



GLIEDERUNG

1	MASTERPLAN UND LEITPROJEKTE	21
2	LEITPROJEKTE.....	24
2.1	Wohnungsbacluster und Siedlungskerne	25
2.2	Interkommunales Gewerbegebiet Fridhaff	29
2.3	Nordstad-Marketing.....	31
2.4	Jugendarbeit Nordstad.....	35
2.5	Schulentwicklung und Infrastrukturplanung	36
2.6	Neue Mobilität in der Nordstad.....	38
2.7	Freiraumentwicklung, Naherholung und Tourismus.....	44
2.8	Zentrale Achse.....	47
2.9	Organisation und Umsetzung	51
3	ZUSAMMENFASSUNG UND WEITERE SCHRITTE	54

1 MASTERPLAN UND LEITPROJEKTE

Der Masterplan für die Nordstad ist der Kern der Entwicklungsplanung. Er ist ein informelles Instrument, das vor allem der Zielorientierung, der Wahrung von inhaltlichen Standards und der Qualitätssicherung dient. Für komplexe und vielschichtige Planungsaufgaben wird damit eine solide Handlungsgrundlage geschaffen.

Im Masterplan sind die Leitprojekte und die grundlegenden Entwicklungsperspektiven zusammengefasst. Durch die Leitprojekte werden die Struktur und die bauliche Gestalt der Nordstad wesentlich geprägt. Sie knüpfen an vorhandenen Potenzialen an und eröffnen strukturelle und räumliche Perspektiven für die weitere Stadtentwicklung, die in den nächsten 15 bis 20 Jahren umgesetzt werden soll.

Wohnungsbau- cluster und Siedlungskerne

Die Einwohnerzahl der Nordstad soll um rund 8.000 anwachsen. Dazu sind größere Wohnbauschwerpunkte/Wohngebiete erforderlich. Die neuen Wohnquartiere sollen eine vielfältige soziale Mischung und eine hohe städtebaulich/architektonische Qualität aufweisen.

Komplementär dazu werden für die bestehenden Orts- und Stadtkerne Perspektiven aufgezeigt. Die Orts- und Stadtkerne sind für die Identifikation der Nordstad - Bewohner von großer Bedeutung. Sie geben den Gemeinden ein eigenständiges und charakteristisches Gepräge, zugleich sind dort die meisten öffentlichen und privaten Einrichtungen angesiedelt. Die Ortskerne befinden sich durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft und die sozialen Veränderungen in einem erheblichen Umbruch (leer stehende Wohngebäude, landwirtschaftliche Höfe etc.).

Interkommunales Gewerbegebiet Fridhaff

Parallel zur Einwohnerentwicklung sollen in der Nordstad insgesamt rund 7.000 bis 8.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Erschließung des Interkommunalen Gewerbegebietes Fridhaff dient dazu, produzierende Unternehmen von außerhalb anzusiedeln. Außerdem sollen im Gewerbegebiet Fridhaff Betriebe einen neuen Standort finden, die im Talbereich keine Entwicklungsperspektiven besitzen. Auf den frei werdenden Flächen in der Tallage sollen Dienstleistungsunternehmen angesiedelt werden. Für die Realisierung des Projektes müssen die baulichen, rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden.

Nordstad-Marketing

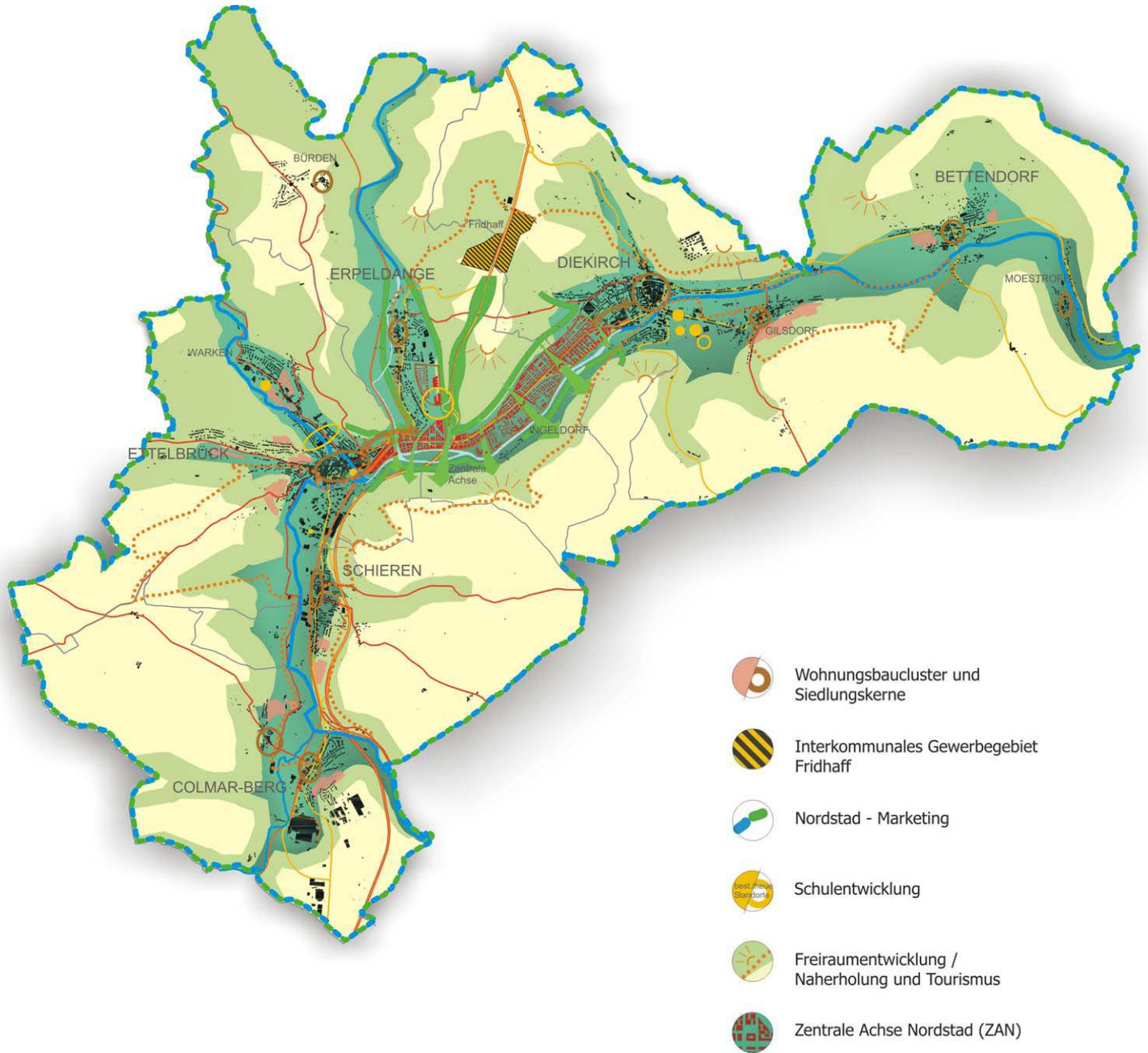
Um die Nordstad nach Innen und nach Außen besser zu vermarkten, wird ein professionelles Standortmarketing aufgebaut. Durch das Standortmarketing für die Nordstad soll die Identifikation aller Bürger mit der Nordstad erhöht und ein „Wir-Gefühl“ erzeugt werden. Ziel ist es, darüber hinaus die Kaufkraft im Umland stärker auf die Nordstad zu lenken. Auf der anderen Seite sollen die Neubürger in der Nordstad als Kunden an die Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäfte der Nordstad gebunden werden.

Jugendarbeit Nordstad

Die Jugendarbeit wird in den Kommunen der Nordstad in sehr unterschiedlicher Art und Weise betrieben. Aufgrund des hohen Ausländeranteils und der erwarteten Wanderungsgewinne fällt der Jugendarbeit eine wesentliche Rolle zur Integration zu. Es müssen die pädagogischen, finanziellen und räumlichen Voraussetzungen geklärt werden, wie die

	<p>Jugendarbeit in der Nordstad intensiviert werden kann. Ein wichtiges integratives Projekt ist dabei die Errichtung eines Jugendhauses in der Nordstad (offene Jugendarbeit).</p>
Schulentwicklung und Infrastrukturplanung	<p>Der Stellenwert von Qualifikation und Ausbildung nimmt in der modernen Wissensgesellschaft weiter zu und die Arbeitswelt ist erheblichen Veränderungen unterworfen (Flexibilisierung der Arbeitszeiten etc.). Dies bedeutet gleichzeitig, dass die Anforderungen an das Schulwesen steigen und die Schule weitere Aufgaben übernehmen muss. Darüber hinaus hat die Schule eine wichtige Funktion zur Integration der Neubürger. Vor diesem Hintergrund müssen Überlegungen angestellt werden, wie das Schulangebot in der Nordstad durch eine Kooperation der Kommunen verbessert werden kann.</p>
Neue Mobilität in der Nordstad	<p>Die Verkehrsuntersuchungen für die Nordstad decken bislang nur räumliche Teilbereiche ab. Um das angestrebte Wachstum zu bewältigen, müssen alle Verkehrsarten im Rahmen der gesamten Nordstad betrachtet werden. Es ist eine Konzeption erforderlich, die die notwendige Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätskonzept in Abhängigkeit vom Baufortschritt aufzeigt. Parallel dazu muss eine Rückkopplung mit den übergeordneten Belangen des Plan sectoriel Transport erfolgen.</p>
Freiraumentwicklung/Naherholung und Tourismus	<p>Die sechs Gemeinden der Nordstad und ihre Umgebung gelten als Wiege des Tourismus in Luxemburg. Sie bieten aufgrund ihrer landschaftlichen Qualitäten und kulturellen Angebote die Voraussetzungen für eine stärkere touristische Entwicklung. Es stellt sich die Aufgabe, die charakteristische Landschafts- und Siedlungsstruktur (Talräume der Sauer und der Alzette, Hänge und Hochflächen, die weitgehend unbesiedelt sind) zu erhalten und weiterzuentwickeln. Mit dem Leitprojekt „Freiraumentwicklung - Naherholung und Tourismus“ werden Perspektiven für die Landschaftsentwicklung und den Tourismus aufgezeigt.</p>
Zentrale Achse	<p>Von großer Bedeutung für die Nordstad ist die Realisierung der Zentralen Achse. Dort wird die bauliche Entwicklung der Nordstad konzentriert. In der Zentralen Achse werden aber nicht nur Wohnungen und Büroflächen errichtet, sondern vielfältige öffentliche und private Einrichtungen geschaffen. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtquartiere und Gemeindebereiche. Diese Wechselbeziehungen werden im Rahmen des Leitprojektes „Zentrale Achse“ aufgearbeitet.</p>
Organisation und Umsetzung	<p>Die Entwicklung der Nordstad ist für das Großherzogtum Luxemburg und die sechs Gemeinden eine anspruchsvolle Aufgabe. Zur Umsetzung der Nordstad werden neue Wege beschritten. Die Organisation gewährleistet Verbindlichkeit und Umsetzungsorientierung.</p>

Masterplan



2 LEITPROJEKTE

Zusammen mit dem Comité Politique und mehreren Gemeinderatsmitglieder aus den verschiedenen Gemeinden der Nordstad wurden die Leitprojekte konkretisiert. Zur Ausformulierung der Leitprojekte wurden verschiedene Teams gebildet.

- | | |
|---|---|
| 1. Wohnungsbau-cluster und Siedlungskerne | Teamverantwortlicher: Frank Thillen (Schöffe Diekirch)
Team mit: René Hubsch (Schöffe Erpeldange) |
| 2. Interkommunales Gewerbegebiet Fridhaff | Teamverantwortlicher: Francis Dahm (Bürgermeister Erpeldange)
Team mit: Frank Thillen (Schöffe Diekirch) |
| 3. Nordstad-Marketing | Teamverantwortlicher: Jean-Paul Schaaf (Bürgermeister Ettelbrück)
Team mit: André Bauler (Gemeinderat Erpeldange) |
| 4. Jugendarbeit Nordstad | Teamverantwortlicher: Jacques Dahm (Gemeinderat Diekirch)
Team mit: Christian Mohr (Gemeinderat Ettelbrück) |
| 5. Schulentwicklung | Teamverantwortlicher: Fernand Diederich (Bürgermeister Colmar-Berg) |
| 6. Gesamtkonzept Neue Mobilität in der Nordstad | Teamverantwortlicher: Frank Thillen (Schöffe Diekirch)
Team mit: Jean-Paul Schmit (Gemeinderat Erpeldange), André Bauler (Gemeinderat Erpeldange), Elisabeth Hoffmann (Gemeinderätin Diekirch) |
| 7. Freiraumentwicklung/Naherholung und Tourismus | Teamverantwortlicher: Francis Dahm (Bürgermeister Erpeldange)
Team mit: Arthur Arendt (Schöffe Colmar-Berg) |
| 8. Zentrale Achse | Teamverantwortlicher: Jean-Paul Schaaf (Bürgermeister Ettelbrück)

Team mit: Albert Back (Bürgermeister Bettendorf), Claude Halsdorf (Schöffe Ettelbrück), Simone Bock (Gemeinderätin Erpeldange) |
| 9. Etablierung Syndikat/Entwicklungsgesellschaft | Teamverantwortlicher: Marc Schmitz (Schöffe Schieren)
In Abstimmung mit den Bürgermeistern der sechs Gemeinden |

2.1 Wohnungsbaucuster und Siedlungskerne

Ausgangslage

Das Siedlungsbild in der Nordstad reicht von den immer noch überwiegend ländlich geprägten Gemeinden Bettendorf und Erpeldange („rural“), über die bereits teilweise urban überformten Gemeinden Schieren und Colmar-Berg („Rurbain“) bis hin zu den historisch bedingten urbanen Ausprägungen der Stadtkerne von Ettelbrück und Diekirch. Die Siedlungen sind kleinteilig und historisch gewachsen. Aus jüngerer Vergangenheit sind vielerorts so genannte „Cités“ mit Bungalowtypen vorzufinden. Heute werden im Nachhinein ältere Strukturen ergänzt und nachverdichtet.

Aufgrund des hohen Siedlungsdruckes ist die Siedlungsentwicklung in der Nordstad erheblichen Veränderungen unterworfen. Diese Entwicklungen lassen sich im Siedlungsbild deutlich ablesen. Es gibt zahlreiche gelungene, aber auch weniger gelungene Beispiele für die Siedlungsentwicklung im Innenbereich (Anbau, Umnutzung, Schließung von Baulücken) und im Außenbereich.

Die gängige Praxis der Siedlungsentwicklung ermöglichte die Errichtung von Anziehungspunkten außerhalb der Siedlungen, wie Sporteinrichtungen oder Einkaufszentren. Auch die Wohngebiete entwickelten sich in die Fläche. Durch die Beschränkung der Bebauung in der Tallage wird das Landschaftsbild nicht beeinträchtigt, dort stellt sich allerdings die Frage des Hochwasserschutzes.



Grünflächen und Freizeitflächen sind in der Nordstad zwar vorhanden, sie sind aber nicht immer günstig gelegen bzw. gut erreichbar. Die Nutzung des öffentlichen Raums beschränkt sich häufig auf Verkehrsflächen und Stellplätze. Es gibt wenig Spielraum für Kinder.



Aufgrund der differenzierten Eigentumsverhältnisse wird die Umsetzung größerer Entwicklungsprojektes erschwert, nur wenige Flächen befinden sich in öffentlicher Hand. Hinzu kommt das hohe Preisniveau der Grundstückspreise.

Auf dem Wohnungsmarkt werden vor allem kleinere Wohnungen nachgefragt, größere Wohneinheiten im Bestand werden oft nur von ein bis zwei Personen bewohnt. Insgesamt ist aufgrund der demographischen Entwicklung (Zunahme an alten Menschen, ausländischen Mitbürger etc.) und aufgrund des Wertewandels (Zunahme an Alleinerziehenden, Singlehaushalte etc.) in der Nordstad eine Ausdifferenzierung der Wohnungsnachfrage festzustellen. Dieser differenzierten Nachfrage nach unterschiedlichen Wohnformen wird das gegenwärtige Wohnungsangebot nicht gerecht.

Ziele

Die Einwohnerzahl der Nordstad soll um rund 8.000 anwachsen. Dazu sind größere Wohnbauschwerpunkte/Wohngebiete, so genannte **Siedlungcluster** erforderlich. Siedlungcluster sind größere zusammenhängende Flächen mit mindestens 1 ha Größe bzw. 100 Wohneinheiten. Aufgrund der kleinteiligen Struktur werden Wohnbauschwerpunkte nicht nur im Bereich der Zentralen Achse, sondern an weiteren Standorten entwickelt. Diese neuen Wohnquartiere sollen eine vielfältige soziale Mischung und eine hohe städtebaulich/architektonische Qualität aufweisen. Das Bauen in Baugemeinschaften und energieeffizientes Bauen wird gefördert, außerdem wird durch die Schaffung von verschiedenen Angeboten an Wohnraum eine lebendige soziale Mischung angestrebt. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, müssen verschiedene Instrumente (städtebauliche Wettbewerbe, Ankauf der Flächen durch die Gemeinden, Förderung von Baugemeinschaften etc.) eingesetzt werden.

Das angestrebte Wachstum in der Nordstad wird unter dem Aspekt der Schonung von Flächenressourcen nur bei Realisierung einer urbanen Baustruktur mit höheren Dichtewerten erreicht. Es muss aber sichergestellt werden, dass auch bei einer höheren Verdichtung ein hohes Maß an städtebaulicher und architektonischer Qualität gewährleistet wird. Da die gebaute Umwelt auch identitätstiftend wirkt, werden Merkmale wie positives Erscheinungsbild, „Adresse“, lebendige Quartiersmilieus und Aufenthaltsqualität durch gestalterische Mittel und Maßnahmen befördert.

Komplementär dazu müssen für die bestehenden **Orts- und Stadtkerne**, die sich durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft und die sozialen Veränderungen in einem erheblichen Umbruch (leer stehende Wohngebäude, landwirtschaftliche Höfe etc.) befinden, Perspektiven aufgezeigt werden. Die Orts- und Stadtkerne sind für die Identifikation der Nordstad-Bewohner von großer Bedeutung. Sie geben den Gemeinden ein eigenständiges und charakteristisches Gepräge, zugleich sind dort die meisten öffentlichen und privaten Einrichtungen angesiedelt.

Um die Nordstad zu einer Stadt der kurzen Wege zu entwickeln, muss der **Verbindung von Wohnen und Arbeiten** ein besonderer Stellenwert beigemessen werden. Wichtig ist dabei die Anbindung neuer Wohnlagen an die bestehenden Ortschaften und eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.

Die **Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes** trägt zur Aufwertung der Wohnqualität bei. Die Entwicklung von Freiflächen und Infrastruktur erfordert deshalb ein abgestimmtes Vorgehen. Eine besondere Herausforderung ist dabei die **Überschwemmungsproblematik**. Auf ausreichend Platz für Rückhalteflächen ist zu achten und der Anteil an versiegelten Flächen ist so gering wie möglich zu halten.

Während der Schwerpunkt der Entwicklung auf der Zentralen Achse zwischen Ettelbruck und Diekirch liegt, haben die Gemeinden Bettendorf, Colmar-Berg und Schieren besondere Funktionen für Freizeit und Erholung. Doch auch hier ist der Erhalt der Nahversorgung und der Treffpunkte in den Ortschaften von Bedeutung.

Das Konzept des Wettbewerbssiegers zur Zentralen Achse ermöglicht eine phasenweise Realisierung einzelner Bauabschnitte. Für Bereiche, die schon bald bebaut werden können, müssen zeitnah Planungsvorgaben geschaffen werden.

Für eine rasche Siedlungsentwicklung in der Tallage stehen folgende Gebiete zur Verfügung:

- Walebruch Diekirch: Mischnutzung
- Flachland Erpeldange (Schloss – Laduno): Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen, bauliche Verdichtung in Richtung Dorfkern bzw. Achse
- Ettelbrück Bahnhofsviertel: Mischnutzung

Zur Umsetzung der Projekte sind zunächst die einzelnen Gemeinden verantwortlich. Zu einem späteren Zeitpunkt soll eine **communauté urbaine** diese Aufgabe übernehmen.



Weitere Schritte

Pilotprojekte

An der zentralen Achse werden die Projekte „Laduno“, „Bahnhof Ettelbrück“ und „Areal Walebruch“ forciert. Die genannten Projekte haben eine Signalwirkung für die Entwicklung der gesamten Nordstad. Es kommt deshalb darauf an, dass mit den Projekten Qualitätsmaßstäbe für die Nordstad gesetzt werden. Um die städtebauliche und architektonische Qualität der Projekte zu gewährleisten, werden Wettbewerbe (Realisierungswettbewerbe mit geladenen Teilnehmern) durchgeführt. Ein Anreiz zur Durchführung von Wettbewerben wird beispielsweise dadurch geschaffen, dass höhere Baudichten zugelassen werden.

Konzeption Städtebau

Mit dem Wettbewerb zur Zentralen Achse liegen städtebauliche Überlegungen zur künftigen baulichen Entwicklung zwischen Ettelbrück und Diekirch vor. Der Wettbewerb gibt erste Hinweise auf mögliche Nutzungen und Dichtewerte innerhalb der Zentralen Achse. In einer zweiten Stufe müssen diese Überlegungen weiter konkretisiert werden.

Das Wettbewerbsgebiet wurde relativ isoliert betrachtet. Die Wechselbeziehungen zu den bestehenden Stadtkernen von Ettelbrück und Diekirch spielten bisher eine untergeordnete Rolle. Ziel ist es, die Entwicklung der Zentralen Achse so zu gestalten, dass die Stadtkerne von Ettelbrück und Diekirch gestärkt werden. Die Etablierung eines weiteren Zentrums in Konkurrenz zu den bestehenden Zentren führt zu einer Schwächung des Gesamtgebildes Nordstad. Darüber hinaus sind die Ortskerne von Colmar-Berg, Schieren, Erpeldange und Bettendorf hinsichtlich ihrer städtebaulichen Potenziale zu betrachten. Für die genannten Ortskerne müssen Perspektiven aufgezeigt werden.

Im Rahmen einer Konzeption Städtebau werden folgende Themen aufgearbeitet:

- Aufzeigen von Optionen, wie die Verbindung zwischen den Stadtkernen von Ettelbrück und Diekirch zu einer Aufwertung der Zentren beiträgt
- Bauliche und gestalterische Perspektiven in den Stadt- und Ortskernen
- Dichtewerte in den einzelnen Quartieren
- Bauformen
- Ermittlung sinnvoller Bauabschnitte



Die Entwicklung der Wohn- und Gewerbecluster incl. der Zentralen Achse und der Stadtkerne von Ettelbrück und Diekirch und für die Ortskerne von Colmar-Berg, Schieren, Erpeldange und Bettendorf wird in einer **„Konzeption Städtebau“** dargestellt. Neben Aussagen zu Baudichten und Bauformen beinhaltet die Konzeption Vorschläge zur Bildung von Bauabschnitten und zu deren baulicher Umsetzung.

Konzeption zur städtebaulichen Qualität

Die Konzeption zur städtebaulichen Qualität zeigt für die unterschiedlichen Planungs- und Bauareale auf, welche Instrumente und Verfahren im Einzelnen eingesetzt werden.

Folgende Themen werden aufgearbeitet:

- Erarbeitung von Beurteilungsgrundlagen zur Festlegung von Vorgaben zur Gestaltung
- Benennung der Instrumente und Verfahren zur Qualitätssicherung in Städtebau und Architektur
- Bezeichnung der Gebiets- und Projekttypen nach Lage, Art und Priorität zur Anwendung der Instrumente und Verfahren im Einzelfall

Exkursion

Um aus positiven Beispielen zu lernen, wird eine Exkursion zu ausgewählten Wohnbauprojekten durchgeführt.

2.2 Interkommunales Gewerbegebiet Fridhaff

Ausgangslage

Parallel zur Einwohnerentwicklung sollen in der Nordstad rund 7.000-8.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes Fridhaff dient dazu, produzierende Unternehmen von außerhalb anzusiedeln. Außerdem sollen hier Betriebe einen neuen Standort finden, die in den Talbereichen keine Entwicklungsperspektiven besitzen. Auf den frei werdenden Flächen in der Tallage sollen Dienstleistungsunternehmen angesiedelt werden.

Die 28,5 ha des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets Fridhaff sind derzeit in Privateigentum und werden landwirtschaftlich genutzt.

Aus dem Jahr 1999 liegt eine Umwelt- und Machbarkeitsstudie zur Realisierung eines Gewerbegebiets in der Nordstad vor, darin wurde das Areal Rued (Erpeldange) als am besten geeignet eingestuft. Einige der analysierten Konflikte wurden zwischenzeitlich entschärft. So befindet sich das Projekt für Geruchsminderung der Mülldeponie (biologische Vorbehandlung) in der Probephase. Darüber hinaus wurde eine Hochspannungsleitung abgebaut, CEGEDEL prüft derzeit die Möglichkeit einer punktuellen Erhöhung der Leitung. Der Bauernhof hat den Betrieb inzwischen eingestellt.

Die Kombination von Abfall, Klärschlamm, Tankstelle und Teerlager führte zu einem negativen Image des Areals, das es aufzuwerten gilt.

Für die Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebietes Fridhaff ist durch das Wirtschaftsministerium eine finanzielle Förderung in Höhe von 85% möglich, wenn dessen Kriterien für ein Gewerbegebiet erfüllt werden.



Formulierung der Zielvorstellungen

Für die Etablierung eines Gewerbegebietes ist eine Erarbeitung eines schlüssigen Konzepts notwendig. Es werden nur Betriebe angesiedelt, die in die Nordstad passen. Wichtig ist es, nicht nur auswärtige Firmen anzusiedeln, sondern Umzugs- und Ausbaumöglichkeiten für lokale Betriebe anzubieten. Die Umsetzung des interkommunalen Gewerbegebietes „Fridhaff“ ist ein Leuchtturmprojekt in der Nordstad. Deshalb ist eine offene und transparente Projektentwicklung von großer Bedeutung. Wichtig ist darüber hinaus ein flexibles funktionales Flächenkonzept, das verschiedene Ansprüche erfüllt.

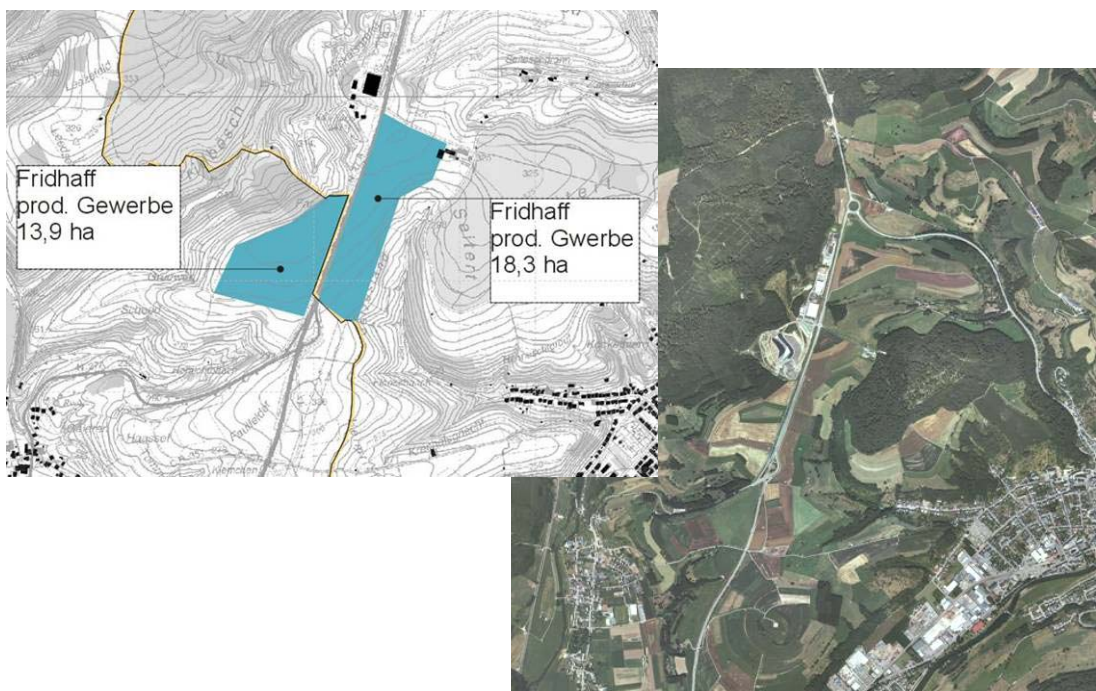
Im südlichen Teil des Planungsgebietes ist eine Reservezone vorgesehen, um den späteren weiteren Ausbau zu ermöglichen. Zwischen dem Gewerbegebiet Fridhaff und dem Gewerbegebiet Roost (Mersch, Bissen, Colmar-Berg) werden die entstehenden Synergien genutzt.

Die Verknüpfung der Müllbehandlung als Energielieferant für Gewerbe wird als Chance erkannt. Besonderen Wert soll auf die architektonische Gestaltung und Durchgrünung des Gebiets gelegt werden.

Aufgrund der bestehenden Hochspannungsleitung ergeben sich zwar Einschränkungen in der Nutzung, durch eine intelligente Erschließung können diese Flächen aber als Verkehrsflächen (Straßenflächen, Stellplätze) oder Lagerflächen (evtl. auch Lagerflächen) einer Nutzung zugeführt werden.

Die Versorgung mit Trinkwasser des Gebiets Fridhaff ist durch die Wasserproduktion in Diekirch und die Verknüpfung mit SEBES mittels eines neuen Wasserbehälters realisierbar. Zur Entsorgung der Abwässer kann ein Schmutzwasserkanal gemeinsam mit der SIDEC Mülldeponie via Erpeldange realisiert werden. Oberflächenwasser kann über ein Rückhaltebecken dem Bach zugeführt werden.

Die erforderlichen Flächen werden zum Großteil von den sechs Gemeinden erworben, um das Gebiet entsprechend entwickeln zu können. Zur Realisierung und zum Betrieb des Gewerbegebietes ist ein interkommunales Syndikat vorgesehen.



Weitere Schritte

Das Projekt hat nicht nur einen regionalen Stellenwert, sondern ist für das Großherzogtum von Bedeutung. Deshalb muss auch das Großherzogtum Luxemburg ein Interesse an der Realisierung dieses Projektes haben. Aufgrund der wirtschaftlichen Situation sind die Gemeinden nicht in der Lage, das Projekt zu finanzieren. Die Förderung durch das Großherzogtum muss deshalb geklärt werden.

Grundlage für die Verhandlungen mit dem Land sind erste Kosten- und Finanzierungsrechnungen auf der Basis einer Flächen- und Erschließungsdisposition. In der Folge sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch die Erarbeitung eines PAP zu schaffen.

Parallel zu den planungsrechtlichen Voraussetzungen sind die Arbeiten zur Gründung eines interkommunalen Syndikats weiter voran zu treiben.

Um die städtebauliche Qualität zu sichern, ist das notwendige Instrumentarium (Rahmenplanung/ plan directeur, städtebauliche Oberleitung/ planerische Begleitung und Beratung der einzelnen Bauvorhaben) einzusetzen.

2.3 Nordstad-Marketing

Ausgangslage

Während sich im zentralen Bereich der Nordstad mit den Gemeinden Schieren, Ettelbrück, Erpeldange und Diekirch bereits eine gewisse Identifikation mit der Nordstad eingestellt hat, ist dies in den randlichen Gemeinden Colmar-Berg und Bettendorf noch nicht festzustellen. Aufgrund der räumlichen Distanz zum Kern der Nordstad ist in diesen Gemeinden die Identifikation mit der Nordstad am schwierigsten werden. Wichtig ist es deshalb, dass diese Gemeinden eine eindeutige Funktion innerhalb der gesamten Nordstad übernehmen und deutlich gemacht wird, dass auch Colmar-Berg und Bettendorf von der Nordstad profitieren.



Zu den Einrichtungen, die eine überregionale Ausstrahlung besitzen, gehören unter anderem:

- das Militärmuseum in Diekirch
- die Schulen
- und die Klinik

Die genannten zentralen Einrichtungen müssen im Marketing für die Nordstad herausgestellt werden.

Einrichtungen und Veranstaltungen, die darüber hinaus mit der Nordstad in Verbindung gebracht werden, sind der Nordstadmarathon und diverse Sportmannschaften (u.a. eine Frauenfußballmannschaft), die bereits unter dem Label Nordstad antreten.

Ziele

Um die Nordstad nach Innen und nach Außen besser zu vermarkten, wird ein professionelles Standortmarketing aufgebaut. Durch das Standortmarketing für die Nordstad soll die Identifikation aller Bürger mit der Nordstad erhöht und ein „Wir-Gefühl“ erzeugt werden. Ziel ist es die Kaufkraft im Umland stärker auf die Nordstad zu lenken. Auf der anderen Seite sollen die Neubürger in der Nordstad als Kunden an die Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäfte der Nordstad gebunden werden.

Ziel dieser Maßnahmen ist ein langfristiger Imagegewinn der Nordstad. Dies ist ein wachsender Prozess, der mit den Bürgern gemeinsam entwickelt werden muss. Die Bausteine einer eigenen Nordstad-Identität sind zum Beispiel Einzelhandel, Kunst und Kultur.



Gemeinsame Veranstaltungen

Zur Förderung der Identifikation der Bürger mit der Nordstad-Idee soll der Begriff „Nordstad“ greifbarer bzw. griffiger gemacht werden. Dies wird unter anderem durch gemeinsame Projekte erreicht. Dazu gehören zum Beispiel ein architektonisches Projekt (Verwaltungszentrum, Erlebnisbad/Freizeitpark, soziale Begegnungsstätte,...) oder kulturelle Events, die das „Wir-Gefühl“ fördern und Bürger aus allen Gemeinden aktiv einbinden (Open-Air-Theater, Nordstad-Kinder-Chor, Kunstakademie im Sommer, Rockfestival, sportliche Meetings, die gemeindeübergreifend organisiert werden,...). Gemeinsam organisierte und erlebte Events schaffen ein Zusammengehörigkeitsgefühl.

Präsentation der Nordstad

Ein für die Nordstad spezifisches Logo und Corporate Design, das die visuelle Identifikation ermöglicht und den Bürger/Besucher auf die Nordstad aufmerksam macht, wird die Region nach außen auf Ortsschildern, offiziellen Dokumenten und Veröffentlichungen darstellen.



Auch Bildertafeln, die an wichtigen strategischen Punkten aufgestellt und mit einem kurzen, prägnanten Text versehen werden, helfen, die visuelle Identifikation zu verstärken.

Zudem wird eine gemeindeübergreifende Informationsplattform realisiert. Ein regelmäßig erscheinendes Magazin wird aktuelle Nordstad-Projekte vorstellen, Feedbacks zu Events oder abgeschlossenen Baustellen geben und eine Ausschau auf zukünftige gemeinsame Vorhaben ermöglichen. Darüber hinaus wird eine auf Nordstad-Themen beschränkte Internetseite als auch eine thematisch orientierte Nordstad-Agenda (Gastronomie, Kultur, Sport, Jugend, ...) realisiert.

Der Nordstadmanager als Motor und Moderator des Wandels

Um die Nordstad trotz der Konkurrenz zu Einzelhandelsschwerpunkten im Großherzogtum und im benachbarten Ausland zu etablieren, ist die Etablierung eines Nordstadmanagements notwendig. Ein professionelles Management muss vor allem die Stärkung der Innenstädte fördern.

Koordination – regionales Gesamtkonzept

Standortmarketing ist mehr als klassische Stadtwerbung. Die Herausforderung, die aus der Größenordnung des Projekts resultiert, erfordert eine Professionalisierung der Marketingstrukturen. Diekirch und Ettelbrück, welche im Nordstad-Kontext ihre über Jahrhunderte gewachsene Identität behalten sollen, zeichnen sich durch verschiedene attraktive Angebote aus (Sport, Kultur, soziale Angebote). Benötigt wird ein regional angelegtes Konzept für die Veranstaltungen und Vermarktung von Events. Eine Zusammenarbeit zwischen Kultur- oder Sportveranstaltern sowie Gastronomie, Geschäften und Fremdenverkehrsvereinen ist dazu notwendig.

Kundenorientierung

Die Nordstad muss kundenorientierter gestaltet werden, sowohl für die Bewohner als auch für Kunden von Außerhalb und Touristen. Dies bezieht verschiedene Bereiche, wie Marketing, Stadtplanung, Verwaltung mit ein.

Positionierung der Nordstad

Kooperieren bedeutet, Gemeinsamkeiten zu entdecken, lokale Vorteile zu nutzen und lokale Alleingänge zu vermeiden. Zum „Wir-Gefühl“ gehört auch, dass die sechs Kerngemeinden geschlossen auftreten. Es geht darum, die eigenen kommunalen Bedürfnisse auf die Herausforderungen und Bedürfnisse der ganzen Region abzustimmen und sich gegenseitig zu ergänzen. Lokale Stärken sollen so genutzt und gebündelt werden, dass sie allen Partnern dienen.

Weitere Schritte

Die Nordstad befindet sich im Wettbewerb mit Luxemburg-Stadt. Best Practice Beispiele aus Gemeinden in vergleichbarer Position geben Impulse für die Marketing-Strategie der Nordstad.

Folgende Projekte werden initiiert:

Corporate Design

Ausschreibung eines Corporate Designs für die Nordstad im Rahmen eines beschränkten Wettbewerbs unter ansässigen Werbe- und Graphikbüros. Basis ist das bereits entwickelte Logo für die Nordstad. Eingereicht werden sollen:

- ein Logoentwurf,
- ein gestalteter Briefbogen,
- ein Werbeprospekt,
- und eine gestaltete Seite für einen Internetauftritt (Inhaltsseite mit Navigation, keine reine Begrüßungs- oder Homeseite!).

Die kommunikative und visuelle Konzeption sollte kurz schriftlich erläutert werden. Aus den eingereichten Arbeiten muss der Ansatz für ein schlüssiges visuelles Gesamtkonzept ablesbar sein.

Grundlage für die Präsentation ist das bereits vorhandene Logo für die Nordstad, das bereits einen hohen Wiedererkennungswert besitzt.



Nordstad-Magazin

Um eine Informationsplattform für die Nordstad zu realisieren sind konzeptionelle Überlegungen anzustellen. Dabei sind folgende Fragestellungen zu klären:

- Inhalte des Magazins
- Zielgruppen
- Erscheinungshäufigkeit
- Finanzierung

Die Fragestellungen werden im Rahmen einer interkommunalen Arbeitsgruppe geklärt.

Nordstad-Agentur

Zur Stärkung der Innenstädte und zur Vermarktung der Nordstad wird ein professionelles Nordstad-Management aufgebaut. Aufgabe der Nordstadagentur ist

- die Vermarktung der Nordstad
- die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Kultur- oder Sportveranstaltern sowie Gastronomie, Geschäften und Fremdenverkehrsvereinen
- die Abstimmung der Angebote und Veranstaltungen
- die Initiierung des Geschäftsstraßenmanagements

2.4 Jugendarbeit Nordstad

Ausgangslage

Die Jugendarbeit wird in den Kommunen der Nordstad auf sehr unterschiedliche Art und Weise betrieben. Aufgrund des hohen Ausländeranteils und der erwarteten Wanderungsgewinne fällt der Jugendarbeit eine wesentliche Rolle zu.

In der Nordstad gibt es organisierte Jugendvereine, wie die Pfadfinder/innen, den Club des Jeunes oder Sport- und Kulturvereine (z.B.: Fussball, Handball, Feuerwehr, Gesangsvereine). Diese Vereine sind auch regional und national miteinander verbunden. Seit 1985 gibt es im Norden des Landes einen regionalen Vertreter des SNJ (Service National de la Jeunesse). 1989 entstand in Diekirch das erste Jugendhaus, der Träger ist eine ASBL, die vom Jugendministerium und der Gemeinde finanziell durch eine Konvention getragen wird. 1993 fand die Gründung des Ettelbrücker Jugendhauses unter denselben Bedingungen statt.

Die beiden Häuser arbeiten seit Jahren sporadisch zusammen. Seit Dezember 2006 gibt es eine feste Verbindung, da eine gemeinsame ASBL die beiden Jugendhäuser leitet. Diese Nordstadjugend ASBL ist nicht nur Ansprechpartner für die Jugendhäuser, sondern organisiert seit Mai 2007 auch Angebote für Jugendliche in den anderen Gemeinden der Nordstad.



Ziele

Die Bedeutung der Identitätsschaffung und -vermittlung für Jugendliche wird vor dem Hintergrund der Integration von Jugendlichen mit Migrationshintergrund überdeutlich. Jugendliche sollen sich mit ihrer Umwelt identifizieren und somit an ihre Heimat Nordstad gebunden werden.

Das Jugendministerium des Großherzogtums möchte seine Jugendpolitik stärker dezentral ausrichten. Es ist aber nicht möglich in jeder kleinen Ortschaft ein eigenes Jugendhaus mit eigenem Personal einzurichten. Deshalb wird in der Nordstad eine gemeinsame für die Jugendarbeit zuständige Struktur geschaffen. Dabei kann an die beiden Jugendhäuser in Diekirch und Ettelbrück angeknüpft werden, die durch erfahrene Fachkräfte betreut werden. Bereits im Jahr 2007 erfolgte eine Testphase, in der einige

Aktivitäten für alle Jugendlichen aus der Nordstad in den verschiedenen Ortschaften gemeinsam organisiert wurden.

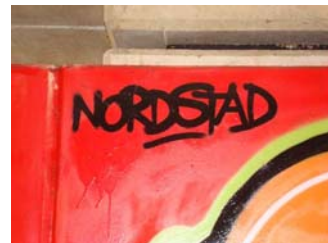
Weitere Schritte

Um die Kooperation in der Jugendarbeit weiter voran zu bringen bedarf es eines regionalen Jugendzentrums. Das Jugendministerium hat finanzielle Mittel bereitgestellt um eine(n) regionalen Koordinator(in) zu finanzieren. Der Bau eines regionalen Jugendzentrums könnte mit bis zu 80% bezuschusst werden; der Rest muss von den beteiligten Gemeinden finanziert werden. Das Zentrum soll die Abwicklung der administrativen Aufgaben ermöglichen und Platz für verschiedenste Aktivitäten bieten. Zudem soll in jeder Gemeinde der Nordstad ein Ableger des regionalen Jugendzentrums mit ein bis drei Räumen vorhanden sein, der als lokaler Treffpunkt für Jugendliche dient.

Die Idee eines regionalen Jugendzentrums in Verbindung mit dem Kulturzentrum sollte dabei nochmals aufgegriffen werden.

Folgende weitere Schritte sind erforderlich:

- Erarbeitung eines pädagogischen Konzeptes
- Erarbeitung einer Raumkonzeption incl. Kosten und Finanzierung
- Umsetzung



Bei der Konzipierung des Jugendhauses ist die städtebauliche Entwicklung der Nordstad zu beachten (Erarbeitung eines stufenweisen Konzeptes)

2.5 Schulentwicklung und Infrastrukturplanung

Ausgangslage

Für die Nordstad ist ein Einwohnerwachstum um rund 8.000 Einwohner vorgesehen. Dies bedeutet, dass neben der Schaffung der technischen Infrastruktur in erheblichem Maße Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur realisiert werden müssen. Dazu gehören Betreuungsangebote für Kinder und Jugendliche ebenso wie schulische Einrichtungen, kirchliche Einrichtungen und Einrichtungen der Erwachsenenbildung.



Im Wohngebiet „Rieselfeld“, einem neuen Stadtquartier in Freiburg im Breisgau mit rund 10.000 – 12.000 Einwohnern im Endausbau (heute leben dort rund 7.000 Menschen), wurden beispielsweise von der Stadt Freiburg seit Mitte der 1990er Jahre rund 145 Mio. EURO in die technische und soziale Infrastruktur investiert. Unter anderem wurden dort eine Grundschule, ein Gymnasium, Sport- und Freizeitflächen, ein Stadtteiltreff, ein Kirchenzentrum, ein Stadtbahnanschluss und anderes mehr geschaffen.

entwicklung werden die Anforderungen an die Begleitinfrastrukturen und Sportstätten geklärt (Mehrfachnutzung der Räumlichkeiten).

Weitere Schritte

Um die öffentliche und private Infrastruktur abschätzen zu können, wird eine **Bedarfsanalyse und Konzeption zur sozialen und kulturellen Infrastruktur** erstellt. Sie zeigt auf, welche Einrichtungen in welchen Zeiträumen benötigt werden und mit welchen Investitionen zu rechnen ist.

Für die künftige Infrastrukturausstattung der Nordstad werden folgende Themen behandelt:

- Infrastrukturbedarf für die Neubürger der Nordstad.
- Standorte der Einrichtungen.
- Trägerschaft der Einrichtungen
- Zeitliche Umsetzung der Infrastruktureinrichtungen
- Einrichtungen zur Stärkung der Zentrumsfunktion
- Privaten Infrastrukturangebote in der Nordstad

Die Bedarfsabschätzung zur Infrastruktur bezieht sich auf folgende Bereiche:

- Vorschulische Betreuung
- Schulwesen (Primarstufe, Sekundarstufe, Gymnasium)
- Erwachsenenbildung
- Kultur (Musikschulen/Musikkonservatorium, Bibliotheken etc.)
- Sport und Freizeit
- Altenhilfe
- Jugendhilfe
- Medizin/Gesundheit
- Kirchliche Einrichtungen
- Vereine
- Private Infrastruktureinrichtungen



2.6 Neue Mobilität in der Nordstad

Ausgangslage

Die Verkehrsuntersuchungen für die Nordstad decken bislang nur räumliche Teilbereiche ab. Um das angestrebte Wachstum zu bewältigen, müssen alle Verkehrsarten für die gesamte Nordstad betrachtet werden. Es ist ein Generalverkehrsplan erforderlich, der die notwendige Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätskonzept in Abhängigkeit vom Baufortschritt aufzeigt. Parallel dazu muss eine Rückkopplung mit den übergeordneten Belangen des Plan Sectoriel Transport erfolgen.

Öffentlicher Nahverkehr

Die Nordstad ist ein Knotenpunkt von 27 Busverbindungen. Das Angebot des Bummelbusses (Ruf-taxi ähnlich) wird in Diekirch, Erpeldange und Bettendorf von Kindern und Älteren gut genutzt. Auch der Citybus Ettelbrück hat sich bewährt und verkehrt im 20-30 Minutentakt, die Auslastung des Late

Night Bus ist ebenfalls hoch (ca. 80% besetzt). Allerdings kommt es oft zu Stauzeiten, da für Busse keine eigene Spur vorhanden ist. Außerdem besteht ein Mangel an Park & Ride - Stellplätzen (Ettelbrück).



Generell ist der Anteil des Modal Split des Öffentlichen Nahverkehrs für den städtischen Raum zu gering. Das Image des öffentlichen Nahverkehrs wird durch ein attraktives Bahnhofsumfeld, komfortable Busse (Niederflur) und die Erhöhung des Sicherheitsgefühls verbessert.



Die Zugverbindung Diekirch-Ettelbrück hat nur zwei Haltestellen und ist nur zur Hauptverkehrszeit gut besetzt, obwohl in Diekirch ein attraktives Park & Ride Angebot besteht.

Langsamverkehr

In der Nordstad bestehen attraktive touristische Fahrradroutes, die an ein gut ausgebautes nationales Fahrradnetz angeschlossen sind. Trotzdem ist der Anteil der Radfahrer gering. Auch sehr kurze Strecken werden in der Regel mit dem Auto zurückgelegt.

Wenig attraktiv für Radfahrer sind vor allem die innerörtlichen Strecken. Während die Fußgängerzonen gut besucht sind, wird zur Fortbewegung das Auto vorgezogen.

Die ausgebauten Straßen haben eine erhebliche Trennwirkung zwischen verschiedenen Quartieren (bspw. Diekirch Westen/Zentrum oder Schul- und Sportinfrastrukturen, Achse Ingeldorf/Industriezone). Die Einführung von Tempo-30-Zonen wird die Attraktivität der fußläufigen Verbindungen erheblich steigern.

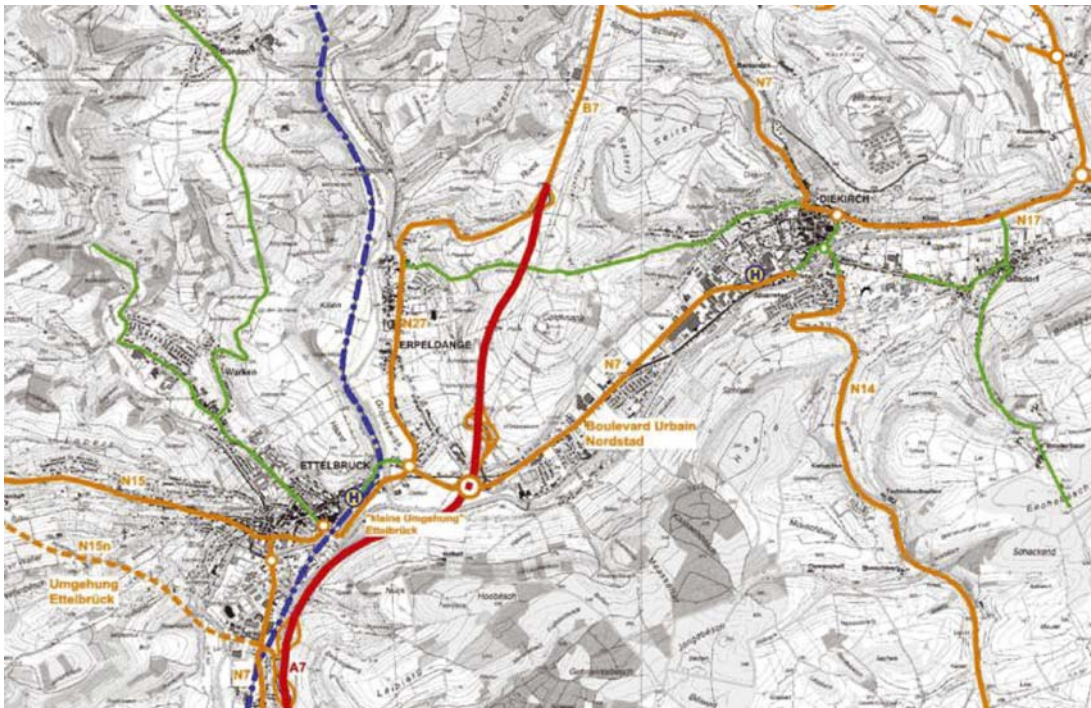
Motorisierter Individualverkehr

Durch die bestehende Nordumgehung wird ein großer Teil des Transitverkehrs an Colmar, Schieren, Ettelbrück, Erpeldange vorbei geleitet. Um die Verkehrsbelastung weiter zu reduzieren, sind weitere Umgehungen aus Richtung Wiltz an Feulen und Ettelbrück-West vorbei und aus Richtung Fridhaff Seltz (Vianden/Bettendorf) an Diekirch Nord vorbei in der Diskussion.

Der Kreisverkehr in Diekirch sowie die Ortsdurchfahrt Ettelbruck sind besonders stark belastet. Insbesondere zu Spitzenzeiten bildet sich häufig ein Verkehrsstau. Das hohe innerörtliche Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeitshöchstgrenze von 50 km/h haben negative Auswirkungen auf den Aufenthalt im öffentlichen Raum und die Wohnqualität.

Nicht nur der fließende, auch der ruhende Verkehr muss verbessert werden, da für Anwohner das Parkplatzangebot im innerörtlichen Bereich sehr stark eingeschränkt ist. Das Anwohnerparken ist erst teilweise eingeführt.

Zu Spitzenzeiten bestehen erhebliche Konflikte zwischen Bus- und PKW-Verkehr und dem Fußverkehr der Schüler.



Ziele

Öffentlicher Nahverkehr

Besondere Bedeutung muss den öffentlichen Verkehrsmitteln zukommen. Ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem auf der zentralen Achse trägt wesentlich zur positiven Veränderung des Modal Split bei. Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts müssen die Anforderungen an den öffentlichen und individuellen Verkehr definiert werden. Dabei müssen die Vor- und Nachteile für verschiedene Lösungsvarianten abgewogen werden (Busmodelle, Tram, Train-Tram).

Eine zentrale Aufgabe ist es, das Problem der Busführung durch Ettelbrück und Diekirch zu lösen, um die Effizienz der Bustrassen auf der Achse zu gewährleisten. Der öffentliche Nahverkehr muss gegenüber dem Individualverkehr schneller und dadurch attraktiver werden. Dazu ist auch ein attraktives Park & Ride - System notwendig. Es ist sicherzustellen, dass der öffentliche Nahverkehr auch ohne Auto genutzt werden kann. Auto-freies Wohnen an geeigneten Standorten ist vor diesem Hintergrund zu fördern.

Insgesamt muss ein ausgewogenes und abgestimmtes Verkehrskonzept für den öffentlichen Verkehr das Wachstum der Nordstad begleiten.

Langsamverkehr

In Wohngebieten wird generell eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt. Dies erhöht die Sicherheit für Fußgängern und Fahrradfahrer und die Attraktivität des öffentlichen Raums. Ein durchgängiges innerörtliches Fahrradwegenetz und die Öffnung von Einbahnstrassen für Fahrräder tragen dazu bei, den Anteil des Individualverkehrs zu verringern. Dazu gehören auch sichere Verbindungen über breite Straßen hinweg sowie die Bereitstellung von Stellplätzen für Fahrräder an Infrastruktureinrichtungen.

Motorisierter Individualverkehr

Es sind verschiedene Umgehungsstrassen zu prüfen, um den Transitverkehr aus den Ortskernen fernzuhalten und somit die Tallage für das Wohnen attraktiver gestalten zu können. Dies eröffnet auch Optionen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Zur Vermeidung von Unfällen wird die Sicherheit der bestehenden Umgehungsstrasse verbessert und die Geschwindigkeit strenger kontrolliert (Bsp. N7).

Ein einheitliches Parkraummanagement in den Zentren trägt dazu bei, den Parksuchverkehr zu verringern.

Weiteres Vorgehen

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes in der Nordstad für alle Verkehrsträger besitzt eine hohe Priorität. Die Frage nach der künftigen Verkehrsentwicklung bedarf einer seriösen technischen und wirtschaftlichen Prüfung.

Mit dem Mobilitätskonzept für die Nordstad werden folgende Ziele angestrebt:

- Definition der Anforderungen an den öffentlichen und individuellen Verkehr
- Konzipierung eines attraktiven öffentlichen Verkehrs
- Konzipierung eines ausgewogenen Park & Ride-Systems
- Erhöhung der Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr
- Realisierung eines innerörtliches Fahrradwegenetz
- Entlastung der Ortsdurchfahrten
- Einheitliches Parkraummanagement

Ein Pflichtenheft „Mobilitätskonzept Nordstad Luxemburg“ beinhaltet folgende Punkte:

A Entwicklung des Verkehrsaufkommens

- Prognose der Verkehrsnachfrage, Prognose des Gesamtverkehrs
- Bestimmende Größen:
 - Wohnbevölkerung, Demographische Entwicklung, Gewerbebetriebe, Arbeitsplätze, Art der Arbeitsplätze, Schichtzeiten, Infrastruktur
 - Schulen und Bildungseinrichtungen, Einzugsgebiete, Alterstruktur, Einzelhandel nach Branchen und Größen, Öffnungszeiten, Freizeiteinrichtungen, Besucherströme, Nutzungszeiten, Sportanlagen, Theater, Kino ...
 - Verkehrspreise

B Verkehrspolitische Ziele

- Sicherstellung der Mobilität
- Verkehrsentwicklung, Verkehrsverhalten, Verkehrsvermeidung
- Umweltverträglichkeit
- Emissionen, Luftschadstoffe, Lärm, Flächenbedarf
- Kosten für Transport und Verkehr
- Erstellung der Infrastrukturnutzer
- Einbindung in das Verkehrsnetz
- Optimierung des Verkehrsablaufs

C Personenverkehr

- Motorisierter Individualverkehr
Definition der erwarteten Verkehrsmengen nach Raum und Zeit, je nach Nutzung und abgeleitet aus erwünschtem Verhalten (Lenkung der Verkehrsmittelwahl), Verteilung der Bewegungen im Gebiet zur Ableitung des erforderlichen Netzes
Erschließungsnetz Straßen, Ziele, Herkunftsorte, zuführendes Netzhierarchie, Erschließung von außen, Zufahrtsstraßen, Verteilung im Gebiet, Verkehrsberuhigung
Parken, notwendige Anzahl Parkplätze nach Nutzungen, Flächen, Zeit- und Gebührenregelungen differenziert nach Zwecken/Nutzungen, Park and Ride
Verkehrssicherheit
- Öffentlicher Personennahverkehr
Definition der erwarteten Verkehrsmengen nach Raum und Zeit, je nach Nutzung und abgeleitet aus erwünschtem Verhalten (Lenkung der Verkehrsmittelwahl), Verteilung der Bewegungen im Gebiet zur Ableitung des erforderlichen Netzes
Erschließungsnetz, Wahl der Verkehrsmittel, Bahn, Straßenbahn, Bus nach Erschließungsfunktion, Netzhierarchie, Erschließung von außen, Feinverteilung im Gebiet, Park and Ride, Haltepunkte
Bahnumsteigepunkte, Verknüpfung Bahn/Busnetz
Grundsätze Infrastruktur, Haltestellenstandards nach Funktion der Haltestelle, Barrierefreiheit
Bedienungszeiten
Tarife

D Güterverkehr

- Definition der erwarteten Verkehrsmengen nach Raum und Zeit, je nach Nutzung, Zulieferung, Produktions- und Lagerformen, Just in time, Auslieferungen Zeiten von Andienung
Verteilung der Bewegungen im Gebiet zur Ableitung des erforderlichen Netzes
Erschließungsnetz Straßen, Ziele, Herkunftsorte, zuführendes Netzhierarchie, Erschließung von außen, Zufahrtsstraßen, Verteilung im Gebiet, schutzwürdige Gebiete/Wohngebiete/ Fußgängerverbindungen, Verkehrssicherheit
Parken und Abstellen, notwendige Anzahl Parkplätze, Übernachtungs- und Wartebereiche, Flächen

Erschließung durch Schienengüterverkehr, Lagerflächen, Rangierbetrieb, Feinverteilung im Gebiet, Einrichtungen für Güterumschlag

Kombinierter Verkehr, notwendige Infrastruktur

Gefahrgut

E Radverkehr

Definition der erwarteten Verkehrsmengen nach Raum und Zeit, je nach Nutzung und abgeleitet aus erwünschtem Verhalten (Lenkung der Verkehrsmittelwahl), Verteilung der Bewegungen im Gebiet zur Ableitung des erforderlichen Netzes

Lage von Infrastruktur besonders Schulen

Anforderungen an die Sicherheit, Radwege, Radfahrstreifen, Kreuzungsbereiche

Abstellanlagen, Fahrradparkhäuser, Verknüpfung mit ÖPNV

F Fußwegenetz

Definition der erwarteten Verkehrsmengen nach Raum und Zeit, je nach Nutzung und abgeleitet aus erwünschtem Verhalten (Lenkung der Verkehrsmittelwahl), Verteilung der Bewegungen im Gebiet zur Ableitung des erforderlichen Netzes

Lage von Infrastruktur, besondere Anforderungen an die Sicherheit

Standards für Wegeföhrung, Wegebreiten, Abgrenzung vom Fahrverkehr

Fußgängerüberwege

G Kosten-Nutzen-Analyse

Schienenanbindung / Tramanbindung / Busanbindung Ettelbrück-Diekirch

Problembeschreibung

Erarbeitung Zielsystem

Darstellung der Alternativen

Darstellung der Vor- und Nachteile; Auswirkungen der Alternativen

Bewertung Wirkungen

Sensitivitätsanalyse

Gegenüberstellung Nutzen und Kosten

Gesamtbewertung für die Entscheidung

H Finanzierung

Investitionen und Betriebskosten differenziert nach Verkehrsmitteln

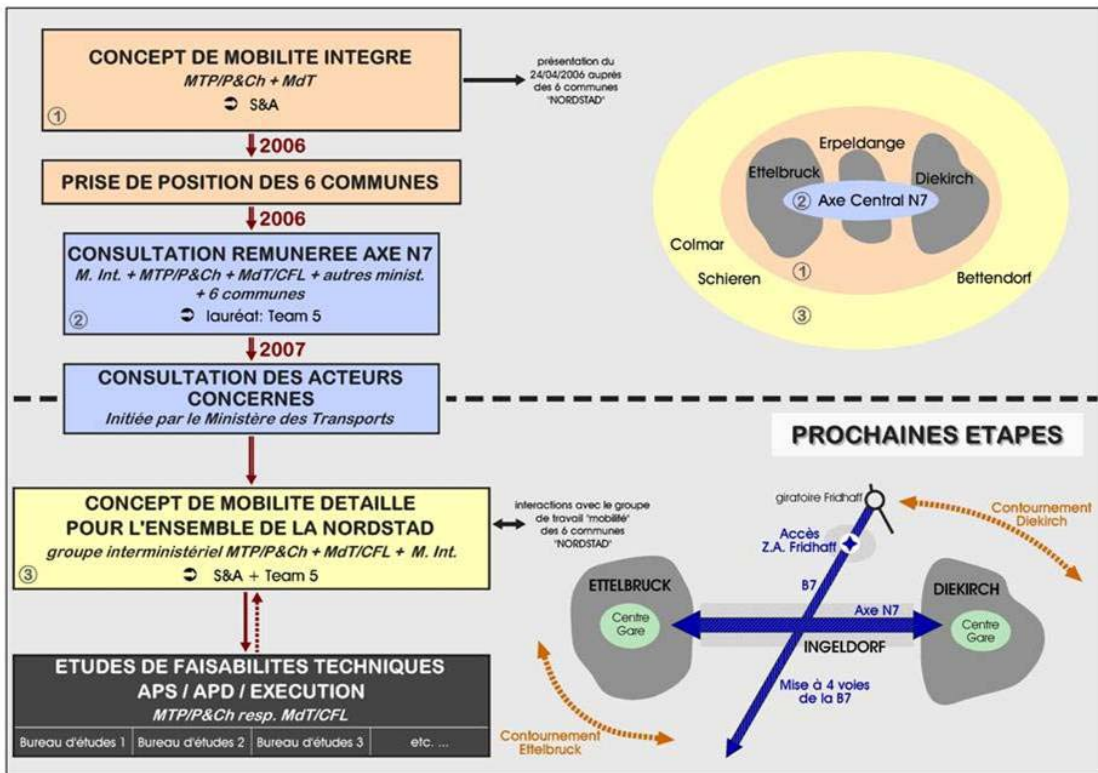
Straßenbau / Altlasten

Öffentlicher Personennahverkehr / Schiene / Altlasten

Rad- und Fußwegenetz

Das angeführte Leistungsbild ist die Grundlage für eine Ausschreibung. Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer Stadtbahn zwischen Diekirch und Luxemburg Stadt über Ettelbrück – Schieren – Colmar Berg – Bissen. Für eine realistische Einschätzung besteht insbesondere die Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Betrachtung (bspw. im Rahmen einer so genannten „standardisierten Bewertung“).

Die Einbettung des Mobilitätskonzeptes für die Nordstad in die Landesplanung zeigt die nachfolgende Graphik.



2.7 Freiraumentwicklung, Naherholung und Tourismus

Ausgangslage

Die sechs Gemeinden der Nordstad und ihre Umgebung gelten als Wiege des Tourismus in Luxemburg. Sie bieten aufgrund ihrer landschaftlichen Qualitäten und kulturellen Angebote die Voraussetzungen für eine stärkere touristische Entwicklung. Es stellt sich die Aufgabe, die charakteristische Landschafts- und Siedlungsstruktur (Talräume der Sauer und der Alzette, Hänge und Hochflächen, die weitgehend unbesiedelt sind) zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Alexis Héck etablierte am Ende des 19. Jahrhunderts den internationalen Tourismus in Luxemburg. Er war Gründer des in ganz Europa bekannten „Hôtel des Ardennes“ in Diekirch. Das Hotel bot eine gehobene Gastronomie und ein vielseitiges Aufenthaltsprogramm an, wie Wandern, Radfahren, Kanu, Angeln, Jagd, Reiten und kulturelle Darbietungen.

Das touristische Angebot zeichnet sich heute vor allem durch die Attraktivität der umgebenden Landschaft aus. Ein Naturlehrpfad, ein Netz von lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Wanderwegen sowie vernetzte Fahrradwege führen durch die Umgebung. Weiterhin gibt es ausgewiesene Mountainbikepisten, einen Fitnessparcours, zwei Schwimmbäder, eine Tennishalle und darüber hinaus die Möglichkeit, im Fluss oder Teich zu angeln.

Das kulturelle Angebot bietet verschiedene Museen zu den Themen Militärgeschichte, General Patton, Automobil, Braukunst, Römermosaik, usw. Es gibt das Kulturzentrum CAPE und im Verlauf des Jahres finden verschiedene größere Events, wie zum Beispiel die Armeewanderung, die Landwirtschaftstage und das Gartenfestival statt.

Das Angebot der Hotellerie ist ungenügend. Insgesamt gibt es in der Nordstad nur 145 Zimmer. Es existieren keine zielgruppenspezifischen Angebote, wie beispielsweise ein Familienhotel, ein Kinderhotel, ein Wellnesshotel oder eine Jugendherberge.



In der Gastronomie fehlt es an gehobenen gastronomischen Angeboten und einem Restaurant der Spitzenklasse. Regionale Produkte und Spezialitäten sind auf den Speisekarten kaum vertreten.

Die Potenziale für Freizeit und Erholung sind bei Weitem noch nicht erschlossen. So wird das Potenzial des Wassers durch Kanu- und Kajakfahren, durch Baden im Fluss und Liegewiese am Wasser nicht ausgeschöpft. Es gibt kein Angebot mit Pferden, wie Reiten und Ponyreiten für Kinder. Außerdem ist kein regionaler Kinderspielplatz vorhanden, weder Indoor noch Outdoor.

Das touristische Angebot ist insgesamt nicht genügend ausgebaut, die Angebote der einzelnen Gemeinden sind nicht aufeinander abgestimmt.

Ziele

Mit dem Leitprojekt „Freiraumentwicklung - Naherholung und Tourismus“ werden Perspektiven für die Landschaftsentwicklung und den Tourismus aufgezeigt.

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Schaffung von touristischen Attraktionen
- Erschließung des Landschaftsraumes
- Entwicklung des Kongresstourismus
- Vermarktung der Urlaubsdestination Nordstad Luxemburg
- Corporate Identity und einheitliches Corporate Design
- Etablierung von Angebotspaketen
- Kooperation des Nordstad-Tourismus und dem nationalen Tourismusbüro
- Definition von Tabuzonen



Sowohl der externe als auch der interne Tourismus in der Nordstad wird themenspezifisch gefördert und die Freizeitaktivitäten professionell vermarktet. Vorstellbar ist ein Fahrradfürer in Kombination mit Gastronomie, Kultur und Natur für die Nordstad. Vor

allem durch die Qualität der umgebenden Landschaft kann der Trend des Wochenendtourismus für den Tourismus in der Nordstad eine Chance sein.

Die ehrenamtlichen Tourismusorganisationen müssen aus ihrer Konkurrenzsituation zu einer konstruktiven Zusammenarbeit finden. Gemeinsame Aktionen der sechs Gemeinden benötigen eine professionelle Organisation, dafür sind finanzielle Mittel und geschultes Personal erforderlich. Der hohe kommunikative Aufwand bedingt eine professionelle Struktur. Deshalb wird eine gemeinsame Tourismus-Agentur etabliert, die die Aktivitäten bündelt und die Nordstad als Tourismusdestination vermarktet.



Weitere Schritte

Die Umsetzung erfolgt auf der Grundlage einer Konzeption Freiraumentwicklung, Naherholung und Tourismus. Sie zeigt die touristischen Perspektiven der Nordstad auf und definiert die Schwerpunkte der Landschaftsentwicklung. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Tourismusanbietern.

2.8 Zentrale Achse

Ausgangslage

Die Realisierung der Zentralen Achse ist für die Nordstad von großer Bedeutung. Dort wird die bauliche Entwicklung der Nordstad konzentriert. In der Zentralen Achse werden nicht nur Wohnungen und Büroflächen errichtet, sondern vielfältige öffentliche und private Einrichtungen geschaffen werden. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtquartiere und Gemeindebereiche. Diese Wechselbeziehungen werden im Rahmen des Leitprojektes „Zentrale Achse“ aufgearbeitet.



Eine erste und wesentliche Herausforderung an die Gestalter der zukünftigen Zentralen Achse besteht darin, die beiden historisch gewachsenen Zentren von Diekirch und Ettelbrück einander näher zu bringen und unter Einbezug der Ortschaften Erpeldingen und Ingeldorf sowie der Gemeinden Colmar-Berg, Schieren und Bettendorf mittel- und langfristig zu einem Gesamtgefüge zusammen zu schweißen.

Unter eingereichten Wettbewerbsbeiträgen im Rahmen der Consultation Renumerée wurden die Planungen des Teams 5 als Grundlage zur Weiterentwicklung der Zentralen Achse gewählt.

Ziele

Die Ausführungen zum Planungskonzept des Teams 5 sind in Auszügen wiedergegeben.

„Ein Hauptkriterium der Strategie ist die Erhaltung und Stärkung der Polyzentralität. Die Nordstad-Gemeinden müssen innerhalb des Gesamtkonzepts ihre Siedlungsstrukturen stärken, Kernbereiche verdichten und ihre Siedlungsränder gegenüber dem Landschaftsraum betonen. Vitale Funktionen der Nahversorgung und Bildung sowie Einrichtungen für Freizeit und Jugend, Kultur und Sport müssen künftig in einem gewissen Umfang lokal bedient werden können. Ebenfalls müssen exzellente Stätten der Bildung, Kultur und Sport entstehen, die „interkommunal“ genutzt sind.

Die Nordstad als Tor zu den Ardennen besitzt das Potenzial eines zentralen Ausgangspunkts für Tourismus in diesem Bereich. Die Planung muss daher „optische“ Stadt-raumqualitäten liefern, um die Stadt auch für Touristen attraktiv zu machen.

Die im vorliegenden Konzept eingeführte Makro-Ordnung benutzt die **Landschaft als primäres Ordnungselement** zwischen den Baufenstern. Sich zum Fluss hin öffnende Grünschnitten bilden quer zur Flussachse wichtige landschaftsräumliche Bezüge und bieten Retentionsflächen. Der Boulevard Urbain, die zentrale Achse zwischen Ettelbrück und Diekirch, wird somit in räumliche Abschnitte gegliedert. Auf eine Bebauung an der Sauer wird auf Grund der Hochwassergefährdung verzichtet. Im Mündungsbereich der Alzette/Sauer wird ein Seitenarm der Sauer geschaffen. Die Stadt entwickelt somit einen unmittelbaren Bezug zum Fluss.

Die Teilung in solche Baufenster ermöglicht die Schaffung von zusammenhängenden Siedlungsbereichen, die in Abhängigkeit von Flächenverfügbarkeiten konzipiert und realisiert werden können.

Die **Freiraumplanung** greift das Potenzial des Landschaftsraumes mit seiner Lage am Fluss und der bewegten Topographie an den Talrändern auf und entwickelt es weiter. Es entsteht der Entwurf einer Stadt mit einer engen Durchdringung durch die Landschaft. Am Fluss bilden sich naturnah geprägte Parkteile.

Das **Gesamtverkehrskonzept** basiert auf der Idee einer „Stadt der kurzen Wege“. Das bedeutet u.a., dass entlang des Boulevard Urbain eine Nutzungsstruktur realisiert wird, welche Stadtquartiere mit Mischnutzungen vorsieht; Wohnen und Arbeiten kombiniert und darüber hinaus Nahversorgung sowie Bildungs- und Betreuungseinrichtungen wohnungsnah vorhält. Die Zentren von Diekirch und Ettelbrück sind über den Boulevard Urbain mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Auto und über kfz-verkehrsfreie bzw. – arme Routen auch mit dem Fahrrad und zu Fuß schnell und attraktiv erreichbar. Zentrale Achse für den öffentlichen Personennahverkehr ist der Boulevard Urbain. Hier verkehren die Buslinien in einem engen, attraktiven Taktraster auf einer eigenen ÖPNV-Trasse.

Der Bahnhof wird zur urbanen Drehscheibe. Eine Autounterführung im südwestlichen Teil des Areals sowie eine Fußgängerunterquerung überwinden die Trennung zwischen Stadt, Bahnhof und Landschaft. Die Innenstadt wird verkehrsberuhigt und es entstehen kurze Umsteigeverbindungen.

Der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung entwickelt sich am Zusammenfluss von Sauer und Alzette. Mit der Ausbildung eines Seitenarms und einer hierdurch geschaffenen „**Sauer-Insel**“ entsteht ein Ort mit vielfältigen urbanen Funktionen, der das Tor zur Nordstad bildet. Räumlich auf neutralem Terrain zwischen Ettelbrück, Erpeldange und Diekirch gelegen, symbolisiert es als Initialprojekt den Gründungsakt der Nordstad. Gekennzeichnet ist der Zentrale Bereich durch eine Mischung aus öffentlichen und privaten Nutzungen mit urbanem Charakter, der 24 Stunden am Tag lebendig ist. Durch die Verlegung des Kreisels aus seiner bisherigen Lage unter die Brücke entstehen in großem Umfang zusammenhängende nutzbare Flächen. Dieser Ort ist gekennzeichnet durch Wasser mit Fontänen, Bewegung und die Geräuschkulisse.

Erpeldange wird in seinem dörflichen Charakter gestärkt. Bereichsweise wird eine behutsame stadträumliche Verdichtung vorgenommen, neuer Wohnraum entsteht im südlichen Bereich des Dorfes.

Östlich, entlang der Hangachse entwickelt sich ein zentraler Schul- und Sport/Freizeitbereich. Sowohl das Lyceé Nordstad wie auch das CNFPC finden hier Platz. Diese Bereiche sind fußläufig und über den Bus direkt an den zentralen Bereich angebunden.

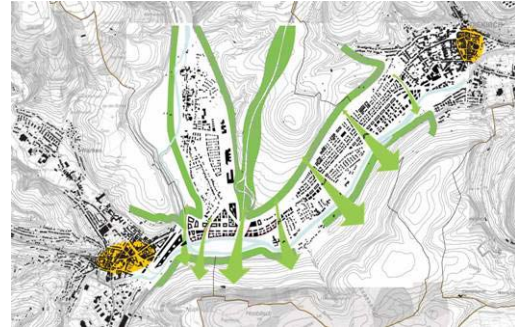
Grünschnitten mit Wegeverbindungen zu Goldknapp und den Uferbereichen gliedern das Gebiet zwischen Ingeldorf und Walebruch in drei Makrobereiche: Einfamilienhausgebiete, großflächige Gewerbebauten und denkmalgeschützte Einzelgebäude. Sukzessiver Rückbau und Umsiedlung des Gewerbes, Erhalt der Einfamilienhausgebiete, und Stärkung der Ränder zu den Grünschnitten sind hier vorgesehen.

Der „**Boulevard Urbain**“ wird als Allee mit mittiger ÖPNV-Trasse ausgebildet. Er ist beidseitig von IV- und V-geschossigen Wohn- und Geschäftshäusern gesäumt. Nördlich davon werden Wohnhöfe mit erdgeschossigen Sondernutzungen vorgeschlagen, sowie exemplarisch verdichtete Einfamilienhausgebiete.

Das Gewerbegebiet südlich des Astron-Areals erfährt eine langfristige Erneuerung.

Die Freiraumplanung unterstützt mit ihren Grünverbindungen die Vernetzung der neuen Raumstrukturen mit dem Fluss wie auch mit der angrenzenden Hangkante.

Der Ortseingang Diekirch wird durch zwei V-geschossige Solitäre markiert, der östlich gelagerte Platz vor der Brauerei räumlich gefasst. Eine teilweise gastronomische Nutzung des Platzes bietet sich hier an, die Orientierung zur Sauer wird gefördert. Der neue Platz wäre Anfangs- und Endpunkt der Tram, wenn die Option auf die Nordstadt-Bahn langfristig genutzt wird“.



Weitere Schritte

Die Zentrale Achse zwischen Diekirch und Ettelbrück soll mittel- bis langfristig phasenweise umgestaltet werden. Vorrangig soll ein **Mobilitätskonzept** ausgearbeitet werden, das sich mit den Optionen für den Motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Transport und den Langsamverkehr auseinandersetzt.

Um die von der Regierung formulierte Zielvorstellung des Modal-Split von 25/75 umzusetzen, müsste auf der N7 Ettelbrück-Diekirch der Anteil des ÖV gegenüber dem MIV bei deutlich über 25% liegen.

Die Verkehrskonzepte aller fünf Planungsbüros, die an der „Consultation rémunérée“ teilgenommen haben, sprachen sich für eine zentrale Achse im Sinne eines „Boulevard Urbain“ aus, wobei die aktuelle eingleisige Eisenbahnstrecke zwischen Ettelbrück und Diekirch durch einen ÖV-Korridor in zwei Richtungen ersetzt werden soll. In einer ersten Phase soll dieser Korridor als Busspur benutzt werden, diese Busspuren können gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt tramgerecht nachgerüstet werden.

Die Einstellung der Zugverbindung auf der Achse Ettelbrück-Diekirch gibt zurzeit Anlass zu heftigen Diskussionen. Wortführend sind dabei die beiden Eisenbahngewerkschaften und andere Organisationen, die sich für eine Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs aussprechen.

Des Weiteren sollte klargestellt werden, ob eine Unterführung der Eisenbahntrasse am Ettelbrücker Bahnhof (Option Team 5) technisch realisierbar ist oder nicht. Wenn dies nicht der Fall sein sollte, ist das Konzept des Wettbewerbssiegers für ein verkehrsberuhigtes Bahnhofsareal nur schwer zu realisieren, die Konzeption für den Teilbereich Ettelbrücker Bahnhof bis zum „Tor der Nordstad“ müsste in diesem Zusammenhang möglicherweise überarbeitet werden.

Größere kommerzielle Infrastrukturen, die entlang der Zentralen Achse vorgesehen sind, werden, wie auch das Gewerbegebiet Fridhaff, in enger Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Gemeinden verwaltet.

An der zentralen Achse werden die **Projekte Laduno, Bahnhof Ettelbrück und Areal „Walebruch“** forciert. Die genannten Projekte haben eine Signalwirkung für die Entwicklung der gesamten Nordstad. Es kommt deshalb darauf an, dass mit den Projekten Qualitätsmaßstäbe für die Nordstad gesetzt werden. Um die städtebauliche und architektonische Qualität der Projekte zu gewährleisten, werden Wettbewerbe (Realisierungswettbewerbe mit geladenen Teilnehmern) durchgeführt.

Die Überlegungen zu den **Nutzungen** an der Zentralen Achse sehen neben der Wohnnutzung in erheblichem Maße Einzelhandels, Dienstleistungen, gastronomische Betriebe und öffentliche Nutzungen vor. Allein in der Zentralen Achse sind rund 80.000 qm Bruttogeschosfläche - dies entspricht rund 60.000 qm Verkaufsfläche - für Handel und Gastronomie vorgesehen. Bei Realisierung dieser Flächen errechnet sich für die Zentrale Achse ein Flächenbesatz von 2,0 qm Verkaufsfläche je Einwohner (bei rund 30.000 Einwohner im Jahr 2025). Die Durchschnittswerte in der Bundesrepublik Deutschland liegen derzeit bei 1,35 qm je Einwohner. Selbst in Städten und Gemeinden mit einem hohen Verkaufsflächenbesatz und einer hohen Zentralität werden die in der Nordstad angepeilten Werte bei weitem nicht erreicht. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die vorgesehenen Nutzungen – auch in einer Langfristperspektive - marktkonform sind.

Dies gilt in einer ähnlichen Weise für die vorgesehene Wohnnutzung. Es stellt sich die Frage, ob die verdichtete Bauweise – wie sie etwa in der Zentralen Achse vorgesehen ist – in der Nordstad vermarktungsfähig ist und welches die Voraussetzungen dafür sind.

Zur realistischen Einschätzung des Immobilienmarktes werden deshalb folgende Themen im Rahmen eines **immobilienwirtschaftlichen Machbarkeitskonzeptes** aufgearbeitet:

- Konkurrenzsituation der Nordstad (Wohnungsteilmärkte in Deutschland, Belgien und Frankreich und Wohnungsmarkt Luxemburg)
- Zielgruppen im Wohnungsbau
- Einzugsgebiet der Nordstad
- Nachfrage nach Büroflächen, Einzelhandelsflächen und Gastronomieflächen
- Nachfrage nach spezifischen Wohnformen
- Standortanforderungen für Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen (Größe, Lage etc.)



2.9 Organisation und Umsetzung

Ausgangslage

Die Entwicklung der Nordstad ist für das Großherzogtum Luxemburg und die sechs Gemeinden eine anspruchsvolle Aufgabe. Zur Umsetzung der Nordstad müssen neue Wege beschritten werden. Die künftige Organisation muss eine hohe Verbindlichkeit und Umsetzungsorientierung gewährleisten.

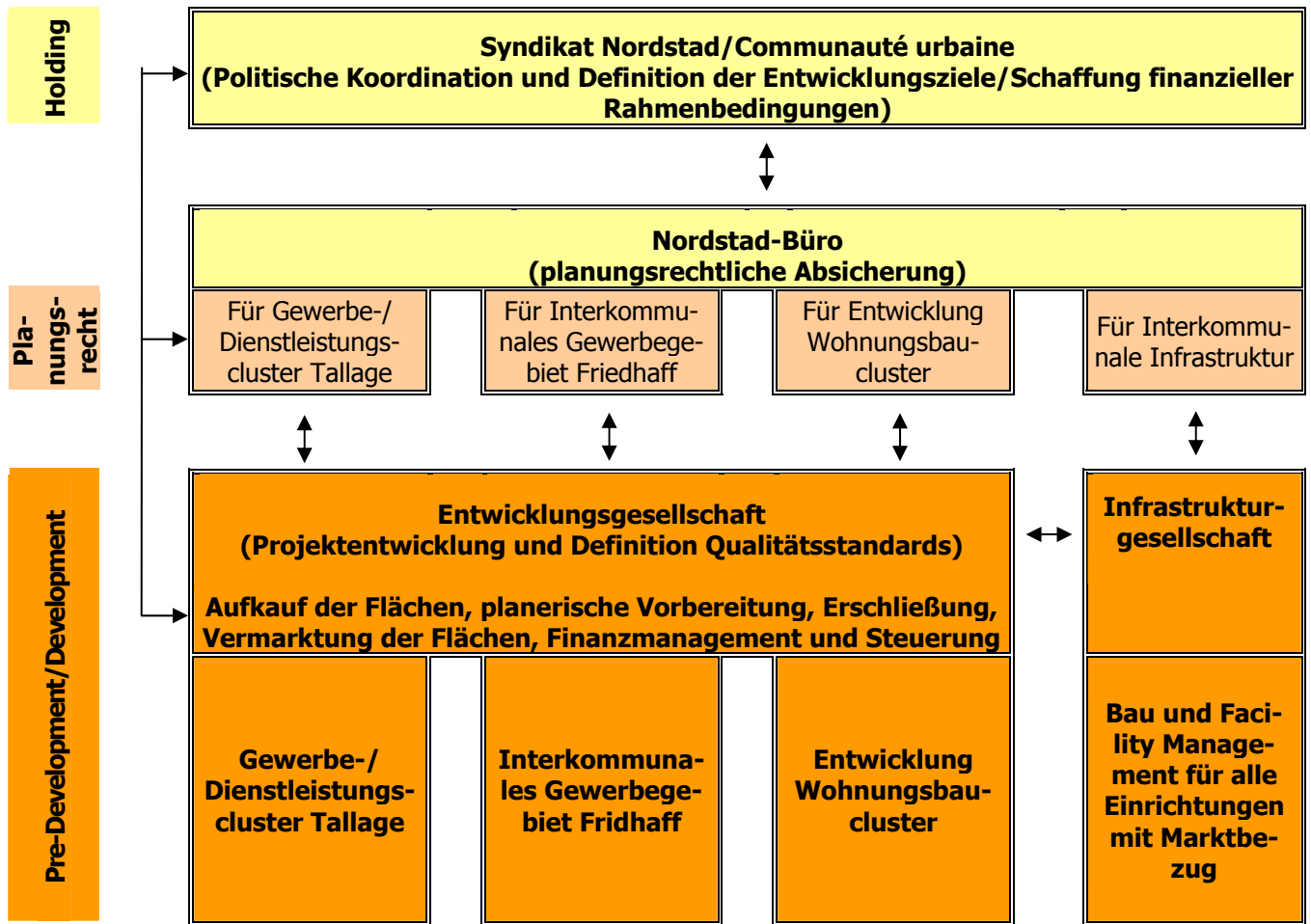
Seit der Unterzeichnung der „Nordstad-Konvention“ im Jahre 2006 tagte das „comité politique“ in regelmässigen Abständen. Dies ist jedoch ein Gremium ohne tatsächliche Entscheidungsgewalt: die Entscheidungshoheit liegt bei den jeweiligen Gemeinderäten.

AUSGANGSLAGE	ZIELSETZUNGEN
Legale Basis	
Sechs Gemeinderäte	Eigenständige Entscheidungsstruktur
Comité politique Generelles Aufgabengebiet	„communauté urbaine“? Klar definiertes Aufgabengebiet
Wirtschaftliche Entwicklung	
Keine gemeinsame Aktivitätszone	Entwicklung gemeinsamer Aktivitätszonen
Keine gemeinsame Flächen	Gemeinsame Fläche Fridhaff Gemeinsame Flächen Zentrale Achse Gemeinsame Grossprojekte Zentrale Achse / sogen. Lokomotiven
Getrennte Planung, Realisierung und Organisation	Gemeinsame Planung, Realisierung und Organisation
Keine gemeinsame Struktur	Kurzfristig Syndikat – langfristig Teil der Entwicklungsgesellschaft
Stadtentwicklung und Gemeindeplanung	
Rolle zumeist reaktiv	Aktive Rolle
Keine Koordination der 6 Gemeinden	Koordinierte Planung im Kontext der Nordstad
Einzelne unterbesetzte technische Dienste	Gemeinsames Planungsbüro Nordstad Leistungsfähige und spezifische technische Dienste (Kanal, Sport,...)
Wohnungsbau	
Reaktive Entscheidungen bei privaten Wohnungsbauprojekten	Aktive und koordinierte Vorgehensweise bei mittleren bis grösseren Wohnungsbauprojekten
Gewünschte Mischung schwer steuerbar	Mischung von Wohnungsformen (soziale Mischung)
Interkommunale Infrastrukturen	
Fast keine gemeinsamen Infrastrukturen (ausser CApe / Tennishalle)	Integration bestehender Infrastrukturen Planung und Realisierung von neuen Infrastrukturen

Ziele

In Anbetracht der Problematik und Komplexität benötigt die Nordstad eine den Bedürfnissen angepasste Entscheidungsplattform. Die Lösung könnte in der Schaffung einer „communauté urbaine“ liegen. Sie ermöglicht die Umsetzung und Steuerung der Planungen für das Mittelzentrum durch eine so genannte „Entwicklungsgesellschaft“. Dies würde es den sechs Nordstad-Gemeinden erlauben, ihre passive Rolle aufzugeben um in Zukunft die Entwicklung aktiv zu steuern.

Die mögliche Organisationsstruktur für die Nordstad zeigt das folgende Schaubild.



Weitere Schritte

Die gesetzlichen Grundlagen zur Gründung einer communauté urbaine werden derzeit erarbeitet. Ein Gesetzestext liegt bereits im Entwurf vor. Die Gründung einer communauté urbaine wird es ermöglichen, dass die Nordstad in erheblichem Maße Landesmittel zum Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur erhält und Personal (service technique) eingestellt werden kann. Die tatsächliche Gründung einer communauté urbaine Nordstad wird allerdings aufgrund des Gesetzgebungsverfahrens frühestens im Herbst 2009 erfolgen können.

Zur Realisierung der Nordstad ist langfristig die Einrichtung eines Entwicklungsfonds zwingend erforderlich. Es werden derzeit verschiedene Gespräche mit der europäischen Investitionsbank (EU-Initiative Jessica) und der Luxemburger Staatssparkasse (Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat, BCEE) zur Etablierung eines solchen Fonds geführt. Der Entwicklungsfonds soll modellhaft für Luxemburg sein. Internationale Erfahrungen sollen dabei eingebunden werden.

Die oben dargestellte Organisationsform mit den wesentlichen Modulen:

- Entwicklungsgesellschaft
- Infrastrukturgesellschaft
- Nordstadbüro
- Syndikat

wird im Rahmen einer Organisationsuntersuchung geprüft.

Folgende Themen werden dabei bearbeitet und konkretisiert:

- I. Klärung der gesamten Aufgabenstellungen/Arbeitsbereiche
- II. Festlegung der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen
- III. ggf. Empfehlungen zu rechtlichen Rahmenbedingungen
- IV. Prüfung und Festlegung von notwendigen Organisationseinheiten
- V. Erstellung einer Aufgabenmatrix und Zuordnung zu den geplanten Organisationseinheiten
- VI. Darstellung der einzelnen Module/Organisationseinheiten
 - a. Aufgabenstellung
 - b. Zuständigkeiten
 - c. Rechtliche Organisation
 - d. Kompetenzen
 - e. Personal- und Sachausstattung
 - f. Wechselwirkungen mit weiteren Modulen
 - g. Finanzierung
- VII. Empfehlung zur Gesamtorganisation

3 ZUSAMMENFASSUNG UND WEITERE SCHRITTE

Die Nordstad-Konferenz hat deutlich gemacht, welche Projekte in der Nordstad vorrangig sind und die Entwicklung der Nordstad ganz wesentlich prägen werden. Die Zielsetzungen und Fragen, die sich mit den Leitprojekten verbinden, wurden im Rahmen der Nordstad-Konferenz definiert. In einem weiteren Schritt gilt es, diesen Fragen nachzugehen und die konzeptionellen Grundlagen für die Entwicklung der Nordstad weiter zu konkretisieren.

Erst auf der nächsten Konkretisierungsstufe, die Aussagen zur Umsetzung und zur Finanzierung beinhaltet, werden politische Entscheidungen ermöglicht. Es kommt darauf an, die benannten Leitprojekte zeitnah zu behandeln. Dabei sind die jeweiligen Wechselbeziehungen zu beachten. Die Festlegung der Wohnbauschwerpunkte und deren zeitliche Umsetzung haben beispielsweise unmittelbare Auswirkungen auf die zu schaffende Infrastruktur. Die Festlegung des Verkehrsträgers im öffentlichen Verkehr ist unmittelbar an die Frage der städtebaulichen Entwicklung geknüpft.

Die Umsetzung und Bearbeitung der Leitprojekte ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Leitprojekt	Umsetzung	Bearbeitung	Verantwortung	Bearbeitungsdauer
Wohnungsbaucluster und Siedlungskerne	Konzeption Städtebau	Externe Vergabe	Innenministerium	6 Monate
Interkommunales Gewerbegebiet Fridhaff	Konzeption Fridhaff	Externe Vergabe	Innenministerium	4 Monate
Nordstad-Marketing	Konzeption Nordstad-Marketing	Externe Begleitung	Innenministerium/ Nordstadgemeinden	9 Monate
Jugendarbeit Nordstad	Konzeption Jugendarbeit Nordstad	Träger der Jugendhilfe	Nordstadgemeinden/ Innenministerium	4 Monate
Schulentwicklung und Infrastrukturplanung	Konzeption Infrastrukturplanung Nordstad	Externe Begleitung	Innenministerium/ Nordstadgemeinden	9 Monate
Gesamtkonzept Neue Mobilität in der Nordstad	Mobilitätskonzept Nordstad	Externe Vergabe	Verkehrsministerium in Abstimmung mit Innenministerium	12 Monate
Freiraumentwicklung, Naherholung und Tourismus	Konzept zur Landschaftsentwicklung und Tourismus	Externe Vergabe	Innenministerium/ Nordstadgemeinden	6 Monate
Zentrale Achse	Konzeption Zentrale Achse	Externe Vergabe	Innenministerium/ Nordstadgemeinden	6 Monate
Organisation und Umsetzung	Konzeption Organisation	Externe Vergabe	Innenministerium/ Nordstadgemeinden	6 Monate