

Informationsmaterial für die Versammlung der Gemeinderäte am 26. Juni 2007 in Strassen

Entwicklungsprozess im Süd-Westen der Agglomeration der Stadt Luxemburg.

Die Stadtregion Luxemburg wächst und wächst Herausforderungen für die Raumplanung

Die Metropole Luxemburg ist seit Jahren eine dynamisch wachsende Stadtregion mit wirtschaftlicher Anziehungskraft. Über 100.000 Menschen pendeln täglich aus dem Großherzogtum, aus Frankreich, Belgien und Deutschland in die Landeshauptstadt und deren Umland, Betriebe siedeln sich an, Flächen werden ausgewiesen und bebaut und die Bevölkerung nimmt zu. Tendenz weiter steigend.

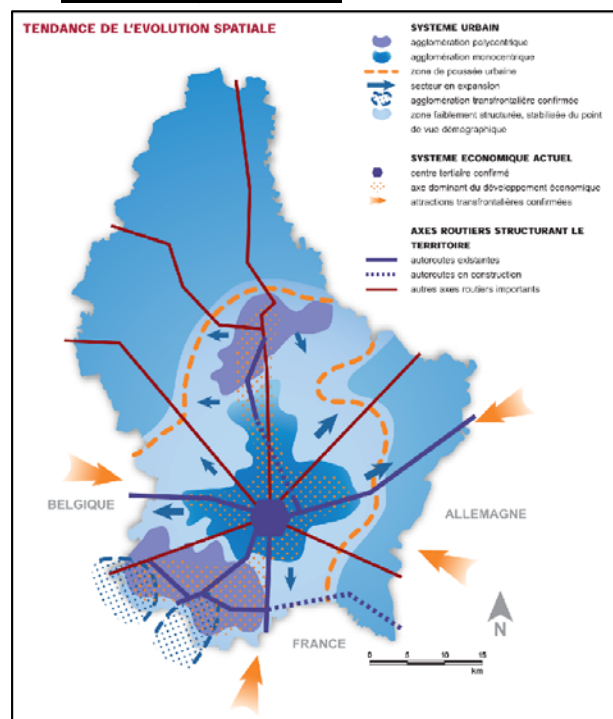
Nach einer Vergleichsstudie von 2006, in der 214 Regionen in Europa, Norwegen und der Schweiz von dem Forschungsinstitut Empirica-Delasasse untersucht wurden, liegt die Stadtregion mit ihren wirtschaftlichen Potenzialen, mit den Einkommens- und Beschäftigungschancen ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie mit ihrer Lebensqualität inzwischen auf Rang sechs. Und Schätzungen gehen davon aus, dass diese Entwicklung noch lange nicht abgeschlossen ist.

Das Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL) geht von einer erheblichen Zunahme des Wirtschaftswachstums in den kommenden Jahren in dieser Region aus. Die Bevölkerung wird dabei um 10 bis 25 Prozent wachsen.

Diese positive Entwicklung, die die Stadtregion seit Jahren hat, führt andererseits zu Engpässen und Problemen. Allem voran ist die verkehrliche Situation in der Stadtregion Luxemburg derzeit schon stark belastet und

wird sich weiterhin verschärfen. Neben den Pendlern ist der ruhende Verkehr (Parkplätze) und die sehr hohe Verfügbarkeit von privaten Kraftfahrzeugen eine Herausforderung für Politik und Verwaltung. Rein rechnerisch verfügt jede erwachsene Person in Luxemburg über einen PKW, was einer Vollmotorisierung der Bevölkerung gleichkommt. Dies ist nicht zuletzt ein Grund dafür, dass der Gebrauch von öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad, im Vergleich zu anderen europäischen Städten gering ist.

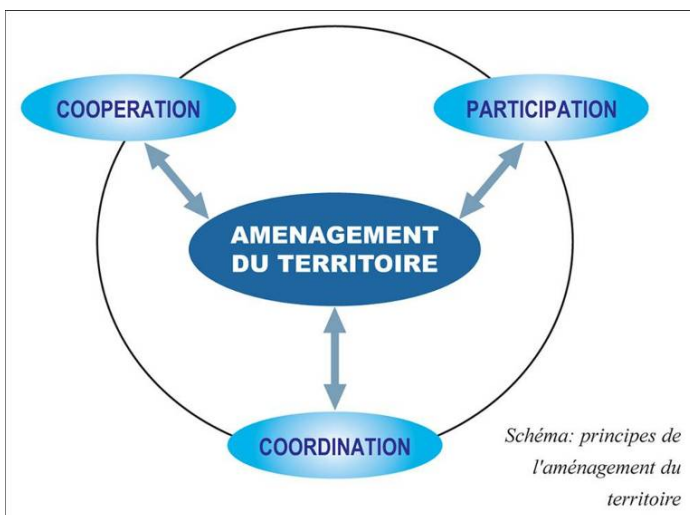
Abbildung 1: Tendenzen der räumlichen Entwicklung, IVL 2004.



Das Wachstum der Stadtregion geht einher mit einer steigenden Inanspruchnahme von Flächen für Wohnsiedlungen, Arbeitsstätten und Verkehrswegen. Die Folge davon ist der Rückgang der Naturräume und die Zersiedlung von Landschaften, Natur- und Erholungsräumen. Zudem rücken die Stadt Luxemburg und ihre Nachbargemeinden, wie Bertrange, Hesperange, Leudelange und Strassen immer näher aneinander heran.

Um diese negativen Auswirkungen einzudämmen und eine positive Raumentwicklung nicht nur für die Stadtregion Luxemburg, sondern landesweit zu gewährleisten, hat die Regierung das Programme Directeur im März 2003 verabschiedet. Es dient als Orientierungsrahmen für alle Planungsvorhaben des Landes und der Gemeinden. In seinen drei Handlungsbereichen – städtische und ländliche Entwicklung, Verkehr und Telekommunikation sowie Umwelt und natürliche Ressourcen – setzt es auf vitale regionale Zentren, „die sich strategisch über das ganze Land verteilen“ und „neue Partnerschaften zwischen Stadt und Land“ fördern, wie es im Text heißt.

Abbildung 2: Prinzipien der Landesplanung, Programme Directeur, 2003.



Insbesondere legt das Programm Wert darauf, dass das Wohnen und Arbeiten in den Gemeinden und Städten räumlich nicht länger getrennt und Baulücken und Brachen genutzt werden, bevor neues Bauland auf der grünen Wiese ausgewiesen wird. Der erwünschte Effekt sind „Städte der kurzen Wege“, die den anhaltenden Flächenverbrauch und die die Zersiedlung einzudämmen helfen. Demzufolge sieht das Programm auch vor, den motorisierten Individualverkehr zu Gunsten des Öffentlichen Transportes zu reduzieren, die Naturräume mit all ihren Funktionen den kommenden Generationen zu erhalten und den sozialen Zusammenhalt und die Integration von knapp 40 Prozent Ausländern landesweit zu fördern.

Das Programme Directeur will so in den kommenden Jahren dazu beitragen, „jedem Einwohner die besten Lebensbedingungen zu garantieren und dabei sowohl die individuellen Entscheidungen berücksichtigen als auch die Anforderungen des Gemeinwohls integrieren“. Es betont daher Koordination, Kooperation und Partizipation als wichtige Prinzipien der Raumplanung.

Das Landesplanungsgesetz sieht vor, das Programme Directeur durch „sektorielle Pläne“ zu ergänzen. Diese sektoriellen Pläne sollen auf Grundlage der Erkenntnisse des IVL erstellt werden.

Sie sollen die nationalen Interessen und Zielvorstellungen für den jeweiligen Sektor enthalten und weiter präzisieren, sowie dazu beitragen, die Erkenntnisse aus der Landesplanung in die Überlegungen zu regionalen und kommunalen Entwicklungen einzubeziehen.

Das IVL empfiehlt über die planerischen Maßnahmen hinaus die Durchführung von Schlüsselprojekten, die für einzelne Teilbereiche ausgearbeitet werden und innovative

Konzepte beinhalten, um beispielhafte Entwicklungen der Raum-, Verkehrs- und Landschaftsplanung aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang kommt dem Südwesten von Luxemburg Stadt, wo viele Potenzialflächen für Wohnen und Arbeiten ausgewiesen sind,

eine besondere Bedeutung zu. Die Mobilisierung der Flächen im Südwesten von Luxemburg Stadt soll simultan und schrittweise im Einklang mit den Prioritäten der Landesentwicklung erfolgen.

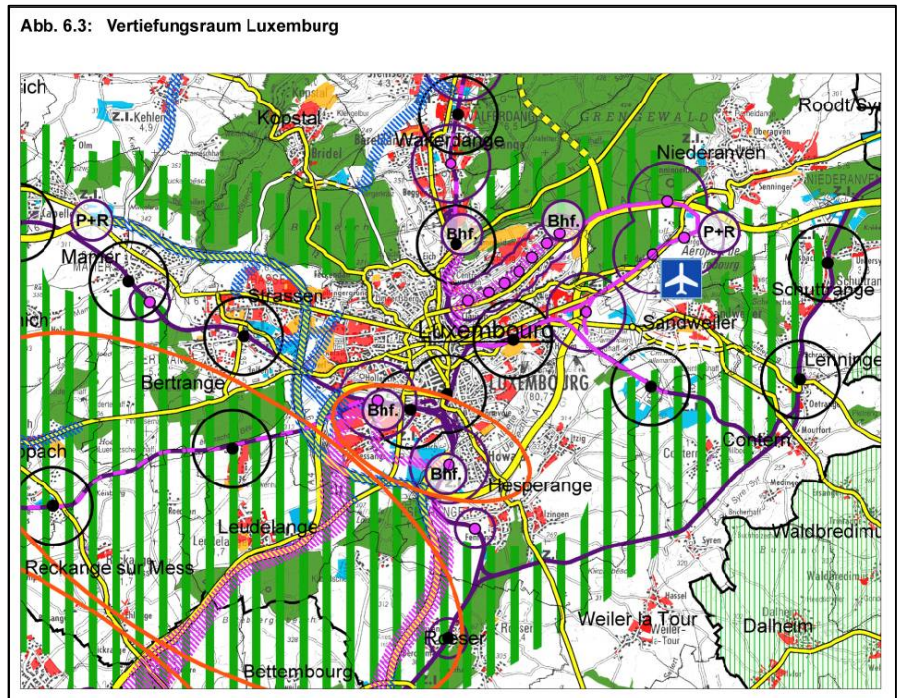
Den Wachstumsprozess gemeinsam gestalten Konvention für die Entwicklung des Süd-Westens der Agglomeration der Stadt Luxemburg.

Verbesserung der Lebensqualität, Bewahrung der Natur, wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und sozialer Zusammenhalt sind die Schlagworte der Konvention, die Innen- und Raumplanungsminister Jean-Marie Halsdorf 2005 initiiert hat. Gemeinsam mit den Gemeinden Bertrange, Hesperange, Leudelange und Strassen und der Stadt Luxemburg setzt er sich für eine nachhaltige Entwicklung im Süd-Westen der Agglomeration der Stadt Luxemburg ein, in der die Menschen auch in Zukunft gut leben und arbeiten können sollen.

Die „Konvention für eine interkommunale, koordinierte und integrative Entwicklung der Gemeinden im Süd-Westen der Agglomeration der Stadt Luxemburg“, so der offizielle Titel der Konvention, beruht auf dem Programme Directeur und das daraus abgeleitete Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg (IVL).

Abbildung 3 :Vertiefungsraum Luxemburg IVL,2004.

Die Gelegenheit für die Konvention war günstig, da die fünf Gemeinden 2005 in den Startlöchern standen, um neue Flächennutzungspläne (PAG) aufzustellen. Das ermöglichte, von vornherein ein miteinander abgestimmtes Planungsverfahren auf den Weg zu bringen, um dem drohenden Verkehrsinfarkt, der Zersiedelung der Landschaft und der Verschärfung der Konkurrenz um Investoren und Bauherren unter den fünf Gemeinden vorzubeugen.



Es sieht folgende Ziele für den Süd-Westen vor:

- die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und die Beschäftigung zu fördern,
- die natürlichen Lebensräume zu respektieren,
- den Transport und die Straßennetze auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu verbessern und
- den ökonomischen und sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft zu stärken,
- die Lebensqualität der Menschen zu fördern.

Die beteiligten fünf Kommunen und das Innen- und Landesplanungsministerium haben sich verpflichtet, miteinander abgestimmt zu planen, Arbeitsplätze und Wohnraum ausgewogen in der Region zu verteilen und den motorisierten Individualverkehr in der Region zu reduzieren.

Urbane, attraktive Wohnviertel, die mit Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben durchmischt sind, wollen sie in den nächsten Jahrzehnten schaffen, um den Hinzugezogenen ein neues Zuhause zu bieten. Zudem werden sich die Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten durch die Vernetzung der Grünräume in der Region verbessern, während zusätzliche Bahnhöfe, Tram- und Buslinien das Fahren mit Öffentlichen Transportmitteln bequemer und schneller machen.

Das hat zur Folge, dass nicht alle potenziellen Flächen für Siedlungszwecke sofort ausgewiesen werden können. Das gemeinsame Ziel ist vielmehr, ein ausgewogenes Entwicklungskonzept für alle und mit allen Beteiligten zu erarbeiten. Um dies zu gewährleisten, wurde 2005

eine Arbeitsstruktur für die Konvention eingerichtet. Sie setzt sich aus dem Politischen Gremium (comité de pilotage politique), dem Technischem Gremium (comité de pilotage technique) der Prozesskoordination, und den Arbeitsgruppen zusammen.

Das Politische Gremium besteht aus den Bürgermeistern und Schöffen jeder Gemeinde, dem Innen- und Landesplanungsminister, aus Vertretern der betroffenen Ministerien und der Prozesskoordination. Zu den Sitzungen können auch Planungsbüros sowie Vertreter anderer ministerieller Abteilungen eingeladen werden. Das Gremium tagt sechs Mal im Jahr und prüft ob es die Projektvorschläge unterstützt und fördert, oder ablehnt oder zur Nachbesserung zurückgibt und fasst so für den Planungsfortschritt die entsprechenden Beschlüsse.

Das Technische Gremium besteht aus zwei Vertretern jeder Gemeinde, aus Vertretern der betroffenen Ministerien (Transportministerium, Bautenministerium und Straßenbauverwaltung, Wohnungsbauministerium, Umweltministerium, Wirtschaftsministerium) den Planungsbüros (Isabelle Van Driessche, Dewey Muller, Zeyen & Baumann, Trafico, Schroeder Associés), die die Flächennutzungspläne der Gemeinden erarbeiten, sowie dem Planungsbüro R+T für das Parkraummanagement und der CMT (cellule modèle de transport: simulations de trafic pour G-D du Luxembourg), die für die Simulationsberechnungen zuständig sind. Das Gremium kommt zehn Mal im Jahr zusammen, entwickelt Vorschläge für das Politische Gremium und erarbeitet das interkommunale Planwerk.

Zu diesem Zweck hat das Technische Gremium zwei Arbeitsgruppen eingerichtet: einmal zur Siedlungsentwicklung und zum anderen zur Mobilitätsplanung, die

zusammen in einem abgestimmten, iterativen Prozess arbeiten und ihre Zwischenergebnisse immer wieder im Technischen wie auch im Politischen Gremium zur Diskussion stellen.

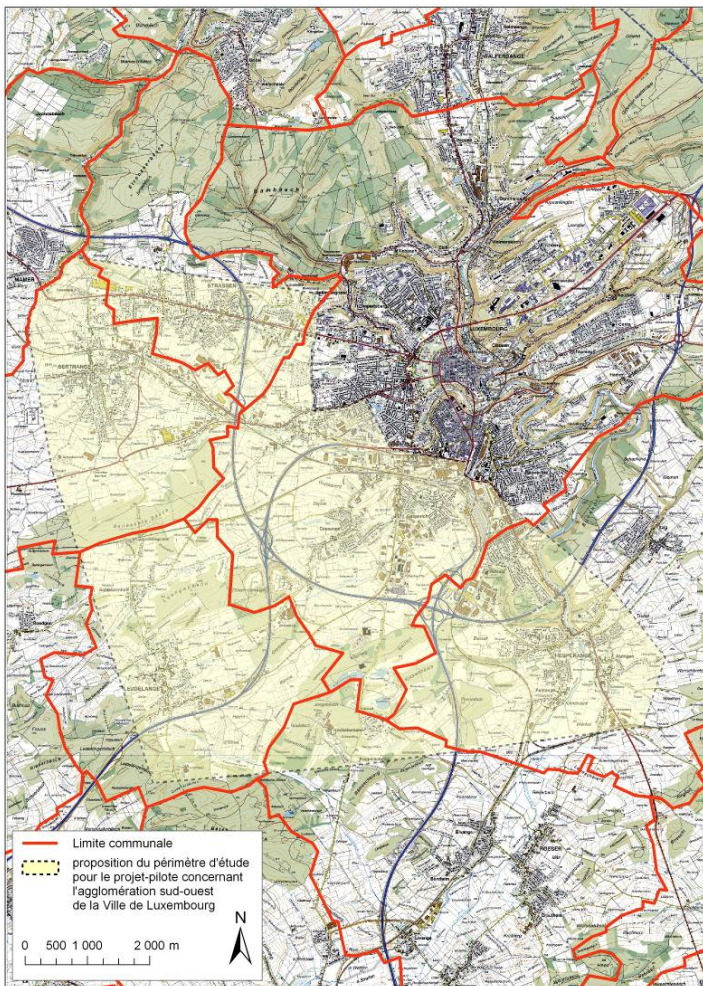


Abbildung 4: Konventionsgebiet, 2005.

Die Prozesskoordination ist zusammengesetzt aus Vertretern der Stadt Luxemburg und des Innen- und Landesplanungsministeriums, sowie der Sprecherin der Arbeitsgruppen, Chantal Zeyen, die sich einer externen Unterstützung und Moderation durch agenda - transfer, Bonn, bedienen. Gemeinsam sind sie für die Koordination des Gesamtprozesses zuständig.

Der Vorteil einer externen Unterstützung und Moderation ist die Stärkung der Neutralität, die für die Koordination des Gesamtprozesses wichtig ist. Sie eröffnet einen Handlungsspielraum für die Prozesskoordination gegenüber Ministerium und Gemeinden, was wiederum der Realisierung der gesetzten Ziele der Konvention zu Gute kommt.

Des Weiteren erhalten die Gremien eine fachkundige Moderation und damit eine Arbeitsatmosphäre, die den Teilnehmerinnen und Teilnehmern hilft, ihr Wissen, ihre Ideen und ihre Fachkompetenz einzubringen.

All dies unterstützt die an der Konvention Beteiligten, einen koordinierten, abgestimmten regionalen Planungsprozess zu organisieren, der auf ihrem Willen beruht, miteinander zu einem Konsens zu kommen. Abbildung 5: 1. Planungswerkstatt, 19 Juni 2006, Bertrange, MIAT



Erkenntnisse und erste Ergebnisse Flächenpotenziale und Verkehrsszenario

Wie viel Wachstum kann der Süd-Westen der Agglomeration der Stadt Luxemburg vertragen? Was lässt sich in den kommenden zehn Jahren an Siedlungsbebauung realisieren? Was erst in 20 oder 30 Jahren? Und was bedeutet das für die Verkehrsentwicklung und für das Straßennetz?

Diese Fragen stellten sich die Vertreterinnen und Vertreter, der in die Konvention eingebundenen 5 Kommunen und der beteiligten Ministerien zu Beginn des gemeinsamen Planungsprozesses.

Mehr Einwohner und Arbeitsplätze sind sehr wünschenswert, aber sie werden zu einer größeren Zunahme des Verkehrs führen und schließlich in einem Verkehrsinfarkt enden. Deshalb werden von den PAG Planungsbüros der Gemeinden, die Potenziale der aktualisierten PAG's der Gemeinden der möglichen Bebauung ermittelt. Aufgrund dieser Potenziale wurden bei der Annahme einer maximalen Bebauung die jeweiligen Einwohner und Arbeitsplätze errechnet.

Das Büro Schroeder & Associés hat auf dieser Grundlage – zusammen mit der CMT - Simulationsberechnungen erstellt. Die Basis dieses Modells stellen die vorhandenen Daten zu Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen von 2003. Bei einer

maximalen und gleichzeitigen Ausnutzung aller Flächenpotenziale der fünf Kommunen, wird es zu einem deutlichen Anstieg in den Bevölkerungszahlen und Arbeitsplätzen kommen, was folglich zu einer dramatischen Zunahme der Verkehrszahlen führen würde.

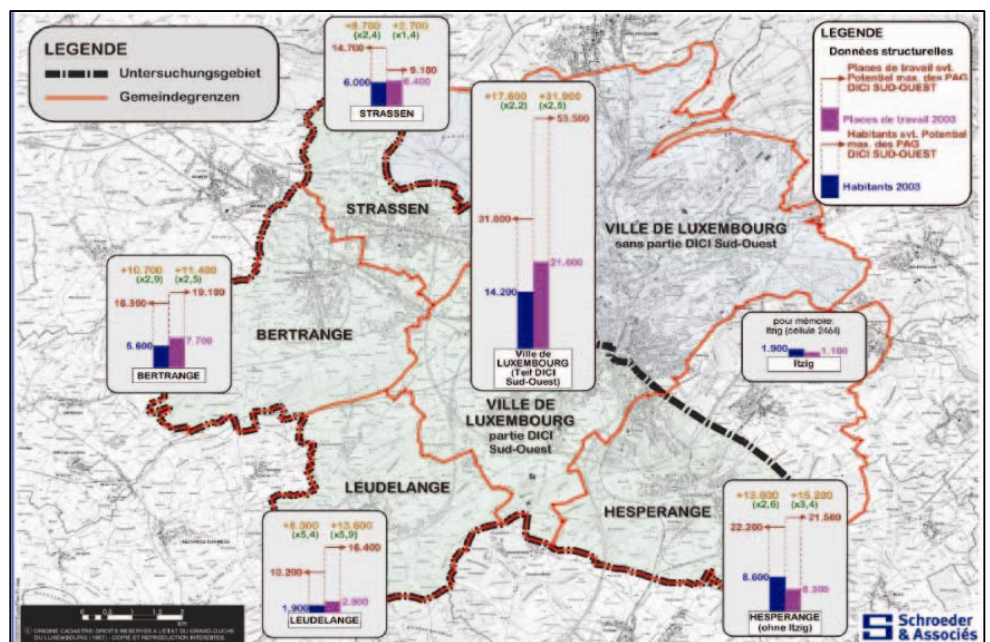


Abbildung 6: Verkehrsszenarien auf Basis einer maximalen Ausnutzung der PAG's, DICI, 2006.

Konkret:

Bei einer maximalen Bebauung aller ermittelten Potenzialflächen, würde die Gemeinde Strassen ihre Einwohnerzahlen von 6.000 (2003) auf 14.700 mehr als verdoppeln und ihre Arbeitsplätze von 6.400 auf 9.100 erhöhen. Bertrange würde von derzeit 5.600 auf 16.300 Einwohnern und von 7.700 auf 19.100 Arbeitsplätzen kommen. Leudelange erhöhte seine Einwohner um 8.300 auf 10.200

und seine Arbeitsplätze um 13.600 auf 16.400. Hesperange käme ohne Itzig auf 22.200 Einwohner und auf 21.500 Arbeitsplätze, während die Stadt Luxemburg, wenn man ausschließlich den Süd-Westen betrachtet, bei seinen Einwohnern um 17.600 auf 31.800 und bei seinen Arbeitsplätzen um 31.900 auf 53.500 zulegte.

Für das Konventionsgebiet, auch DICI-Raum genannt (Développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg) bedeuteten diese Zahlen ein Wachsen der Bevölkerung um 58.900 auf insgesamt 95.200 und ein Mehr an Arbeitsplätzen von 74.800 auf 119.600.

Die maximale und gleichzeitige Ausnutzung aller Flächenpotenziale der Kommunen im Süd-Westen der Agglomeration der Stadt Luxemburg hätte somit gewaltige Folgen für den Verkehr: Er stiege von ungefähr 278.974 im Jahr 2003 auf 582.787 tägliche Fahrten im Jahr 2020. Wo also heute 20 Autos zur selben Zeit unterwegs sind, wären es dann rund 42 Autos, die vor Ampeln auf Grün warteten und sich in Straßen und auf Parkplätzen drängten! Um diese Zunahme zu bewältigen, müssten sich die Kapazitäten der Autobahnen und des Straßennetzes fast verdoppeln!

„Das können wir nicht schaffen“, war der einhellige Kommentar der Bürgermeister und des Innen- und Raumplanungsministers zu den Zahlen. Sie schlugen deshalb vor, umweltfreundliche Verkehrsmittel und den Öffentlichen Transport als eine wichtige Alternative gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern, sowie eine mit der Verkehrsentwicklung zeitlich abgestimmte Siedlungsentwicklung zu erstellen.

Parallel dazu ist ein Parkraummanagement für den gesamten DICI-Raum dringend erforderlich, soll der Umstieg auf den Öffentlichen Transport tatsächlich gelingen. Und so beschlossen die Bürgermeister und der Minister, eine Pilotstudie für ein Parkraummanagement für den DICI-Raum durchführen und testen zu lassen.

Parkraummanagement

Ein Parkraummanagement setzt sich aus drei Elementen zusammen: aus einer angemessenen Bereitstellung von Stellplätzen für PKWs, aus der Bewirtschaftung dieser Stellplätze und aus einem Ausbau des Öffentlichen Transportes – entsprechend den verkehrspolitischen Zielen des IVL. Zweck des Parkraummanagements ist es, die Anzahl der Stellplätze zu reduzieren, um die Menschen zum Fahren mit öffentlichen Transportmitteln zu bewegen. Aus Erfahrungen aus vielen europäischen Städten ist bekannt, dass dies am besten gelingt, wenn Bus, Tram und Bahnen gut erreichbar, bequem und schnell sind. Damit ließen sich bis zu 30 Prozent an Autofahrten einsparen.

Das Darmstädter Planungsbüro R+T wurde 2006 beauftragt, für den DICI-Raum eine Pilotstudie zu erarbeiten. Auf Grund von Befragungen von Haushalten, Betrieben und Kunden wurden die Fahrgewohnheiten und die Parkplatznachfrage analysiert. Ein Ergebnis daraus ist, dass pro Haushalt rund 1,5 PKWs vorhanden sind, und dass 1,4 bis 1,9 Stellplätze pro Wohneinheit und im Schnitt rund vier Stellplätze pro 100 Quadratmeter Betriebsfläche von Kommunen und Betrieben bereitgestellt werden.

Zu deutsch: die meisten Menschen im Süd-Westen der Agglomeration der Stadt Luxemburg haben ein Auto, fahren damit zur Arbeit und finden, mit Ausnahme in der Stadt Luxemburg, genügend Stellplätze für ihren Wagen. Es besteht also für sie kaum ein Grund, Bus und Bahnen zu nutzen.

Folglich muss ein restriktives Parkraummanagement für alle Kommunen gelten, um die Menschen zum Fahren mit dem Öffentlichen Transport zu bewegen und den prognostizierten Zuwachs an Bevölkerung verkehrstechnisch handhaben zu können.

haben einen weit höheren Besucherverkehr als Handwerksbetriebe. Einzelhändler und Bürodienstleister sind wiederum eher in Wohnbereichen zu finden, während die Industriebetriebe am Rande der Stadt oder Gemeinde liegen.

Darüber hinaus ist der Standort von entscheidender Bedeutung: je näher ein Büro oder Betrieb an Knotenpunkten des Öffentlichen Transportes liegt (Kategorie I), desto restriktiver können dort Stellplätze ausgewiesen werden. Je weiter weg er davon liegt (Kategorie II und III), desto mehr Stellplätze müssen die Mitarbeiter vorfinden, um mit ihrem PKW zur Arbeit fahren zu können.

Die fünf Bürgermeister und der Minister haben in ihrer Sitzung vom 5. März diesem allgemeinen Prinzip der Vorgehensweise der Parkraummanagement Pilotstudie zugestimmt.

Um das Parkraummanagement im Konventionsgebiet realisieren zu können, ist ein koordiniertes Vorgehen aller Beteiligten notwendig. Zugleich braucht es die Unterstützung durch den Öffentlichen Transport wie auch die einer Siedlungsplanung und -entwicklung, die das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ verfolgt. Damit ist gemeint, dass Wohnbereiche mit Büros, Einzelhändlern und Handwerksbetrieben durchmisch sind, so dass nicht weite Strecken zurückgelegt werden müssen, um ihre Dienste in Anspruch zu nehmen. Dazu kommt, dass die Bebauung dicht sein sollte, also brachliegende Flächen und Baulücken für die Bebauung genutzt werden.

Werden diese Maßnahmen zusammen mit kurzen Taktzeiten des Öffentlichen Transportes realisiert, wird das viele Bewohnerinnen und Bewohnern erleichtern,

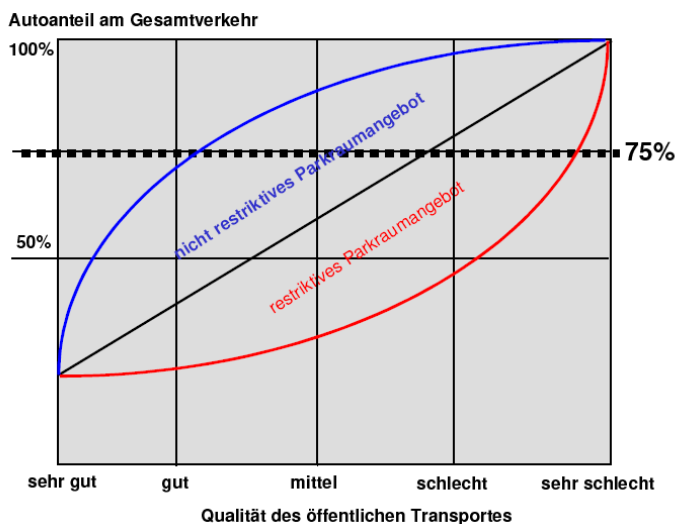


Abbildung 7: Zusammenwirken von Parkraummanagement und Öffentlichem Transport, Pilotstudie zum Parkraummanagement, R+T, 2007.

Die Pilotstudie unterscheidet bei der Bereitstellung von Stellplätzen zwischen den Bereichen Wohnen, Büros, Handwerks- und Industriebetriebe sowie Einzelhändler. Für jeden von ihnen sind auf Grund ihrer unterschiedlichen Betriebsbedingungen andere Stellplatzangebote zu machen: Einzelhändler zum Beispiel

auf Busse, Bahnen und Fahrrad umzusteigen.

Für die vier Gemeinden und die Stadt Luxemburg folgt daraus, ihre Siedlungen in qualitativer und zeitlicher Abstimmung mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln.

Prozessentwicklung und nächste Schritte

Die Konvention stellt ein Novum in der luxemburgischen Planung dar und bedeutet für die beteiligten fünf Kommunen, für das Ministerium und anderer ministerieller Abteilungen sowie für die Planungsbüros, einen neuen ungewohnten Weg der Planung und Abstimmung zugehen. Zum ersten Mal sehen die kommunalen Vertreter nicht nur ihre eigenen Flächen, sondern schauen planerisch darüber hinaus und nehmen den gesamten Raum im Süd-Westen der Agglomeration der Stadt Luxemburg in ihren Blick.

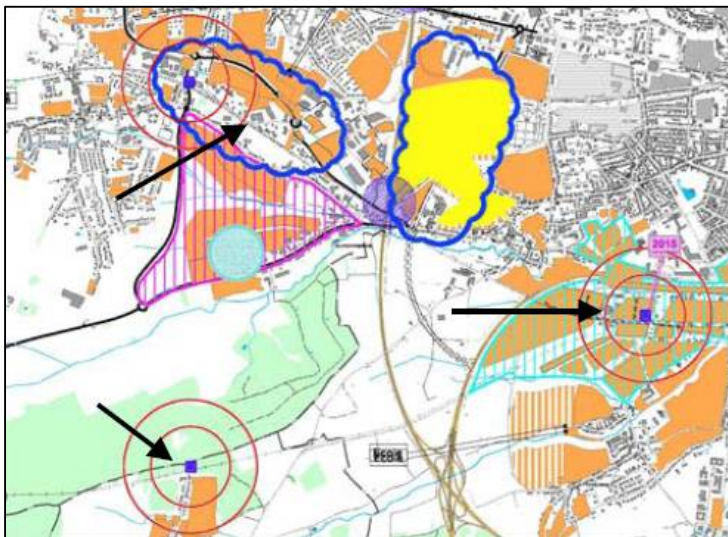


Abbildung 8 : Auszug Fragestellungen PIDP, 2007.

Das eröffnet planerische Chancen für eine interkommunale – regionale – Zusammenarbeit und verbessert die Verständigung zwischen den Kommunen über ihre Flächennutzungspläne. Kooperation, Koordination und Kommunikation sind demzufolge wichtige Bausteine der gemeinsamen Arbeit in der Konvention, um zu guten planerischen und politischen Lösungen miteinander zu kommen.

Das bedeutet allerdings auch, gegenwärtige Planungsvorhaben verschiedener Ministerien mit den Planungen der Konvention abzustimmen und zu koordinieren.

So zum Beispiel

- mit dem **Transportministerium** bezüglich weiterer Bahnhöfe (gares périphériques) , der Straßenbahn und wegen der Zukunft des Bahnhofs in Leudelange ,
- mit dem **Wirtschaftsministerium** und den Ölfirmen wegen der Tanklager in Bertrange und in Luxemburg, da sie die Siedlungsentwicklung in der direkten Umgebung des Bahnhofs Bertrange wie auch die Entwicklung des Quartier Porte de Hollerich einschränken oder sogar verhindern,
- mit der **Administration des Ponts et Chaussées** wegen des Echangeur Dany-Hotel, ob er zurückgebaut und die Autobahn so überdeckt werden kann, dass mehr Flächen der Siedlungsentwicklung zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus werden auch Fragen mit den beteiligten Gemeinden geklärt, so beispielsweise bezüglich des Gewerbegebietes in Leudelange, das nicht gut an den Öffentlichen Transport angeschlossen ist und den Zielen einer Minimierung des motorisierten Individualverkehrs entgegensteht.

gensteht oder die Gemeinde Strassen in der die geplante Bauschuttdeponie, einem möglichen Naherholungsgebiet entgegenstehen könnte, und die Stadt Luxemburg mit der Gemeinde Hesperange mit ihrem Vorhaben, den Ban de Gasperich weiter auszubauen, wobei die Frischluft-Zufuhr in die Stadt gewährleistet sein muss.

Bis zum Ende des Jahres werden die Arbeitsgruppen (PAG Büros, CMT, R&T) diese Fragen klären und in ein Planwerk, dem „Plan Intégratif Développement Pluri-communal“(PIDP) als Entwurf einarbeiten.

Des Weiteren werden die Arbeitsgruppen bis zum Herbst Aussagen zu den sektoriellen Plänen des Großherzogtums for-

mulieren, um die notwendige Abstimmung zwischen der Konvention und den von der Regierung zu erstellenden Fachplanungen herzustellen.

Es liegen also noch viele Planungsschritte und Abstimmungsprozesse vor den Arbeitsgruppen und dem Technischen Gremium, bevor der Entwurf des PIDP politisch zwischen den Bürgermeistern und dem Minister Jean-Marie Halsdorf diskutiert werden kann.

Albrecht Hoffmann

agenda-transfer Agentur für Nachhaltigkeit GmbH