion insbesondere um die Windenergienutzung begleitet, die aufgrund ihres Technikvorsprungs und der hohen energetischen Effizienz den höchsten Anteil zur Energiewende im Vergleich zu den anderen erneuerbaren Energien liefern soll (bis 2030 landesweit Verhundertfachung der Ertragsleistung des Basisjahres 2011 und Bereitstellung von 2 % der Landesfläche für Windenergiestandorte). Für den Untersuchungs- und Planungsraum ist dabei von Bedeutung, dass mit der Teilfortschreibung des LEP IV – Kapitel Erneuerbare Energien eine gemeinsame Steuerung der Nutzung der Windenergie auf Ebene der Regionalplanung und auf kommunaler Ebene erfolgen soll. Zu beachten sind hierbei die in der Teilfortschreibung des LEP IV genannten Ausschlussgebiete, wobei die Planungsgemeinschaften innerhalb der Gebietskulisse der landesweit bedeutsamen historischen Kulturlandschaften diejenigen Teilbereiche konkretisieren, die von einer Windenergienutzung freigehalten werden sollen. Die Planungsgemeinschaft Region Trier sieht derzeit vor, den Empfehlungen eines vom Wirtschaftsministerium (MWKEL) in Auftrag gegebenen Gutachtens zu folgen und das untere Saartal sowie das engere Moseltal (Trierer Moseltal, Moselschlingen der Mittlmosel) als landesweit bedeutsame historische Kulturlandschaft mit herausragender bzw. sehr hoher Bedeutung auch zukünftig von Windenergienutzung freizuhalten (Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung 2013). Des Weiteren erkennt der regionale EE-Ansatz ein Steigerungspotenzial bei der Wasserkraftnutzung durch Modernisierung der großen Laufwasserkraftwerke Mosel und Saar. Schließlich gibt es im Untersuchungs- und Planungsraum bereits planerisch verfestigte Überlegungen für ein großes Pumpspeicherkraftwerk zur Ausregelung des Angebotes und der Nachfrage nach EE-Strom im regionsweiten Maßstab.

Für das Saarland legt der LEP Teilabschnitt Umwelt Vorranggebiete für Windenergie fest, in denen alle „Planungen, die Grund und Boden in Anspruch nehmen, auf die Belange der Gewinnung von Windenergie in der Weise auszurichten“ sind. Mit der 1. Änderung des LEP „Umwelt“ vom 20.10.2011 wurde die Ausschlusswirkung aufgehoben, so dass die Steuerung der Ansiedlung von Windenergieanlagen den Kommunen obliegt. Ein Großteil der saarländischen Kommunen stellt zurzeit Teilflächennutzungspläne auf, um die Standortbereiche festzulegen.

Aufgrund der Topografie des Moseltals, der oben beschriebenen landschaftlichen Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung (Tourismus) sowie der oftmals emotional diskutierten Folgen, Kosten und Nutzen der Windenergie, sollte dieses Thema im EOM nicht eingehend behandelt werden. Gleichwohl soll eine gemeinsame Koordination und Planung bei der Förderung und Nutzung aller grundsätzlich in Frage kommender erneuerbarer Energien im EOM eine wichtige Rolle einnehmen. Ansatzpunkte ergeben sich beispielsweise aus aktuellen Projekten wie den Planungen für ein Pumpspeicherkraftwerk in der Verbandsgemeinde Schweich oder eine Ausweitung der Aktivitäten der Energieagentur Region Trier. Die Potenziale der weiteren regenerativen Energiequellen (Solarenergie, Wasserkraftenergie, Biomasse) sollen im Planungsraum gemeinsam betrachtet und entwickelt werden. Im Ergebnis können diese nach einem gemeinsamen Plan nach ihren jeweiligen Potenzialen gefördert und genutzt werden.

Zwischen den Bereichen Wirtschaft und Mobilität, Verkehr gibt es zahlreiche Überschneidungen und viele Punkte, die neben dem Feld Wirtschaft auch der Mobilität zuzurechnen sind und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten sollen. Als ein Beispiel für Handlungsfelder übergreifende Aspekte, ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Mosel. Der beabsichtigte Ausbau der Moselschleusen spielt insofern auch eine wichtige Rolle für das EOM.

5.2.3 Mobilität

Verkehrssituation im EOM-Gebiet & zukunftsfähige Mobilitätskonzepte

Im Programme Directeur wurde bereits festgehalten, dass die Mobilität ein zentrales Thema der Raumplanung ist, und daher die Verkehrsplanung einen der wichtigsten Bereiche der grenzübergreifenden Zusammenarbeit darstellt (vgl. Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire 2003). So zeigen sich vor allem aufgrund der bereits mehrfach beschriebenen grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen gravierende Folgen für die Verkehrsinfrastruktur in den einzelnen Teilregionen des EOM. In den vorliegenden Plandokumenten wird auf die grenzüberschreitende Mobilität eingegangen, vielmehr steht dort jedoch zunächst die Kategorisierung und Beschreibung der hierarchischen Verkehrsnetze im Vordergrund (funktionales Straßen- und ÖV-Netz), auf die an dieser Stelle nicht vertiefend eingegangen wird.

Im Grundsatz sprechen sich die Pläne und Konzepte der drei Partnerländer für eine Reduzierung des MIV und die Stärkung des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs aus: „Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollen der nicht motorisierte Verkehr und der öffentliche Personenverkehr gestärkt werden (...)“ (Ministerium des Innern und für Sport RLP 2008, S. 147). Luxemburg definiert zur Verkehrsverlagerung auf seinem Staatsgebiet gar eine Zielmarke, wonach bis 2020 der Modal Split einen ÖV-Anteil von 25% zu 75% MIV aufweisen soll (vgl. Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire 2003; MODU). Um die Ziele der Verkehrsvermeidung und -verlagerung zu erreichen, werden neben verkehrlichen Maßnahmen zunächst raumordnerische Grundsätze der Siedlungsentwicklung genannt (s. auch Kapitel 5.2.1). Diese soll „in Verbindung mit Haltepunkten an Nahverkehrsachsen erfolgen, wobei dem schienengebundenen ÖPNV Vorrang eingeräumt werden soll“, wie es das LEP IV in Grundsatz 138 formuliert. Dieser Grundsatz findet sich in ähnlicher Form im integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept Luxemburgs wieder, in dem es heißt, „die Siedlungsentwicklung soll in Bezug auf den schienengebundenen ÖPNV optimiert werden“ (Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire 2004, S. 89).

Neben dieser zukünftigen Ausrichtung der Siedlungsentwicklung geht es darum, die Anbindung und Erschließung bestehender Orte zu sichern und zu verbessern. Im LEP IV Rheinland-Pfalz wird dabei dem Ausbau, der Ergänzung und der Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen Vorrang vor dem Neubau eingeräumt (vgl. Ministerium des Innern und für Sport RLP 2008, S. 147). Hinsichtlich des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs und dessen derzeitigem Angebot wird jedoch auf Verbesserungen und Angebotserweiterungen hinzuwirken sein. Der regionale Raumordnungsplan der Region Trier benennt hierzu beispielsweise für den regionalen ÖPNV zu erreichende Qualitäten und verweist auf die Kombination des ÖV mit dem Individualverkehr (Planungsgemeinschaft Region Trier 2013):

- "G 191: Die Regionalbahnstrecken sollen mit modernen Fahrzeugen im Stundentakt – im Bereich der Region Trier im Halbstundentakt – bedient werden. (...)"
- "G 192: Die Regionalbuslinien sollen als schnelle, möglichst vertaktete Direktfahrten eingerichtet bzw. in ihrem derzeitigen Angebot erhalten werden. Sie sollen dem jeweiligen integralen Takt auf der Schiene angepasst werden. (...)"
- "G 193: Die Haltepunkte von Regionalbahn und Regionalbus stellen für die Anlage von Park & Ride sowie Bike & Ride-Plätzen zu bevorzugende Standorte zur besseren Verknüpfung von öffentlichem und Individualverkehr dar."

Grundsätzlich sollen die Verkehrsträger „im Sinne eines verkehrsübergreifenden Mobilitätsmanagements“ entsprechend ihrer spezifischen Leistungsfähigkeit eingesetzt und öffentlich zugängliche Verkehrsmittel so weiterentwickelt werden, „dass gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eine wettbewerbsgerechte Verkehrsmittelwahl möglich ist“ (ebd., G 170 & G 172). Im luxemburgischen Programme Directeur und dem IVL wird insbesondere auf die Gewährleistung und Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖV im ländlichen Raum verwiesen (vgl. Politisches Ziel III des Kapitels Verkehr und Telekommunikation im PD). Dort wird auf die Bedeutung von Busangeboten und der Verknüpfung mit dem Schienennetz sowie die Möglichkeit flexibler Angebotsformen (z. B. Rufbus) hingewiesen (vgl. Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire 2004, S. 61). Im Planungskonzept des IVL werden darüber hinaus weitere Ansätze zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität genannt (ebd., S. 89):

- gezielte Förderungen von Wegen zu Fuß und mit dem Rad
- weiterer Ausbau des Train-Tram in Koppelung mit der Siedlungsentwicklung
- hochwertiger Ausbau des Eisenbahnstreckennetzes
- Einführen des integralen Taktfahrplanes „Luxemburg-Takt“ mit Basistakt von 30 Minuten
- Vernetzung der Verkehrssysteme mit Ausbau von P+R-Anlagen
- Verbesserungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr
- Ausbau des Straßennetzes zur Entlastung von Ortsdurchfahrten
- Parkraummanagement mit landesweit gültiger Stellplatzsatzung und Einschränkungssatzung für den Verdichtungsraum Luxemburg Stadt in Abhängigkeit zur ÖPNV-Erschließung

Im EOM soll geprüft werden, inwiefern solche Maßnahmen auf die weiteren Teilgebiete übertragen werden können und sollen. Dabei gilt es auch zu prüfen, welche Verlagerungspotenziale hierdurch umgesetzt werden können. Hierbei sind die im Untersuchungsraum in der jüngeren Vergangenheit erstellten Untersuchungen und Analysen entsprechend zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Intention gleichsam formulierter Ziele der Verkehrsvermeidung und -verlagerung ergibt sich für das EOM ein deutlicher Schwerpunkt im Bereich des nicht motorisierten und des öffentlichen Personenverkehrs sowie der Kombination beider. Dies gilt für die grenzüberschreitenden Verkehre mit größeren Distanzen ebenso wie für kleinräumige Verkehre, bei denen v. a. der Radverkehr eine wichtige Rolle einnehmen kann. Wie im LEP IV Rheinland-Pfalz bereits festgehalten, soll die Regionalplanung hierfür eine regional bedeutsame Radwegekonzeption erarbeiten, die die Belange des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs einschließlich des Radtourismus berücksichtigt (vgl. Ministerium des Innern und für Sport RLP 2008, S. 157). Diese Aufgabe kann für den Planungsraum auch durch das EOM übernommen werden.

Brücken können als Kreuzungspunkte im Bereich infrastruktureller Maßnahmen ebenso eine große Bedeutung erhalten, wie die Modernisierung und der Ausbau des Fährschiffverkehrsangebotes. Diese würden zusätzliche Querungsmöglichkeiten der Mosel für den sanften Verkehr bringen und wären damit sowohl für Freizeit- und Tourismusverkehr, als auch für den Weg zur Arbeit (direkt oder indirekt über ÖPNV) von Bedeutung.

Lösungsvorschläge für (grenzüberschreitende) Pendler

Eine besonders wichtige Zielgruppe des EOM sind die Grenzgänger, die in der Mehrzahl in den kleinen Gemeinden in Rheinland-Pfalz und dem Saarland wohnen und im benachbarten Luxemburg ihren Arbeitsplatz haben. Durch sie werden hohe Pendlerverkehre ausgelöst, die heute zum Großteil mit dem MIV erledigt werden. Das im vorigen Kapitel genannte Ziel der Verlagerung vor allem auf öffentliche Verkehrsmittel kommt hier besonders zum Tragen. Dazu bedarf es einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Angebote, welche in den verschiedenen Plänen und Konzepten gefordert wird. Der regionale Raumordnungsplan der Region Trier definiert beispielsweise folgende Ziele (vgl. Planungsgemeinschaft Region Trier 2013):

- "Z 186: Für den Anschluss der Region [Trier] an die bedeutsamen Verknüpfungspunkte Luxemburg, Metz, Saarbrücken, Koblenz, Mainz, Frankfurt und Köln sind vertaktete und nach Möglichkeit umsteigefreie Verbindungen anzustreben. Soweit diese Verbindungen nicht durch Züge des Fernverkehrs gewährleistet werden, sind durch den für den SPNV zuständigen Aufgabenträger ersatzweise qualitativ hochwertige Regionalexpresslinien einzurichten."
- "G 187: Sämtliche Verknüpfungspunkte sollen aus der Region heraus stündlich erreichbar sein. Dies gilt auch für die Verbindung nach Luxemburg, über die gleichzeitig die Querverbindung zum französischen TGV-Netz hergestellt wird. Im Bedarfsfall sollte auch eine Verdichtung im Halbstundentakt erfolgen."
- "Z 199: Für die Region Trier sind folgende Verbesserungen als vordringliche Maßnahmen umzusetzen:

- Schaffung einer schnellen ÖV-Verbindung von Luxemburg über Trier nach Frankfurt.
- Weitere Verbesserungen im grenzüberschreitenden ÖPNV nach Luxemburg, insbesondere die Realisierung einer Regionalbahnlinie zum geplanten Haltepunkt "Rote Brücke" unterhalb des Kirchberges in Luxemburg-Stadt.
- Ausbau der bestehenden Wochenendverbindung im SPNV über die Obermoselstrecke nach Metz zu einem täglich verkehrenden Regionalexpress Trier – Perl – (Metz – Nancy).
- Vollständige Umsetzung des RegioLinien – Konzeptes durch den Zweckverband SPNV-Rheinland-Pfalz Nord einschließlich einer grenzüberschreitenden Regio-Linie nach Luxemburg.
- Umsetzung des Projektes Regionalbahn Trier unter Einbeziehung der Weststrecke.“

Als ein wichtiger Punkt zur Steigerung des ÖV-Anteils bei den Grenzpendlern wurde bereits im regionalen Entwicklungskonzept 2025 der Region Trier die Schaffung eines grenzüberschreitenden Tarifverbundes für den SaarLorLux-Raum genannt, dessen Vorstufe ein Tarifverbund zwischen der Region Trier und Luxemburg sein soll (vgl. Planungsgemeinschaft Region Trier, Initiative Region Trier 2008, S. 31). Dieses Ziel findet sich in abgeschwächter Form auch im ROP Trier unter dem Punkt „Weiterentwicklung des Tarifverbundes im Raum Trier, insbesondere Schaffung eines grenzüberschreitenden Überlappungsbereiches mit Luxemburg“ (Planungsgemeinschaft Region Trier 2013, Z 199). Inwiefern das Saarland in diese Überlegungen einbezogen werden kann, könnte als ein Baustein im EOM geprüft werden.

Neben der Verbesserung von Mobilitätsangeboten sollte im EOM die Nutzung neuer Planungs- bzw. Beratungsinstrumente im Vordergrund stehen, die die Pendler zum Umstieg motivieren können. Soft Policies sind ein neuer Ansatz, der in der klassischen Raumordnung bislang selten genutzt wird. Bislang werden vor allem Festlegungen und Aussagen zur Verkehrsinfrastruktur getroffen. Im Rahmen eines informellen Entwicklungskonzeptes wie dem EOM ergeben sich hier neue Möglichkeiten. Hierzu gehören beispielsweise neue Formen der Abstimmung von Nachfrage und Bedarf auf der einen Seite und den Angeboten, insbesondere des öffentlichen Verkehrs, auf der anderen Seite. Gleiches gilt für Fahrgemeinschaften bzw. Mitfahrgelegenheiten und Carsharing. Im Bereich des Radverkehrs sind hier Serviceangebote und Einrichtungen wie u. a. Leihfahrräder, auch unter Verwendung von E-Bikes/Pedelecs, Ladestationen und Fahrradstationen zu nennen. Weitere Bereiche umfassen innovative Information- und Buchungsmöglichkeiten wie z. B. das E-Ticketing für den ÖV sowie mobile Anwendungen („Handy-Apps“), die auch für Angebote zum Carsharing, Fahrgemeinschaften etc. genutzt werden können. Informations- und Aktionskampagnen sowie Mobilitätsmanagement sind zudem geeignete Instrumente, um auf ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten hinzuwirken. Für die grenzüberschreitenden Pendler kommt insbesondere das betriebliche Mobilitätsmanagement in Frage, da diese direkt über ihre jeweiligen Arbeitgeber angesprochen und so Quelle und Ziele der Verkehre eindeutig bestimmt und Lösungen für eine nachhaltig mobilen Arbeitsweg angeboten werden können. Aus der Anwendung nachfrageorientierter

Soft Policies ergeben sich Erfordernisse für die Erhebung, Analyse und Nutzung der regionalen Daten und Indikatoren. Neben klassischen statistischen Größen wie Einwohnerzahlen und Verkehrsmengen spielen dabei auch Verhaltensweisen, Kenntnisse (z.B. der Verkehrsmittelalternativen) und individuelle Präferenzen eine Rolle. Solche Faktoren sollen für das EOM durch die Zusammenstellung vorhandener Erhebungen und die Durchführung eigener Erhebungen, z. B. Befragungen, erfasst werden.

Luxemburg, Saarland und Rheinland-Pfalz haben des Weiteren die Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätskonzeptes (**Schéma stratégique de mobilité transfrontalière – SMOT**) vereinbart. Ziel ist die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für regionale grenzüberschreitende Verkehre zwischen Luxemburg und Deutschland, in dem auch die aktuellen Siedlungsentwicklungen berücksichtigt werden. Unter dem Oberziel der generellen Mobilitätsverbesserungen soll die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im Untersuchungsraum gefördert werden, insbesondere im Bereich der grenzüberschreitenden Verbindungen. Ein Mittel hierzu können auch P&R-Anlagen sein. Ein regelmäßiger Austausch zwischen EOM und SMOT erscheint unerlässlich.

5.2.4 Kulturlandschaft, Naturräume und Naturschutz

Natur- und Landschaftsschutz

Der Planungsraum um das Moseltal hat kulturell und aus Sicht des Naturerbes eine hohe Bedeutung. Dieses trägt zur Individualität der Region und einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität für Einwohner, Beschäftigte oder Besucher bei. Daher ist es besonders wichtig, dieses Kultur- und Naturerbe zu schützen und zu entwickeln. Die oben angedeuteten konkurrierenden Raumnutzungsansprüche gelten ganz besonders für dieses Handlungsfeld.

Das länderübergreifende Netzwerk der europäischen Natura-2000-Schutzgebietesausweisungen zum Schutz gefährdeter wildlebender heimischer Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume stellt einen wichtigen Pfeiler in diesem Handlungsfeld dar.

Konzeptionell sollen hier - in Abwägung mit den anderen Handlungsfeldern - Ansätze für einen grenzüberschreitenden Biotopverbund ausgearbeitet werden. Können hier beispielsweise Grünbrücken als Ansätze dienen? Wichtig bei der Freiraumsicherung sind auch die siedlungsnahen Freiräume, die als Zwischenräume oder Grünzäsuren zu den bebauten Bereichen erhalten bleiben sollen.

Hochwasserschutz

Im Bereich des Wassers wird vor allem die Hochwasserproblematik im Kontext mit der Siedlungsentwicklung gesehen. So ist das Potenzial zur Hochwasserrückhaltung im Planungsraum sehr begrenzt. Dadurch gilt es die bestehenden Retentionsflächen zu sichern oder zu reaktivieren und in die Nutzung der Freiräume mit einzubeziehen (BMVBS 2012, S.56). Welche Projekte oder Ansätze gibt es in diesem Bereich für den Planungsraum? Wo gibt es die Möglichkeit, Uferstreifen zu renaturieren oder Flachwasserzonen mit auentypischer Vegetation als Rückzugsbereiche für Tiere anzulegen (positive Auswirkungen für Hochwasservorsorge, Naturschutz, Naherholungsqualität) oder naturnahe Seitenarme zu schaffen? Welche Konsequenzen ergeben sich aus den Erfordernissen des Hochwasserschutzes für die Siedlungsentwicklung?

Die Wasserqualität der Fließgewässer soll keinen zentralen Bestandteil des Entwicklungskonzeptes darstellen, jedoch als übergeordnetes Thema in die Überlegungen mit einfließen.

Naturparke und Nationalpark

Als ein wichtiges Instrument zur Umsetzung auch raumordnerischer Ziele und Maßnahmen im Bereich der Naturräume und des gebietsbezogenen Naturschutzes und zur Stärkung des ländlichen Raumes werden die Naturparke gesehen. Sie verfolgen sowohl die Ziele des Schutzes der besonderen Qualität von Natur- und Kulturlandschaften als auch die im Rahmen einer nachhaltigen Regionalentwicklung angestrebte Verbesserung der Lebensverhältnisse für ihre Einwohner und Arbeitnehmer (vgl. Spannowsky 2007: Ausweisung von Natur- und Regionalparks - Konsequenzen für die Entwicklung des Raumes). Im Planungs- bzw. Untersuchungsraum treffen im nördlichen Gebiet der in der Aufstellung befindliche Naturpark Möllerdall auf luxemburgischer und der Naturpark Südeifel auf deutscher Seite aufeinander. Im südlichen Bereich sind es der geplante Naturpark Dreiländereck für Luxemburg und der Naturpark Saar-Hunsrück auf deutscher Seite. Des Weiteren liegt auf rheinland-pfälzischer Seite die Landeskonzeption für den geplanten Nationalpark Hochwald vor, der auch einen Teilbereich des Saarlandes abdeckt. Der Ansatz der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit soll im EOM für dieses Handlungsfeld im Bereich der Naturparke näher betrachtet und weiterentwickelt werden. Dabei wird zu prüfen sein, wie die Konzeptionen, die in den Teilregionen unterschiedlich ausfallen, aufeinander abgestimmt werden können.

Kulturlandschaften

Im Planungsraum liegen gemäß LEP IV die landesweit bedeutsamen historischen Kulturlandschaften Moseltal, Moselhunsrück, Saartal sowie das Bitburger Gutland/Ferschweiler Plateau an der Grenze zu Luxemburg.

Für die kommende Förderperiode 2014 - 2020 ist in Rheinland-Pfalz im Rahmen der Förderung der Entwicklung des ländlichen Raumes durch den europäischen Landwirtschaftsfonds (ELER) ein Förderprogramm für lokale ländliche Entwicklung (FLLE) vorgesehen, dass insbesondere für Maßnahmen und Projekte im Nationalpark und in den Naturparks, aber auch in den historischen Kulturlandschaften gedacht ist.

6 Ausblick zum weiteren Vorgehen

Die vorliegende Vorstudie ist das Ergebnis eines grenzüberschreitenden Projekts zur gemeinsamen Raumentwicklung, das durch die Förderung als Modellprojekt in der MORO-Initiative Landschaftsnetz Mosel durch das *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* und das *Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung* ermöglicht wurde. Insbesondere durch den grenzüberschreitenden Ansatz und die Einbeziehung mehrerer internationaler Partner, die den angestoßenen Prozess der gemeinsamen räumlichen Entwicklung im Moseltal auch weiterhin verfolgen, werden Perspektiven für die europäische Zusammenarbeit auch in anderen Regionen aufgezeigt.

Die Vorstudie dient der Vorbereitung zur Aufstellung eines Entwicklungskonzeptes für das obere Moseltal und damit der Initiierung eines Prozesses der grenzübergreifenden räumlichen Entwicklung und Planung. Mit der hier formulierten Methodik, den Zielen und Handlungsfeldern sowie Themen wurden Ansätze aufgezeigt, die in der Erstellung des EOM aufgegriffen und vertieft werden sollen. Die Vorstudie kann dabei aufgrund ihrer Ausrichtung nur den Rahmen vorgeben, innerhalb dessen sich in der Hauptstudie und dem sich anschließenden Umsetzungsprozess inhaltliche Verschiebungen und Ergänzungen ergeben können. Diese können beispielsweise in sich ändernden rechtlichen, wirtschaftlichen, oder gesellschaftlichen Rahmenbedingungen begründet sein, die sich auf die hier betrachtete regionale Ebene auswirken. Daneben spielt auch die Frage der Einbeziehung der französischen Nachbargemeinden des Planungsraumes eine entscheidende Rolle.

Als Projekt mit Querschnittscharakter wurde die Vorstudie zum EOM in der MORO-Initiative Landschaftsnetz Mosel gefördert. Mit diesem Anspruch verbunden ist die Berücksichtigung und gegebenenfalls auch die Integration der sechs weiteren Modellprojekte der Initiative im weiteren Prozess des EOM. Die sechs Modellprojekte sind:

- Vorstudie zum Projekt "Grenzenlose Vielfalt Naturerbe und Kulturlandschaften des Moseltals vernetzen"
- Modellhafte Aufwertung eines städtischen Moselufers in Trier
- Neubewirtschaftung von verbrachten Weinbauhängen in der Verbandsgemeinde Konz
- Vernetzung und Aufwertung von Moselufer und Moselhängen bei Palzem-Wehr
- Uferaufwertung und -gestaltung in Perl-Besch als Beitrag zur Förderung der Freiraumqualität und des Flusstourismus
- Integrierte Folgenutzung für das Kiesweihergebiet in Perl sowie die Pferdemosel

Auch die Koordination und der Dialog mit weiteren Akteuren, Initiativen und Projekten – insbesondere auf der regionalen Ebene – wie zum Beispiel den LEADER-Gruppen in der betrachteten Region stellt einen wichtigen Baustein des EOM dar. Das EOM soll somit keine Parallelstruktur werden. Es soll vielmehr die Klammer sein, die die Entwicklung des oberen Moseltals aufgrund der benannten inhaltlichen Schwerpunkte zusammenfasst und ausrichtet. Zu nennen ist hier auch der laufende GPMR-Prozess, in den das EOM-Gebiet als Teilregion einbezogen werden soll.

Mit der vorliegenden Vorstudie wurde nun ein erster Schritt zum Entwicklungskonzept Oberes Moseltal getan. Das EOM ist nicht nur als Dokument zu verstehen, sondern darüber hinaus als vitaler Prozess. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Vorstudie soll in einem nächsten Schritt darüber entschieden werden, wie die eigentliche "Startphase" des "Entwicklungskonzeptes Oberes Moseltal" vorbereitet werden muss und in welchem Rahmen (z.B. INTERREG-Projekt oder die Schaffung einer über Eigenmittel finanzierten Koordinierungsstelle?) der weitere Prozess erfolgen soll. Hierfür ist zunächst eine intensive Diskussion der bisherigen Erkenntnisse in der Region, d.h. im Planungs- und Untersuchungsraum vorgesehen, erst dann kann man sich über das weitere Vorgehen und die "Governance" vereinbaren. Dabei muss berücksichtigt werden, dass das EOM sich in die bestehenden Entwicklungsprozesse der Großregion, wie das Raumentwicklungskonzept, den GPMR-Prozess oder das Mobilitätskonzept zwischen Luxemburg, dem Saarland und Rheinland-Pfalz (SMOT) einfügen muss, bzw. diese vorantreiben, bzw. ergänzen und teils räumlich konkretisieren sollte. In einem weiteren Schritt wird es inhaltlich darum gehen, die Herausforderungen und Potenziale der in der Vorstudie definierten Handlungsfelder für eine stärker aufeinander abgestimmte räumliche Entwicklungspolitik für den Raum des Oberen Moseltals näher zu spezifizieren, Stärken und Schwächen herauszuarbeiten (SWOT) und festzulegen, in welcher Tiefe und in welchen Handlungsbereichen eine vertiefende Raumanalyse erforderlich ist und wo man ggf. bereits mit Modellvorhaben und -projekten starten kann.

2014 wird die Erstellung der Hauptstudie zum EOM beginnen. Durch die angestrebte Beteiligung der verschiedenen Akteure und Bewohner ist von einem mehrjährigen Erarbeitungszeitraum auszugehen. Hierbei ist zu betonen, dass auch die Erstellung des Entwicklungskonzepts inklusive aller Arbeitsschritte und Beteiligungsverfahren wesentliche Elemente des Entwicklungsprozesses darstellen.

Mit dem EOM wird für den Zeithorizont 2020 ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Entwicklungskonzept angestrebt. Dieses befindet sich dann in der erfolgreichen Umsetzung und trägt die ersten Früchte der grenzüberschreitenden Raumentwicklung. Das EOM als neues Instrument der Regionalentwicklung wird rege genutzt, um Planungen und Projekte abzustimmen und zu initiieren. Es dient somit als Vorbild für weitere grenzübergreifende Regionen Europas und zugleich der nachhaltigen Entwicklung der Großregion.

Quellenverzeichnis

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2010-2013): *MORO-Initiative Landschaftsnetz Mosel - Infobriefe 1-7*, Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2011): *Landschaftsnetz Mosel - Broschüre zur Tagung am 22. September 2011 in Trier*, Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2012a): *MORO-Initiative „Integrierte Flusslandschaftsentwicklung – Landschaftsnetz Mosel“ - Die Modellvorhaben des MORO im Überblick*, Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2012b): *MORO-Initiative „Landschaftsnetz Mosel“ - Endbericht der Phase 1*, Berlin.

FACHMINISTER „LANDESPLANUNG UND TRANSPORT“ DER GROßREGION (Hrsg.) (2013): *Treffen der Ministerinnen und Minister und der politischen Verantwortlichen im Bereich der Raumplanung und des Verkehrs am 17. Januar 2013 in Luxemburg zum Anlass des 1.gemeinsamen Fachtreffens „Raumplanung und Verkehr“ der Großregion*, Luxemburg.

GIPFEL DER GROßREGION (Hrsg.) (2011): *Gemeinsame Erklärung vom 24.01.2011*, Saarbrücken.

GIPFEL DER GROßREGION (Hrsg.) (2013): *Gemeinsame Erklärung vom 24.01.2013*, Pont-à-Mousson.

INTERREGIONALE ARBEITSMARKTBEOBSACHTUNGSSTELLE (Hrsg.) (2012): *Die Arbeitsmarktsituation in der Großregion*, Saarbrücken.

KOORDINIERUNGSAUSSCHUSS RÄUMLICHE ENTWICKLUNG DER GROßREGION (Hrsg.) (2013): *Raumentwicklungskonzept der Großregion – Abschnitt 1: Die metropolitane Dimension der Großregion*.

KOORDINIERUNGSAUSSCHUSS RÄUMLICHE ENTWICKLUNG DER GROßREGION (Hrsg.) (2013): *Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion*.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (Hrsg.) (2003): *Programme directeur d'aménagement du territoire*, Luxemburg.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (Hrsg.) (2004): *IVL - Ein Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg*, Luxemburg.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (Hrsg.) (2008): *Plan Sectoriel „Paysage“*, Vorentwurf, Luxemburg.

MINISTÈRE DES CLASSES MOYENNES, DU TOURISME ET DU LOGEMENT, MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (Hrsg.) (2009): *Plan Directeur Sectoriel „Logement“*, Vorentwurf, Luxemburg.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (Hrsg.) (2008): *Suivi du développement territorial du Luxembourg à la lumière des objectifs IVL*, Luxemburg.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES (Hrsg.) (2012a): *Stratégie globale pour une mobilité durable*, Luxemburg.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES (Hrsg.) (2012b): *Etude préparatoire „Naturpark Möllerdall“*, Luxemburg.

MINISTERIUM DES INNERN UND FÜR SPORT RHEINLAND-PFALZ (Hrsg.) (2008): *Landesentwicklungsprogramm (LEP IV)*, Mainz.

MINISTERIUM DES INNERN UND FÜR SPORT (Hrsg.) (2009): *Raumordnungsbericht 2008*, Mainz.

MINISTERIUM FÜR INNERES UND EUROPAANGELEGENHEITEN SAARLAND (Hrsg.) (2010): *Atlas zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Großregion*, Saarbrücken.

MINISTERIUM FÜR LANDESPLANUNG. LUXEMBURG – MINISTERIUM FÜR UMWELT, ENERGIE UND VERKEHR DES SAARLANDES (Hrsg.) (1999): *Der Naturpark „Dräilänner-Eck“ Eine Entwicklungschance für die Region, Band I – Bestandsaufnahme und Ansätze von Perspektiven*.

MINISTERIUM FÜR UMWELT SAARLAND (Hrsg.) (2004): *Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Umwelt (Vorsorge für Flächennutzung, Umweltschutz und Infrastruktur)“*, Saarbrücken.

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, KLIMASCHUTZ UND LANDESPLANUNG RHEINLAND-PFALZ (Hrsg.) (2013): *Konkretisierung der landesweit bedeutsamen historischen Kulturlandschaften zur Festlegung, Begründung und Darstellung von Ausschlussflächen und Restriktionen für den Ausbau der Windenergienutzung (Z 163 d)*, Mainz.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER, INITIATIVE REGION TRIER E.V. (Hrsg.) (2008): *Zukunftsstrategie Region Trier 2025. Regionales Entwicklungskonzept für die Region Trier (REK 2025)*, Trier.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (Hrsg.) (2008): *Regionaler Raumordnungsbericht 2007*, Trier.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (Hrsg.) (2010): *Fortschreibung des Regionalen Energiekonzeptes 2010*, Trier.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (Hrsg.) (2013): *Regionaler Raumordnungsplan Region Trier*, Arbeitsentwurf, Trier.

SPANNOWSKY, W. (2007): *Vergleich der räumlichen Planungssysteme in der Großregion »Saarland, Lothringen, Großherzogtum Luxemburg, Region Wallonien und Rheinland-Pfalz«*, Kaiserslautern.

STAATSKANZLEI SAARLAND (Hrsg.) (2006): *Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Siedlung“*, Saarbrücken.

STATISTISCHE ÄMTER DER GROßREGION (Hrsg.) (2011a): *Wer sind die Grenzgänger der Großregion? Charakteristiken und Determinanten der beruflichen Mobilität*.

STATISTISCHE ÄMTER DER GROßREGION (Hrsg.) (2011b): *Harmonisierte statistische Indikatoren Nachhaltige Entwicklung in der Großregion*.

WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS DER GROßREGION (Hrsg.) (2012): *Bericht zur wirtschaftlichen und sozialen Lage der Großregion 2011/2012*, Saarbrücken.

Rechtsquellenverzeichnis

Deutschland

Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz (LPIG) vom 10. April 2003, zuletzt geändert durch Artikel 25 des Gesetzes vom 28.09.2010 (GVBl. S. 280)

Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)

Luxemburg

Loi concernant l'aménagement du territoire in der Fassung vom 30. Juli 2013

Anhang

A1 Gemeinden im EOM-Planungsraum

Staat	Land / Distrikt	Landkreis / Kanton	Verbands-gemeinde	Gemeinde	Einwohner	Zentralitäts-stufe
D	RP	Bitburg-Prüm	Irrel	Alsdorf	392	
				Bollendorf	1.632	
				Echternacherbrück	751	
				Eisenach	366	
				Ernzen	415	
				Ferschweiler	902	
				Gilzem	423	
				Holsthum	603	
				Irrel	1.390	GZ
				Kaschenbach	57	
				Menningen	180	
				Minden	139	
				Niederweis	228	
				Peffingen	229	
				Prümzurley	542	
				Schankweiler	199	
				Wallendorf	360	
D	RP	Trier-Saarburg	Konz	Kanzem	637	
				Konz	17.822	koop. MZ
				Nittel	2.187	koop. GZ
				Oberbillig	971	
				Onsdorf	130	
				Pellingen	998	
				Tawern	2.569	
				Temfels	706	
				Wasserliesch	2.227	
				Wawern	588	
				Wellen	771	
				Wiltingen	1.430	
D	RP	Trier-Saarburg	Ruwer	Bonerath	253	
				Farschweiler	771	
				Gusterath	1.911	koop. GZ
				Gutweiler	678	
				Herl	282	
				Hinzenburg	133	
				Holzerath	426	
				Kasel	1.245	
				Korlingen	781	
				Lorscheid	576	
				Mertesdorf	1.624	
				Morscheid	958	
				Ollmuth	166	
				Osburg	2.393	koop. GZ
				Pluwig	1.440	koop. GZ
				Riveris	420	
				Schöndorf	763	
				Sommerau	73	
				Thomm	1.057	
				Waldrach	1.983	koop. GZ

Fortsetzung Tabelle Anhang A1

D	RP	Trier-Saarburg	Saarburg	Ayl	1.493	
				Fisch	364	
				Freudenburg	1.654	
				Irsch	1.512	
				Kastel-Stadt	388	
				Kirf	818	
				Mannebach	349	
				Merzkirchen	711	
				Ockfen	624	
				Palzem	1.462	
				Saarburg	6.621	MZ
				Schoden	725	
				Serrig	1.580	
				Taben-Rodt	885	
				Trassem	1.161	
				Wincheringen	1.792	koop. GZ
D	RP	Trier-Saarburg	Schweich	Bekond	859	
				Detzem	570	
				Ensch	475	
				Fell	2.455	
				Föhren	2.707	koop. GZ
				Kenn	2.541	
				Klüsserath	1.098	
				Köwerich	328	
				Leiwien	1.516	GZ
				Longen	87	
				Longuich	1.279	
				Mehring	2.250	
				Naurath (Eifel)	381	
				Pölich	427	
				Riol	1.219	
				Schleich	197	
				Schweich	7.012	GZ
				Thörnich	174	
				Tritenheim	1.046	
D	RP	Trier-Saarburg	Trier-Land	Aach	1.102	
				Franzenheim	364	
				Hockweiler	292	
				Igel	2.023	
				Kordel	2.064	
				Langsur	1.675	
				Newel	2.884	
				Ralingen	2.021	
				Trierweiler	3.691	koop. GZ
				Welschbillig	2.637	koop. GZ
				Zemmer	2.803	
D	RP	kreisfreie Stadt		Trier	105.891	OZ
D	SL	Merzig-Wadern		Merzig	29.725	MZ
				Mettlach	12.131	GZ
				Perl	8.098	GZ

Fortsetzung Tabelle Anhang A1

L	Grevenmacher	Echternach		Beaufort	2.372	
				Bech	1.160	
				Berdorf	1.882	
				Consdorf	1.827	
				Echternach	5.367	GZ
				Mompach	1.181	
				Rosport	2.097	
				Waldbillig	1.390	
L	Grevenmacher	Grevenmacher		Betzdorf	3.467	
				Biwer	1.741	
				Flaxweiler	1.838	
				Grevenmacher	4.526	GZ
				Manternach	1.824	
				Mertert	4.145	
				Wormeldange	2.502	
L	Grevenmacher	Remich		Bous	1.434	
				Dalheim	1.995	
				Lenningen	1.739	
				Mondorf-les-Bains	4.446	
				Remich	3.442	GZ
				Schengen	4.223	
				Stadtbredimus	1.601	
				Waldbredimus	965	

Quelle: eigene Zusammenstellung; Einwohnerzahlen: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Stand: 30.06.2012),
Statistisches Amt Saarland (Stand: 30.06.2013), Statec Luxembourg (Stand: 01.01.2013)

A2 Regionale Strukturdaten & Indikatoren

Die Daten und Indikatoren der folgenden Auflistung entstammen den untersuchten Plänen und Dokumenten. Der Übersichtlichkeit halber wurden sie kategorisiert und teilweise in Überbegriffen zusammengefasst. In einigen Fällen wurden zu einzelnen Themen (Bsp. CO₂-Emissionen) mehrere Variablen vorgefunden (CO₂-Emissionen absolut, CO₂-Emissionen je Einwohner). Diese werden hier nicht weiter differenziert, da die Auflistung vor allem die inhaltliche Spannweite möglicher relevanter Daten und Indikatoren für das EOM aufzeigen soll.

Raumstruktur & Verwaltung

- administrative Grenzen
- Raumstrukturgliederung (Verdichtungsräume / ländliche Räume)
- Zentrale Orte
- Mindestversorgungsstandards Zentrale Orte
- Bevölkerung in Mittel-/Oberzentren
- Zentrenereichbarkeit
- interkommunale Kooperationen (auch Landkreise, OZ, MZ)
- grenzüberschreitende Kooperationen

Siedlungsstruktur & Flächennutzung

- Anteil Siedlungs- / Verkehrsfläche nach Nutzungsarten
- Bereiche für Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Rohstoffsicherung, Tourismus
- Flächenneuanspruchnahme
- Wohnungsbestand / Wohnflächenbestand
- Anzahl Haushalte / Haushaltsgröße
- Anteil Sozialwohnungen
- Eigentumsquote
- Bauflächenpotenziale
- Baulandpreise
- Bautätigkeit
- Luftverschmutzung Feinstaub

Bevölkerung

- Einwohnerzahl
- Bevölkerungsdichte
- Altersverteilung
- Lebenserwartung
- Gesamtfruchtbarkeitsrate
- Geburten-/Sterbeziffer
- Sterberate aufgrund chronischer Erkrankungen
- natürlicher Bevölkerungssaldo
- Wanderungs-Saldo
- Menschen mit Migrationshintergrund
- Bevölkerungsprojektion
- Einkommen der HH
- Armutsgefährdungsquote

Wirtschaft

- Gewerbe-/Industrieflächen
- Anzahl Betriebe
- Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen
- Anteil sozv. Beschäftigte in 3 stärksten Branchen
- Arbeitsplatzdichte
- Langzeitarbeitslosenquote
- Beschäftigung älterer Arbeitnehmer
- Anteil befristeter Arbeitsverträge
- Anteil Teilzeit/Vollzeit
- Grenzgänger nach Regionen
- Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen
- BIP je Erwerbstätigen
- Arbeitsproduktivität
- Ausgaben Forschung & Entwicklung
- Gesamtinvestitionen in Prozent des BIP
- Außenwirtschaft
- Energieintensität der Wirtschaft
- Flächen ökologischer Landwirtschaft
- Entwicklung Rebflächen
- Entwicklung Ökoweinbaufläche

Energie

- Energieverbrauch
- CO₂-Emissionen je Einwohner
- Anteil EE an Bruttostromverbrauch
- Windhöflichkeit
- Räume für Nutzung Windenergie
- Globalstrahlung
- Potenzial Fotovoltaik
- Potenzial Geothermie

Verkehr

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Funktionales Straßen- / Schienennetz • regionale Buslinien • Bahnhöfe & Haltestellen/-punkte • Verkehrsmengen Straße / Schiene • Belastung Straßen • Auslastung ÖPNV • Fahrzeiten zu Zentren • Baumaßnahmen • Fördermittel GVFG • Motorisierungsquote • Anteil ÖV-Nutzer | <ul style="list-style-type: none"> • Übersicht Tarife und Fahrscheine • Fahrzwecke • Pendlersaldo / Pendlerdistanz • Verkehrsmittelnutzung Pendler • Entwicklung Jahresfahrleistung • Unfallzahlen • Zahl der Verkehrstoten • Güterverkehr Straße, Schiene, Wasser • Luftfrachtaufkommen • Luftverkehr Fluggastaufkommen • Energieverbrauch des Verkehrs |
|--|---|

Umwelt

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Landschaftstypen • Bereiche für Freiraumschutz • Biotope • bestehende Naturschutzgebiete • Wildtierkorridor • klimaökologische Ausgleichsräume • Wasserschutzgebiete • Oberflächenwasserqualität • Wasserverbrauch | <ul style="list-style-type: none"> • Hochwasserschutzgebiete • Waldfläche • Wald in Schutzgebieten • Waldbesitzart • jährliche Holzbereitstellung • Waldschäden • Umweltbelastung Ozon • Abfallmengen der öffentlich-rechtlichen Entsorgung |
|--|---|

Naherholung & Tourismus

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Erholungs- & Erlebnisräume • historische Kulturlandschaften • Gästezahlen | <ul style="list-style-type: none"> • Übernachtungen • Gesamtnettoumsatz Tourismus • durchgeführte Aktivitäten & Events |
|---|---|

Gesundheit

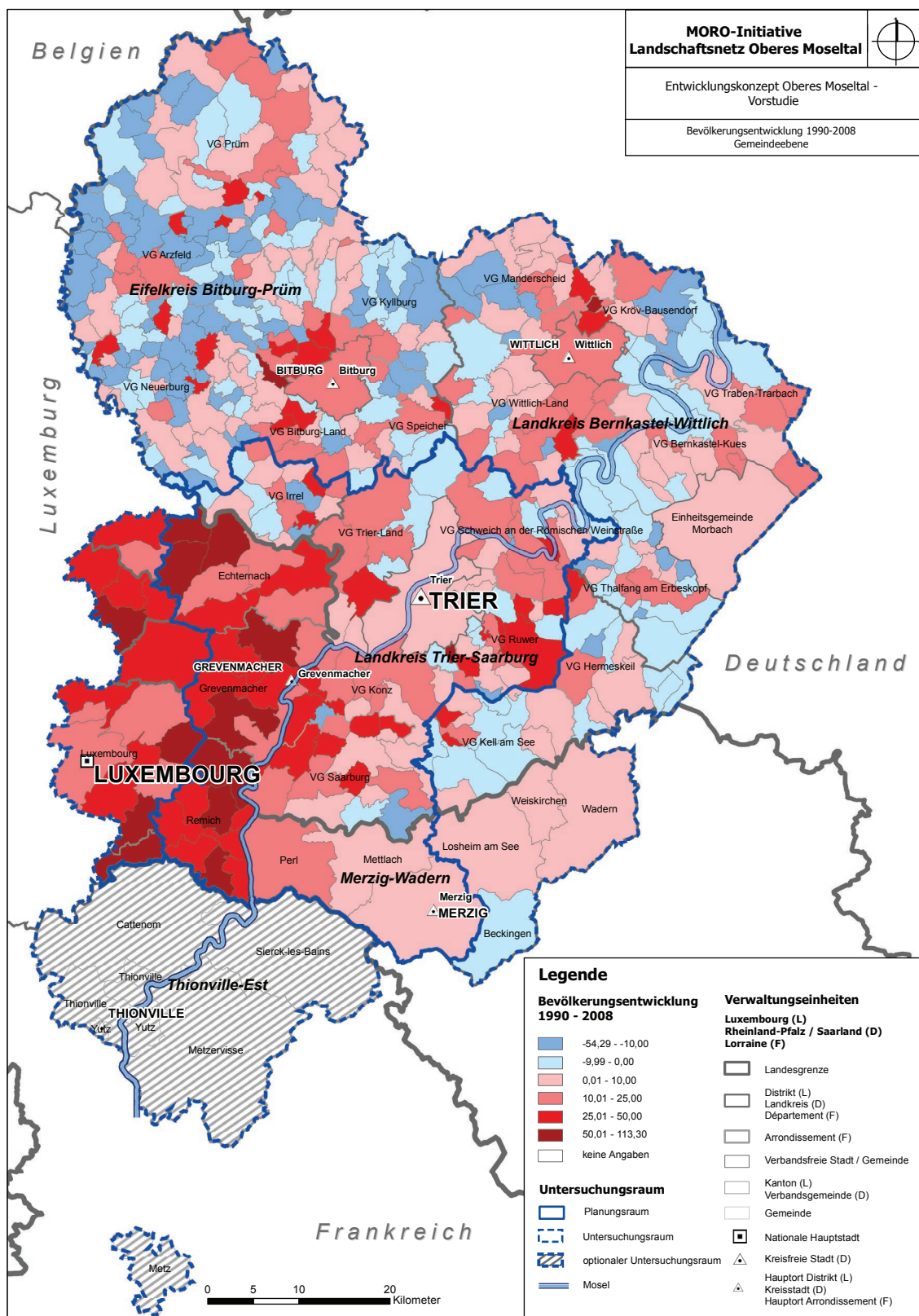
- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Krankenhäuser • Pflegedienste | <ul style="list-style-type: none"> • Pflegequote • Beratungs- & Koordinierungsstellen |
|--|---|

Sonstiges

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Schulen/Hochschulen • Schülerzahlen • Schulabgänge • Bildungsniveau | <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Sportvereine • Anzahl Sportstätten • Anzahl Bäder |
|---|--|

A3 Karten zu den vorhandenen Strukturdaten & Indikatoren

Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (Gemeindeebene)



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: GIS-GR 2013

Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung 1990-2008 (aggregierte Ebenen)

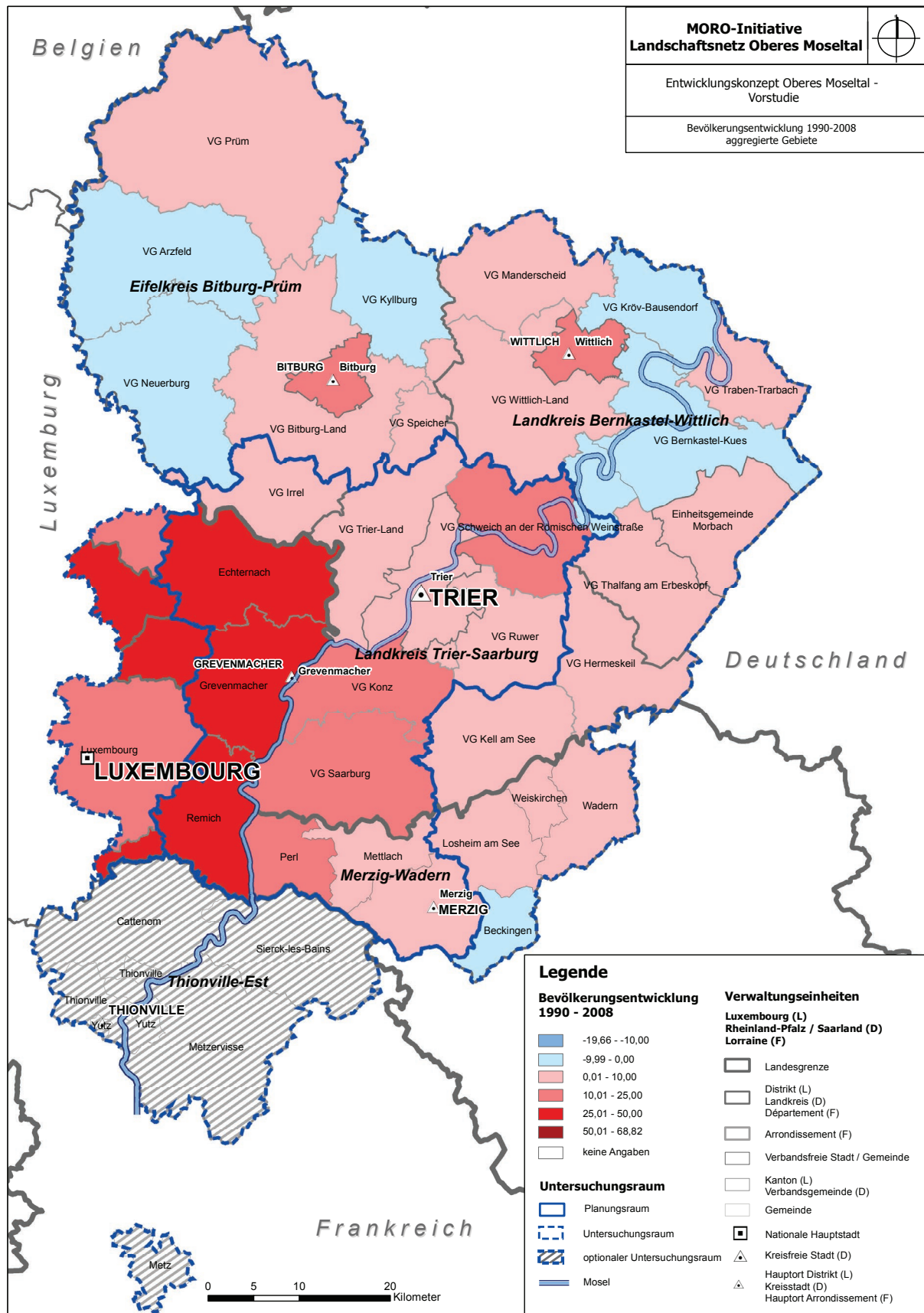


Abb. 9: Beschäftigte am Arbeitsort

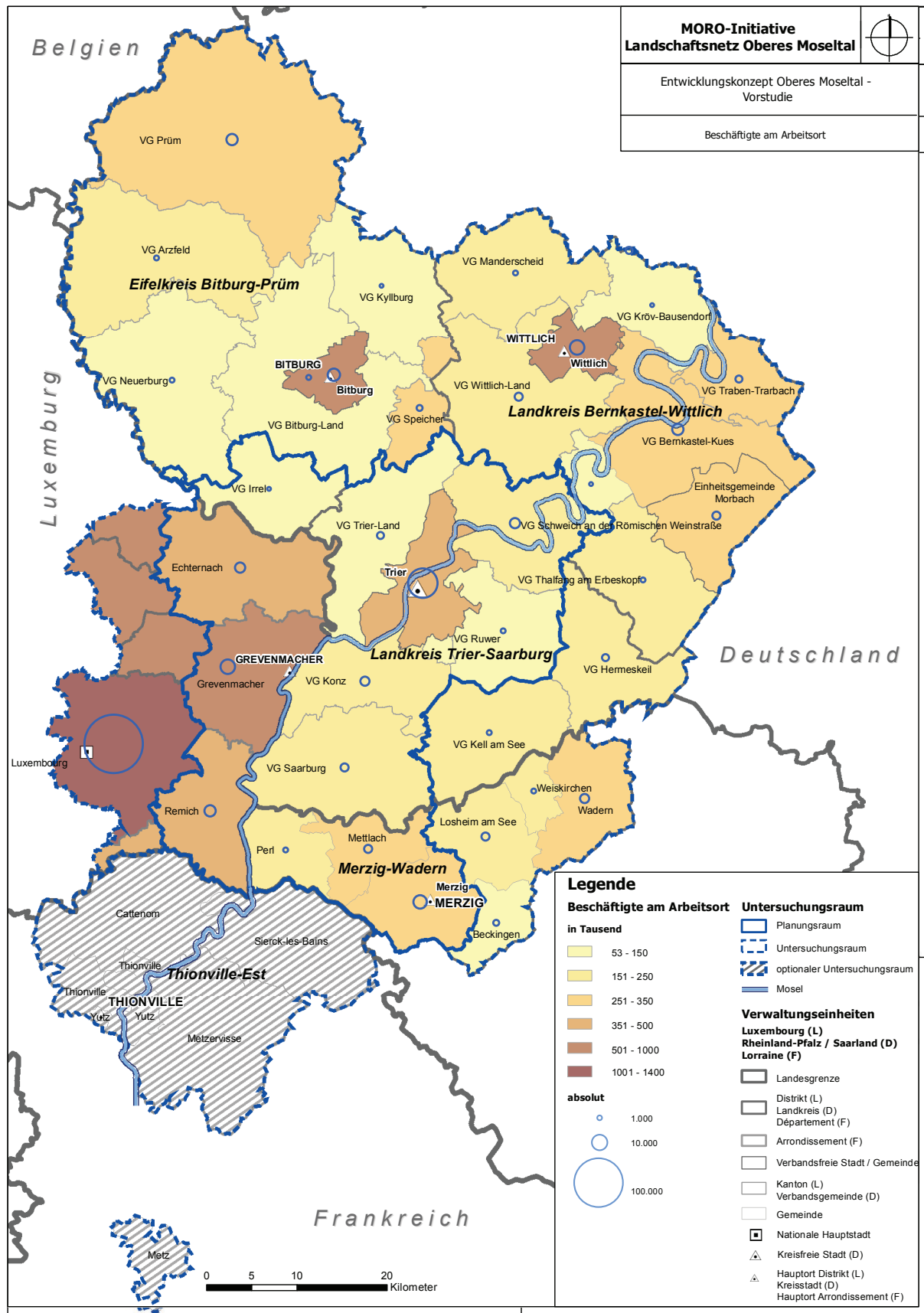


Abb. 10: Verkehrsinfrastruktur



Abb. 11: Landnutzung

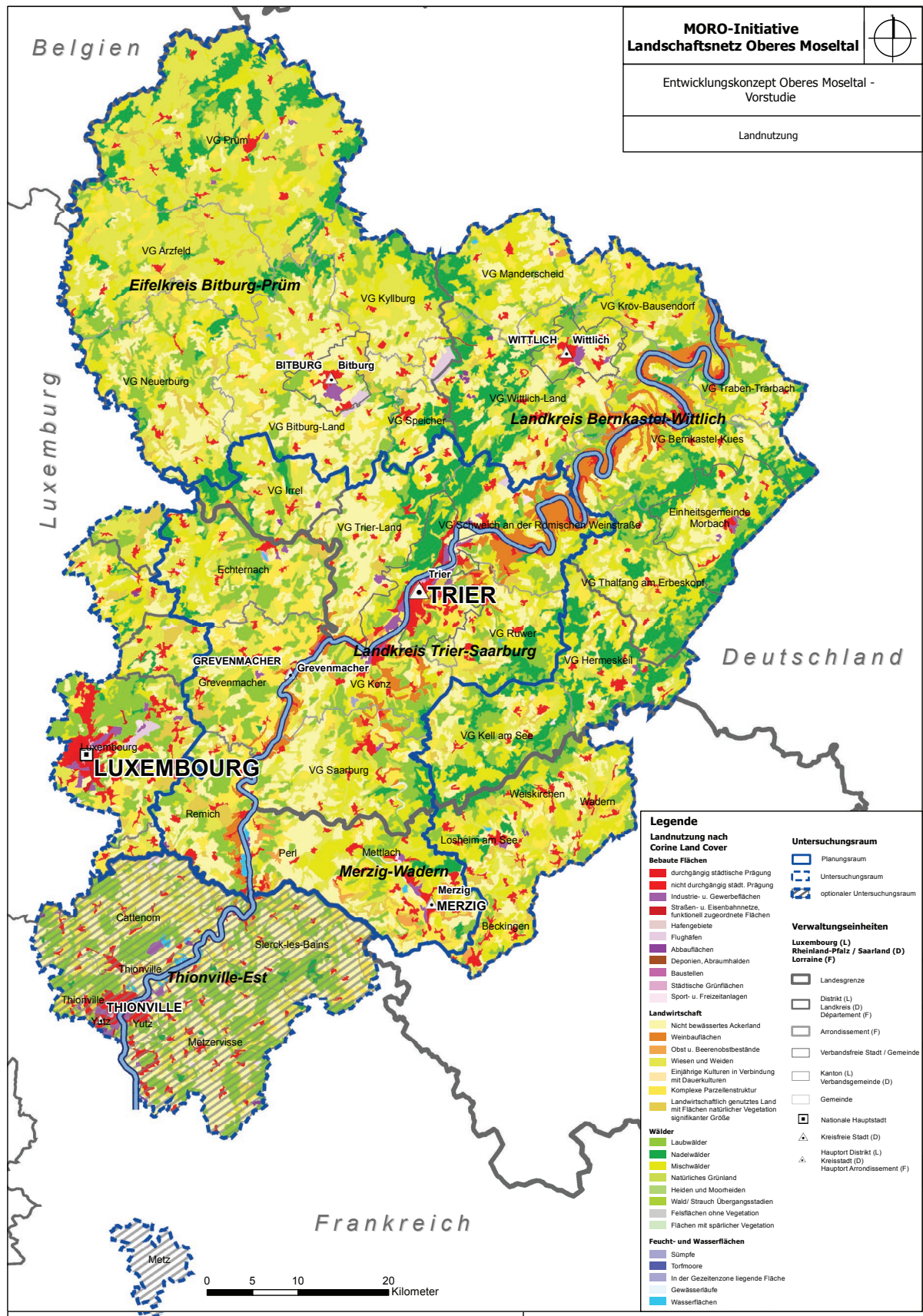


Abb. 12: Naturlandschaft und Regionalentwicklung



A4 Liste aktueller Projekte im EOM-Betrachtungsraum

Mobilität

- SMOT
- INTERREG: Kommunikationsstrategie grenzüber. ÖPNV
- ELECTRA
- Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Region Trier
- Nahverkehrsplan Trier-Saarburg Fortschreibung
- Nahverkehrsplan Stadt Trier 2006
- Stadt Trier Mobilitätskonzept 2025
- Regionalbuskonzept RLP-Nord
- Multimodale Potenzialstudie im Raum Trier - Luxemburg
- Studie Reaktivierung Weststrasse Trier

Sonstige Projekte

- Die beiden Holz-Projekte Coforko und Regio-Wood
- Trilux
- Blue Spot Hot Spot
- Extratouren
- Ralingen-Rosport
- Tourismusmarketing
- Habitreg
- Netzwerk der Naturparke
- Optibio gaz
- HWS Ralingen-Rosport
- Flow MS
- Schengen-Lyzeum INHED
- Lebensplanung mit der Großregion
- Kulturräum Großregion