Volume 1

NORDSTAD

Zentrale Achse Nordstad

Urbanistisches Konzept zur Neuorganisation der zentralen Achse zwischen den Gemeinden Ettelbruck, Erpeldange und Diekirch in Luxemburg im Rahmen der Nordstad-Konvention

LE GOUVERNEMENT
du Grand-Duché de Luxembourg

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SOMMAIRE

5 **VORWORT**: Innen- und Landesplanungsminister

7 **VORWORT**: Comité Politique Nordstad

9 **VORWORT**: Fachexperten

15 **EINLEITUNG**

20 Team 1 / ARBEITSGEMEINSCHAFT NORDSTADT / **TALVERWANDTSCHAFT NORDSTAD**

28 Team 2 / NORDPLAN / **TRIPOL**

36 Team 3 / NORDstart / **NORDSTADMÄANDER**

44 Team 4 / WERKGEMEINSCHAFT NORDSTADT / **DIE ÖKOLOGISCHE STADTREGION DER ZUKUNFT**

52 Team 5 / ARGE CBA / MSA / R + K / SHK / **ZAN – ZENTRALE ACHSE NORDSTAD**

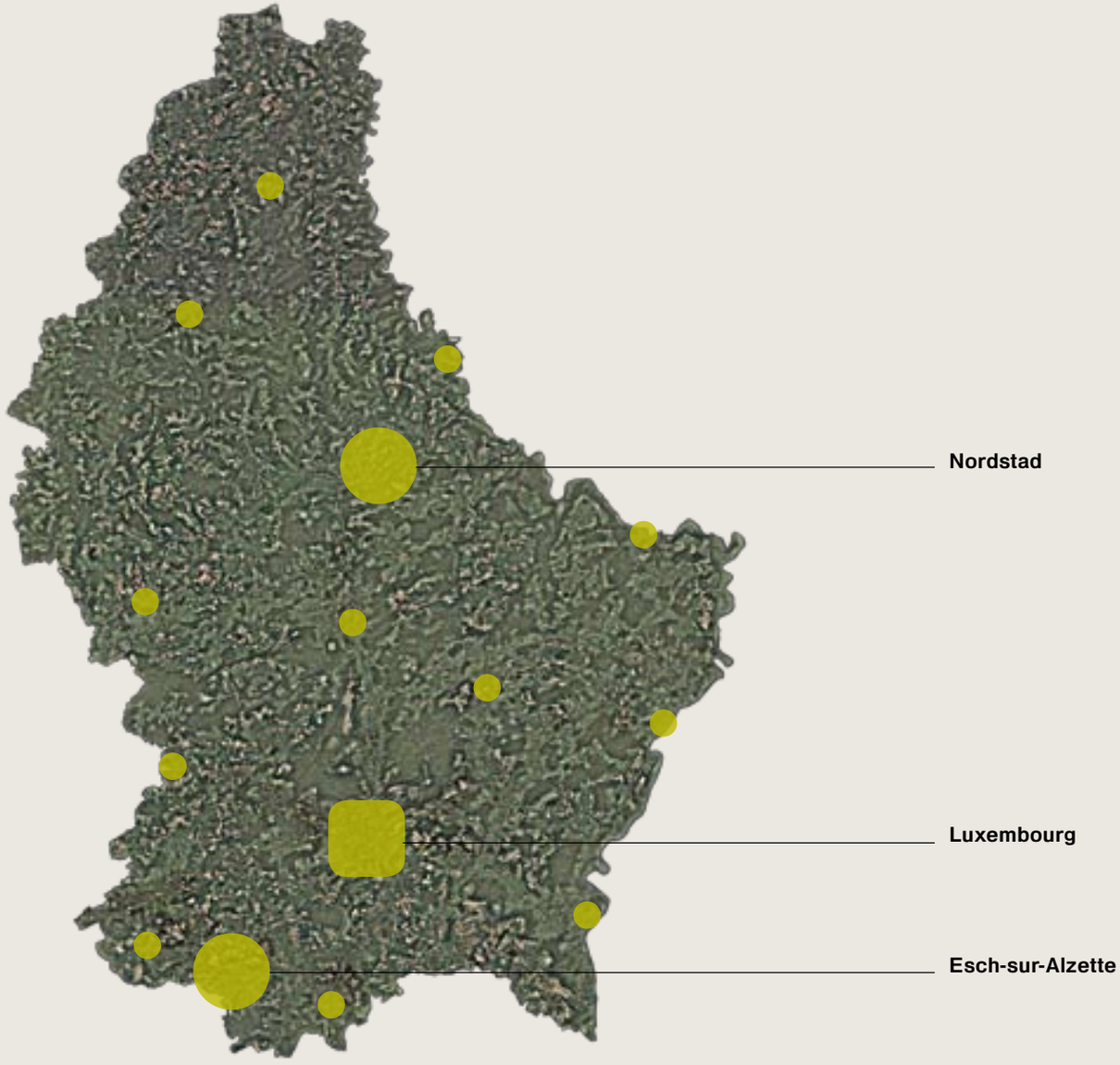
Centres de développement et d'attraction

Extrait du Programme directeur d'aménagement du territoire - 2003

Centre de développement et d'attraction d'ordre supérieur

Centre de développement et d'attraction d'ordre moyen

Centre régional



VORWORT

Im März 2003 hat unsere Regierung das „Programme d'aménagement du territoire" gutgeheißen und damit die Grundlage für die raumplanerische Strategie des Landes geschaffen, die im IVL weiter detailliert wurde. Einer der wichtigsten Bausteine dieser Strategie ist das Stärken der fünfzehn „centres de développement et d'attraction" - abgekürzt CDA - denen viele die kritische Masse und Attraktivität fehlt, um ihrer Rolle im vollen Maße gerecht zu werden. Das Entwickeln der zwei „CDA's d'ordre moyen", Esch-sur-Alzette und der Nordstad, denen die Rolle „regionaler Hauptstädte" zugedacht ist, soll dabei prioritär behandelt werden.

Das „Programme directeur", sowie die Vertiefungsräume des IVL waren auch eine Aufforderung an die Gemeinden, aktiv zu werden und lokale Aktionsprogramme zu entwickeln.

Die Gemeinden Bettendorf, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck, Schieren und Colmar-Berg sind aktiv geworden und haben sich der Herausforderung des gemeindeübergreifenden, integrativen, territorialen Denkens und Handelns gestellt.

Die Schöffenräte der 6 Nordstadgemeinden verfassten gemeinsam politische Ziele für die Nordstad in ihren jeweiligen Schöffenratserklärungen und unterschrieben am 24. April 2006 mit dem Innen- und Landesplanungsminister die „CONVENTION POUR UN DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL COORDONNÉ ET INTÉGRATIF DES COMMUNES DE LA NORDSTAD".

Vierzehn Monate sind ein sehr kurzes Zeitintervall in der Planungspraxis. Trotzdem sind in nur einem Jahr und zwei Monaten in zwei ersten „Strategiekonferenzen" gemeinsame erste Weichenstellungen und strategische Ziele für die Nordstad festgelegt worden und die „nevralgische zentrale Achse" Ettelbruck-Erpeldange-Diekirch wurde geplant.

Ziel der Strategiekonferenzen ist es, die zentralen Entwicklungsperspektiven für die Nordstad unter Berücksichtigung ihrer Rolle in der Region, für die Bereiche Wirtschaft und Versorgung, Arbeiten, Wohnen und Verkehr, sowie Soziales, Freizeit und Infrastruktur gemeinsam zu definieren und die Strukturen zu schaffen, die es ermöglichen, die Nordstad kurzfristig in eine hochwertige und attraktive „Hauptstadt des Nordens", in einen „Serviceprovider" für die gesamte Region zu verwandeln.

Ziel des Gutachterverfahrens „Entwicklung eines urbanistischen Konzeptes zur Neuorganisation der zentralen Achse zwischen den Gemeinden Ettelbruck, Erpeldange und Diekirch" war es, ein Konzept zu entwickeln das es ermöglicht, dieses Areal in den nächsten Jahren und Jahrzehnten phasenweise umzugestalten damit so, im Respekt der attraktiven Landschaften und der Überschwemmungsproblematik, neue Perspektiven in punkto Arbeitsplätze, Wohnen sowie ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept konkretisiert werden können. Das wichtigste Ziel ist dabei das Schaffen eines zentralen Quartiers, das mit einer zeitgemäßen „Urbanität" und einem leistungsfähigen Mobilitätskonzept die Nordstad attraktiv für Dienstleister, Investoren und Einwohner macht.

In einem Jahr und zwei Monaten sind wir ausgesprochen schnell diesen hohen Zielen ein großes Stück näher gekommen. Diese Leistung soll anerkannt werden.

Nicht nur die strategischen und die stadtplanerischen Projekte haben uns vorangebracht. Das theoretische Konzept Nordstad wurde durch die Dynamik des Arbeitsprozesses vor allem und zum ersten Mal für alle implizierten Akteure sehr konkret.

Hierbei betreten wir auch „Neuland". So wurde durch die Mitarbeit aller betroffenen Ministerien und der Gemeinden im Expertengremium des Gutachterverfahrens und innerhalb der Strategiekonferenzen, zusammen mit Partner wie der CFL (Chemins de Fer luxembourgeois), des Wasserwirtschaftsverwaltung, der Administration des Ponts et Chaussées, die integrative Dimension geschaffen, die notwendig ist, um ein ambitioniertes, national und regional getragenes Projekt zu verwirklichen.

„Nordstad" ist nun kein „Arbeitstitel" mehr. Die noch am Anfang des Prozesses bei einigen Akteuren vorhandene Skepsis ist pro-aktivem Tatendrang gewichen. Die Aussage von einem Planer „die Nordstad kommt!" ist jetzt Fakt.

Die fünf Konzepte für die zentrale Achse legen den Grundstein für diese reale Nordstad.

Für das Expertengremium war es sehr schwierig, aus den fünf Projekten ein Konzept auszuwählen und für die Weiterverarbeitung vorzuschlagen. Die Arbeiten der fünf Teams beweisen, dass das Thema Nordstad motiviert, begeistert, und zu besonderen Leistungen anspornt. Das Niveau der Arbeiten ist ausgesprochen hoch und übertrifft die ursprünglich mit dem Lastenheft verknüpften Erwartungen. Die fünf Planungsteams sind die Aufgabe ausgesprochen sportlich angegangen. An dieser Stelle möchte ich meinen Respekt und Dank an die Teams aussprechen.
Die Ideen, Visionen, Konzepte aller Arbeiten beweisen, dass die Nordstad machbar ist, dass die Nordstad Zukunft und keine „Zukunftsmusik" mehr ist.

Das Ausarbeiten der Projekte, die Diskussionen in den Zwischenkolloquien, das Debattieren des Expertengremiums war viel mehr als ein Prozess, der es ermöglicht hat, den angemessenen Entwurf zurückzubehalten.

Es war ein integrativer Lernprozess.

Die Gemeindepolitiker der sechs Gemeinden haben, anhand einer der größten zusammenhängenden Flächen die in Luxemburg und Europa momentan stadtplanerisch behandelt wird, gelernt, dass sie zu einer attraktiven Stadt mutieren können, die den ausgesprochen hohen Qualitätspotentialen ihrer „Naturlandschaft" gerecht wird. Zusätzlich wurden die Chancen wahrgenommen, die eine aktive Planung seitens der Gemeinden und ein Wettbewerbsverfahren anbieten, nämlich ein hohes Qualitätsniveau der Projekte und des zukünftigen Lebensraums, konzeptuell und planerisch zu erreichen.

Die Fachplaner der sektoralen Ministerien haben in einem sehr großen und komplexen Projekt auf eine sehr konstruktive Art und Weise zusammengearbeitet. Das Motto „geht nicht - gibt's nicht" wurde in einem „iterativen Prozess" praktiziert, indem technische Probleme und verschiedene Optionen zielführend und lösungsorientiert mit den Teams diskutiert wurden. Außerdem wurden die politischen Ziele hauptsächlich im Wohnungsbau, in der Mobilität und in der Wirtschaftsförderung integrativ anhand der Projekte behandelt und so die Möglichkeit einer schnellen Verwirklichung dieser Ziele geschaffen.

Lassen sie mich schlussendlich feststellen, dass die Planer aller Teams die strategischen, politischen und menschlichen Dimensionen der Raum- und Stadtplanung anhand der nahen Zusammenarbeit mit den Akteuren auf eine exemplarische Art und Weise in ihren Konzepten Rechnung getragen haben.

Die nächsten Schritte sind jedoch nicht zu unterschätzen. Das Einbinden der Bevölkerung sowie der „forces vives" in den Prozess, das Verhandeln mit den Grundeigentümern, das Werben um hochwertige Investoren und das Gewährleisten eines hohen Qualitätsniveaus bei den konkreten Realisierungen werden die nächsten Herausforderungen an das „Nordstad-Team" sein.

Als Innen- und Landesplanungsminister werde ich mich stark dafür einsetzen, dass den sechs Nordstadgemeinden eine angemessene Unterstützung seitens der Regierung zukommen wird, damit aus der Geplanten, die reale Nordstad entstehen kann.

Jean-Marie HALSDORF
Minister für Inneres und Landesplanung

Comité Politique Nordstad (M. M. Losch est remplaçant de M. R. Hübsch)

Mutige Planung für die Nordstad

Die Konvention der 6 Gemeinden Bettendorf, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck, Schieren und Colmar/Berg mit dem Innenministerium war der Startschuss für eine enge regionale Zusammenarbeit. Es wurde vereinbart regionale Planungen in der Nordstad auszuarbeiten und Synergien zu suchen.
Seit 2006 treffen sich die Schöffenräte der 6 Gemeinden regelmäßig, um sich über die verschiedensten Themen von Wasserversorgung über Jugendarbeit bis hin zu Gewerbezonen auszutauschen und wenn nur irgend möglich erste konkrete Schritte einzuleiten.
Gemeinsam mit Ministerien und Fachbüros wurden insgesamt 6 ganztägige planerische und strategische Workshops organisiert. Die Gemeindeverantwortlichen sind sich bewusst, wie wichtig die nächsten Monate sein werden und wie groß die Kraftanstrengung sein wird.
Ein wichtiger Schritt im ganzen Prozess ist es, das gemeinsame Ziel der Nordstad möglichst konkret in der Öffentlichkeit zu präsentieren und zu diskutieren. Anschließend muss die Umsetzung an den wichtigsten Punkten bald beginnen. Aus diesem Grund wurde parallel zur Gesamtstrategie von Anfang an die zentrale Achse Diekirch, Ingeldorf und Ettelbruck überplant.

Die Strategie: Nordstad eine gemeinsame Stadt im Norden

Ausgangspunkt ist die wichtige nationale und regionale Aufgabe der Nordstad als dritter Entwicklungspol des Landes. Um mit der Entwicklung im Zentrum und Süden des Landes mitzuhalten, muss die Nordstad als Mittelzentrum entschieden gestärkt werden. Seit 2000 ist die Nordstad dabei in punkto Einwohnerwachstum und Wirtschaftskraft ins Hintertreffen zu geraten. Das heißt ohne resolute Strategie geht der Trend in Richtung Wohnen über Land mit Arbeitsplätzen und Pendlerströmen Richtung Luxemburg Stadt und Süden.
Dem wollen die 6 Gemeinden zusammen mit den betroffenen Ministerien eine eigene Identität und Entwicklung in der Nordstad entgegensetzen. Mit Arbeitsplätzen vor Ort, mit dichter bewohnten, aber attraktiven städtischen Vierteln, mit vielfältigen Angeboten an Dienstleistung und Freizeit, mit Einwohnern, die sich ihrer Nordstad verbunden fühlen und mit einem auf die Zukunft ausgerichteten Transportwesen.
Dabei gilt es schrittweise vorzugehen, um die gewachsene Struktur der Dörfer und Städte einzubeziehen. Mehrheitlich wurde festgehalten, dass in erster Linie die Tal-Lagen zu entwickeln sind, mit Ausweisung neuer Flächen und Verdichtung der Innenbereiche. Erst in zweiter Linie kann punktuell der Zugang zu geeigneten Hang- oder gar Höhenlagen erfolgen.
Bis 2020 ist das Ziel rund 3000 Wohnungen für 8000 neue Einwohner zu erstellen und parallel dazu 50ha Gewerbe- und Bürofläche für ebenfalls rund 7000 Arbeitsplätze zu erschließen. Diese Anstrengung ist nur möglich, wenn alle privaten und politischen Akteure die Nordstad, als Projekt einer innovativen gemeinsamen Stadt im Norden, mit Überzeugung vertreten.

Die zentrale Achse: „Boulevard urbain“ Diekirch-Ingeldorf-Ettelbruck

Seit den Anfängen der Nordstad mit Adrien Ries 1973, wurde das Industriegebiet westlich von Diekirch als ungünstige Lage angesehen. Ohne Strategie für die zentrale Achse hat sich die Verbindungsstraße zur „Tankstellenmeile“ mit Gewerbehallen und Materialdeponien entwickelt. Dabei stellt diese wichtige Tal-Lage das „Filetstück“ der zukünftigen Nordstad dar.
Eine Umgestaltung der zentralen Achse ist ohne Zweifel das wichtigste Schlüsselprojekt für die Nordstad.
Dies bewog das Comité Politique als erstes Pilotprojekt eine ehrgeizige Studie über die Gestaltungsmöglichkeiten und Potentiale des Gebiets zwischen Ettelbruck, Diekirch und Erpeldange in Auftrag zu geben.
Um möglichst vielseitige kreative Vorschläge zu bekommen wurde das Verfahren einer „Consultation rémunérée“ gewählt. Das heißt 5 Planungsteams wurden ausgewählt, um Vorschläge in punkto Strategie, Bebauung, Erschließung, Verkehr und Freiräume zu erarbeiten. In zwei Zwischentreffen konnten die Planer ihre Vorschläge mit Experten und Politikern diskutieren um sicher zu stellen, dass die Planungsteams eine möglichst komplette Einsicht in die lokalen Zusammenhänge bekämen.
In diesem Kontext verdienen die begleitenden Büros Schroeder & Associés und Teisen & Giessler, die koordinierenden Beamten der Landesplanung R. Diederich, A. Simonis und C. Wagner sowie die Herren Fachexperten K. Wachten (D) , D. Vancutsem (D), M. Petit (L), P. Gasser (CH), P. Latz (D) und H. Thoolen (NL) große Anerkennung. Ihre Erfahrung und Sackkompetenz haben wesentlich dazu beigetragen, dass die richtigen Fragen aufgeworfen wurden.
Ganz wichtig ist ebenfalls, dass die verschiedenen Verwaltungen: Wasserwirtschaft, Bauverwaltung, öffentliche Bauten, CFL und RGTR als Sachexperten mit einbezogen wurden. Nach reger Diskussion und Begutachtung haben am Schluss alle betroffenen Gemeinden und Ministerien einstimmig einen Entwurf als Planungsgrundlage für die zentrale städtische Achse zurückbehalten.
Glückwunsch und Anerkennung für die geleistete Arbeit geht vor allem an das Gewinnerteam ZAN: Christian Bauer Architectes (L), Meurer Architekten& Stadtplaner (D), Somerlad-Hase-Kuhli (D), Runge/ Küchler Ingenieure (D). Ihre Vorschläge werden als konzeptuelle Grundlage für den weiteren Planungsprozess in der Nordstad dienen. Aber auch die Arbeiten anderer Teams insbesondere von Team 3, das als zweitbester Vorschlag eingestuft wurde, enthalten interessante Anregungen. Insgesamt haben alle Teams eine sehr fundierte Arbeit geliefert.

Die Finanzen: Ambitionen und Umsetzung

Die Gemeinden und die Landesplanung haben ein Teil ihrer Hausaufgaben gemacht.
Grundstrategien und Konzepte, damit die Nordstad der Rolle der 3. Entwicklungspol des Landes gerecht werden kann, wurden innerhalb eines Jahres vorgelegt.
Der nächst Schritt wird sein die unterschiedlichen Vorhaben finanziell einzuschätzen und Prioritäten zu setzen. Anschließend muss die Regierung sich der nationalen Rolle der Nordstad bewusst werden und genauso entschieden wie im Süden auch in den 3. Pol im Norden investieren. Die sechs Gemeinden sind der Meinung, dass das Projekt alles hat um zu überzeugen - ja dass es eigentlich keine Alternative gibt, wenn man eine schlecht organisierte Zersiedlung und eine ungünstige Arbeitsplatzverteilung in Norden Luxemburgs vermeiden will.
In diesem Kontext muss man feststellen, dass die Nordstad bisher kaum Gelder für ihre regionale Rolle bekommt. Wenn der aktuelle Finanzschlüssel dem südlichen Entwicklungspol Esch/Alzette fast 600€/Einwohner, aufgrund von Dichte und regionaler Rolle, zugesteht und dem 3. Entwicklungspol Nordstad dagegen weniger als 150€/ Einwohner, wird jeder verstehen, dass ohne neue regionale Finanzen die Gemeinden der Nordstad unter ihrer regionalen Verantwortung finanziell zusammenbrechen müssen, wie es zur Zeit der Fall ist.
Ganz deutlich verlangen die Nordstad Gemeinden, dass dem schnellen planerischen Vorgehen auf kommunaler Ebene auch Entscheidungen auf Regierungsebene folgen. Es macht uns Mut wie der Innenminister die vorbildliche Zusammenarbeit der sechs Gemeinden lobt.
Die Gemeinden haben sich vorgenommen dies auch dauerhaft in einer gemeinsamen Struktur zu verankern, um auch in der langwierigen und komplizierten Umsetzungsphase bis 2020 dauerhaft die organisatorische Kraft zu behalten. Ein erster Schritt wird wohl ein Mehrzweck Gemeindesyndikat nach bestehendem Recht sein. Aber auch gesetzliche Schritte sind nötig, um mittelfristig ein stabiles politisches, organisatorisches und finanzielles Gerüst für die Nordstad zu schaffen.

Um das Gewinnerteam zu zitieren: „Es gilt, aus der Kopfgeburt Nordstad jetzt ein Bauchgefühl zu machen. Die Weichen sind gestellt, der Start ist gemacht“.

Comité Politique Nordstad (Bettendorf, Colmar/Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck, Schieren).

Vorwort Fachexperten

Chemin de Fer Luxembourgeois

Alex KREMER
Generaldirektor der CFL

Aus Sicht der CFL stellt das Projekt Nordstad Herausforderungen und Chancen in mehreren Hinsichten dar.

Zum einen sind die CFL als Transportunternehmen bemüht die verkehrspolitischen Ziele der Regierung und die Vorgaben des IVL-Konzeptes umzusetzen, unter anderem eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des öffentlichen Transportes von heute etwa 14% auf 25% im Jahr 2020. Das Einzugsgebiet der im Projekt Nordstad eingebundenen Gemeinden stellt in dieser Hinsicht ein vergleichbares Potenzial dar zum Areal Belval im Süden. Ein attraktives und performantes Angebot seitens des öffentlichen Transportes, auf der Schiene und auf der Strasse, bildet eine zentrale Komponente für das Gelingen der Nordstad.

Als Infrastrukturbetreiber des luxemburgischen Schienenetzes sehen die CFL zum anderen die Notwendigkeit den Bahnhof Ettelbruck als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs im Norden den Herausforderungen der Zukunft anzupassen. Der Bahnhof Ettelbruck weist in den vergangenen Jahren die höchsten Zuwachszahlen an Bahnkunden auf dem gesamten Eisenbahnnetz auf. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der Planung eines neuen, leistungsfähigen Busbahnhofs und die Schaffung von ausreichendem Parkraum in Bahnhofsnähe. Selbstverständlich gehören in unseren Augen Aspekte wie Taxistände, Kiss&Ride Parkplätze sowie ausreichende und komfortabele Fahrrad-Abstellplätze zu einem Gesamtkonzept des zukünftigen Norstad-Bahnhofs.

Zwingend erforderlich ist ebenfalls eine tiefgreifende Modernisierung der Anlagen im Bahnhof Ettelbrück, nach dem Modell des Pilot-Bahnhofs Mersch hinsichtlich der Informationsdienste und der örtlichen Einrichtungen wie Unterstände, Sitzbänke, Beleuchtung usw. Eine mobilitätsgerechte Umgestaltung des Zugangs zu den Bahnsteigen mittels einer neuen, einladenden Unterführung und eine kundenorientierte Neugestaltung der Transport-Dienstleistungsangebote im Bahnhofsbereich drängen sich auf. Eine Mobilitätszentrale Norden in einem neu konzipierten, multifunktionalen Bahnhofsgebäude könnte der Motor sein für eine volkswirtschaftlich gewinnbringende Steigerung der Nutzung des öffentlichen Transportangebots.

Der Bahnhof Ettelbruck verfügt heute ebenfalls über einen Umschlagplatz für Baumaterialien zwischen den Bahnhofsgleisen und der Alzette. Alle in diesem Wettbewerb vorgetragenen Projekte schliessen dieses Areal in eine zukünftige Urbanisierung des Bahnhofsbereiches und des neuen Zentrums der Nordstad ein.

Die CFL unterstützen grundsätzlich diese Idee, weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass für den Norden des Landes eine Ausweichlösung gefunden werden muss. Im Süden des Landes sind die Industriestandorte und einige Brachen günstig an die Schiene angeschlossen. Im Zentrum und Osten bildet der Hafen von Mertert eine wichtige Verbindung zwischen Wasser, Strasse und Schiene. Aus unserer Sicht ist es angebracht auch im Norden des Landes über einen Standort für den Umschlag von Massenschüttgut zu verfügen, angebunden an das Schienennetz und mit kurzen Zugängen zum nationalen Strassennetz. Die CFL schlagen eine Studie vor zwecks technischer Machbarkeit und wirtschaftlicher Umsetzung von geeigneten Standorten.

Was die Urbanisierung des so freiwerdenden Gebietes in Bahnhofsnähe anbelangt möchten wir angesichts zunehmender Schwierigkeiten beim Auffinden von Baugrundstücken im Schulbau vorschlagen das betreffende Areal in diesbezügliche Planungen einzubeziehen. Eine solche Lösung hätte unseres Erachtens den Vorteil keinen neuen Verkehr zu schaffen, sondern bequem zu Fuss, per Fahrrad, Bus oder Bahn in die Stadt der kurzen Wege zu führen.

Administration des Ponts & Chaussées

René BIWER
Directeur-adjoint
Roland FOX
Ingénieur-chef de division de la DSR-D

Sur base d'une enquête de trafic effectuée en 2000 par l'Administration des Ponts et Chaussées pour l'ensemble de la Nordstad, un « Concept de mobilité intégré Nordstad » a été établi en collaboration avec le Ministère des Transports. Les résultats de cette étude interministérielle ont été présentés en avril 2006 aux conseils communaux des 6 communes de la Nordstad et ceci en présence des différents ministères/administrations.

Ledit concept de mobilité intégré a servi ultérieurement comme base pour les discussions menées au sein des comités de pilotage politique et technique de la Nordstad et était un des éléments-clé à évaluer, à développer et à optimiser par les 5 équipes retenues et admises à concourir dans le cadre de la consultation rémunérée ; 5 équipes internationales et pluridisciplinaires composées d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, d'experts en mobilité et d'experts en hydrologie.

Les projets des 5 équipes ont démontré qu'afin d'atteindre le seuil « nécessaire » d'une masse critique d'un « Centre de Développement et d'Attraction d'ordre moyen », il faut rechercher entre autre un développement très conséquent des potentialités situées le long de l'axe central Ettelbruck-Ingeldorf-Diekirch.
Les résultats de la consultation rémunérée ont confirmé l'approche de l'administration des Ponts et Chaussées de libérer l'espace actuellement occupé sur l'axe central N7 par le trafic individuel motorisé au profit d'un boulevard urbain doté de larges espaces dans l'intérêt des transports publics et de la mobilité douce et d'opter par conséquent pour un réseau routier plus performant basé sur les éléments :
- contournement Sud-Ouest d'Ettelbruck
- mise à 4 voies de la B7 entre Schieren et Fridhaff
- contournement Nord de Diekirch (liaison Fridhaff – Bleesbruck).

Un délestage conséquent de la vallée (axe central N7 entre Ettelbruck et Diekirch) du transport individuel motorisé en vue d'une fluidité optimale des transports en commun constituera la base pour un modal-split visé par la politique nationale et sera le garant pour les objectifs « développement durable » et « approche intégrative ».

La mise en place d'un masterplan/plan directeur pour l'axe central et la restructuration des réseaux routiers aux centres de Diekirch et Ettelbruck veillera à ce que les différents projets sectoriels réalisés étape par étape resteront compatibles avec la vision retenue pour la future entité Nordstad. Ceci permet d'éviter des mesures isolées ayant des effets éventuellement négatifs dans le contexte global.

L'administration des Ponts et Chaussées a apprécié l'atmosphère positive entre les experts multidisciplinaires, les communes, ministères et administrations lors des différentes phases de la consultation rémunérée et souhaite que la suite des dossiers lors des phases d'approbation et d'exécution va se baser sur le même terrain fructueux.

Kommunalentwicklung GmbH (KE)

Jan CURRLE
Dipl.-Ing.(FH) Architekt
Moderation „Nordstad-Konferenz und Masterplan"

Sechs Gemeinden haben sich entschlossen, die zukünftige Entwicklung der Nordstad gemeinsam zu gestalten. Das heutige Gesicht der sechs Gemeinden wird sich bei den zugrunde gelegten Wachstumswerten der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen unweigerlich verändern.

Für diese bevorstehenden Veränderungen gilt es, die planerischen Voraussetzungen zu schaffen und eine Leitidee für die zukünftige Lebensqualität in der Nordstad zu geben. Dieses ambitionierte Vorhaben setzt eine Gesamtstrategie für den Planungsraum voraus. Die Aufgabe der Kommunalentwicklung GmbH (KE) ist es, die Erarbeitung der Gesamtstrategie zu strukturieren und zielführend zu moderieren. Unter dem Arbeitstitel „Nordstad-Konferenz“ werden zusammen mit den wesentlichen Gebietsakteuren Strategien und Leitprojekte erarbeitet und verbindliche Kooperationsformen zwischen öffentlichen Händen (Staat, Kommunen) und privaten Akteuren (Eigentümer, Nutzer, Entwickler) für eine schrittweise Umsetzung der Zielsetzungen geschaffen. Ein wesentlicher Bestandteil der „Nordstad-Konferenz“ ist darüber hinaus die Beteiligung der Bürgerschaft zur Mitwirkung an den Zielsetzungen für die Nordstad. Dadurch wird ein Grundstein für eine gemeinsame Identität gelegt.

Ein herausragendes Leitprojekt im Rahmen der Gesamtstrategie ist die Neuordnung und städtebauliche Aufwertung der „Zentralen Achse Nordstad“. Das Planungsgebiet zwischen den Städten Ettelbrück und Diekirch umfasst auch wesentliche Flächen der Gemeinde Erpeldingen im Talraum. Das Vorhaben hat jedoch eine erhebliche Ausstrahlung über diese drei Kommunen hinaus. Dieses Projekt hat Bedeutung für alle sechs Gemeinden der Nordstad und für die Region.
Die Anforderungen an ein urbanes Zentrum mit den Funktionen der Versorgung, vielfältigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen und dem Wohnen waren Bestandteil der Aufgabenstellung der Consultation Remunerée. Für den Umgang mit der Ressource Boden und den Landschaftsmerkmalen Uferaue, Hang und Höhenrücken wurden in allen Beiträgen beispielgebende Lösungen erarbeitet.

Das nun vorliegende Ergebnis der „Consultation Remunerée Axe Central Nordstad“ hat den hohen Anspruch erfüllt, die planerischen Voraussetzungen für die zukünftige Lebensqualität in diesem Bereich der Nordstad zu schaffen.

Univ. Prof. Dipl. Ing. Kunibert WACHTEN

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt T.U. Aachen
Stadtplaner BDA, Dortmund

Stadtwachstum statt Flächenwachstum

Die Entwicklung der „Nordstad“ ist ein höchst ambitioniertes Projekt zukunftsfähiger Raumentwicklung, das europaweit für kleinstädtische „Agglomerationen“, die im Einfluss benachbarter großer Städte wachsen, beispielgebend wirken und für die planungspolitische Debatte Impulse setzen kann.

In den letzten Jahrzehnten haben sich fast überall in Europa die Städte in die Fläche entwickelt und Wachstum nur höchst selten in einen Zugewinn an urbanen Qualitäten umsetzen können. Die großen Städte sind mit den Kleinstädten und Dörfern in ihrem Umland zu regionalen Agglomerationen verwachsen, die größtenteils weder Stadt noch Land sind. Dies gilt im verkleinerten Maßstab auch für die Region der „Nordstad“.

Und ohne übermäßige Kritik muss man feststellen, dass die Areale, die in den letzten Jahrzehnten an den Rändern der Städte und Dörfer gebaut wurden, nur selten eine zukunftsfähige, nachhaltig leistungsfähige Qualität entwickelt haben. In aller Regel besitzen sie keine spezifische Note. Sie sind austauschbar und stiften deshalb auch keine Identität. Sie weisen weder soziale noch kulturelle Vielfalt auf und erweisen sich damit auch als wenig integrationsfähig im umfassenden Sinn. Sie sind in der Regel auch nicht flexibel und kaum in der Lage, unterschiedliche Lebensstile zu befriedigen. Und darüber hinaus sind sie oftmals gar von minderer technischer und ökologischer Qualität.

So setzt sich allmählich die Erkenntnis durch, dass derartige städtebauliche Areale für die wesentlichen künftigen gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Anforderungen keine Lösungen darstellen, weil sie nur eine extrem eingeschränkte städtebauliche, kulturelle, soziale und ökologische Leistungsfähigkeit besitzen.

Wie gewinnt man neue Identitäten in gewachsenen Strukturen jenseits der alten Kerne? Mit welchen Nutzungen schafft man heutzutage Zentralität und stimuliert urbane Qualitäten? Wie organisiert man die für Urbanität notwendige Dichte? Mit welchen städtebaulichen und baulichen Mitteln stellt man offene, flexible Strukturen her, die unterschiedliche Nutzungsanforderungen, Lebenswünsche und Vielfalt aufnehmen können und die sich weiterentwickeln lassen, ohne Torsi oder Fragmente zu werden. Wie organisiert man Vielfalt und Offenheit für unterschiedliche soziale und kulturelle Einflüsse? Mit welchen städtebaulichen Strukturen stimuliert man wirtschaftlich kreative Milieus, die lokale Ökonomien entwickeln?

Diese Fragen brauchen generelle Antworten. Konkret sind sie bei der Entwicklung der „Nordstad“ zu beantworten. Das „Nordstad-Projekt“ begeht Neuland. Es gibt kaum Vorlagen, an denen man sich orientieren kann. Man kann lediglich die Ambition formulieren und einen Prozess organisieren, der aus dem Dialog, aus der Zusammenschau vielfältiger Erfahrungen schrittweise Lösungen hervorbringt.

In diesen Prozess wurde klugerweise ein Wettbewerb, ein Verfahren eingebunden, bei dem aus dem Wettstreit von Ideen und Konzepten die für die Fragen besten Antworten hervorgehen. Qualität entsteht nur in seltenen Fällen von allein. In der Regel ist Qualität Ergebnis eines intensiven Dialogs, für den der Wettstreit von Ideen und Konzepten unverzichtbarer „Nährstoff“ ist. Das Gutachterverfahren zur Entwicklung eines urbanistischen Konzeptes zur Neuorganisation der zentralen Achse der „Nordstad“ zwischen den Gemeinden Ettelbruck, Erpeldange und Diekirch ist in der ersten Etappe abgeschlossen.
Es hat gezeigt, wie schwer es, ist die Frage nach der Entwicklung neuer urbaner Qualitäten mit dem heutigen Handlungsrepertoire zu beantworten. Es hat vor allem aber bewiesen, welch ein wichtiger Baustein dieses Verfahren im Gesamtprozess der „Nordstad“-Entwicklung war. Es hat den Dialog angeregt, die Anforderungen und Erwartungen geschärft und die Qualitätsmaßstäbe justiert. Vor allem aber hat es mit einem eindeutigen Siegerprojekt eine klare Entwicklungskonzeption und ein Bild der „Nordstad“ hervorgebracht. Denn für den weiteren Prozess bilden programmatische Anforderungen und abstrakte Pläne allein keine tragfähige Grundlage mehr.

Die Idee der „Nordstad“ muss in den nächsten Phasen zwar technisch und wirtschaftlich weiterentwickelt werden, sie muss aber vorrangig in den Köpfen und in der Gefühlswelt der Bürgerschaft verankert werden. Dafür muss geworben und begeistert werden. Bilder können dies leisten. Programme und Pläne nur selten. Deshalb ist es für den weiteren Prozess, der noch von vielen Hindernissen zwangsläufig begleitet sein wird, von unschätzbarem Wert, dass die erste Etappe der Konzeptentwicklung mit einer einstimmigen Präferenz abgeschlossen wurde.

Die Aufgabe des Wettbewerbs war beileibe nicht einfach. Dass es zu dem letztlich doch klaren Votum gekommen ist, lag wesentlich auch – so widersprüchlich es auch wirken mag – an der hohen Qualität aller Arbeiten. Denn das außerordentliche Engagement aller fünf Teams in allen Phasen des Wettbewerbs hatte entscheidenden Einfluss auf die Qualität der fachlichen und politischen Debatte im Expertengremium. Alle Arbeiten haben wichtige Anregungen für die „Nordstad“-Entwicklung gegeben. Die Siegerarbeit hat allerdings an den strategisch bedeutsamen Orten wichtige städtebauliche Impulse gesetzt. Die zentrale Achse, die das Wachstum bündeln, die der „Nordstad“ Identität verleihen und Rückgrat neuer Quartiere mit urbanen Qualitäten sein soll, spannt sich zwischen den derzeitigen Rückseiten von Ettelbruck, Erpeldange und Diekirch auf. Und dem Siegerprojekt ist es gelungen, dieser Verbindung eine eigenständige Qualität mit hoher Zentralität zu geben und nicht den Charakter von Rückseiten und Zwischenräumen zu verlängern. Dazu zählt vor allem auch die mutige Gestaltung und In-Wert-Setzung der Flächen unterhalb und neben der Schnellstraßenbrücke. Hier befindet sich, so unwirtlich das unmittelbare Umfeld der Brücke auf den ersten Blick auch wirken mag, in der Tat eine Schlüsselstelle für die Entwicklung der „Nordstadt“. Neben vielen Qualitäten in der komplexen Thematik

zeichnet das Siegerprojekt eben vor allem aus, dass es diese Schlüsselstelle identifiziert und städtebaulich gestaltet hat, weil jeder Versuch, das Umfeld der Brücke mit einer stadträumlichen Zäsur zu verbinden, diesem Ort die Chance nimmt, das Tor zur „Nordstad“ zu markieren und die drei Ortschaften räumlich und nutzungsstrukturell erfahrbar miteinander zu verbinden. Mit dem besonderen Projekt des Platzes unter der Brücke kann die „Nordstad“-Idee eine eigene Symbolik erfahren. Ungewöhnliche, ambitionierte Projekte brauchen auch ungewöhnliche Zeichensetzungen.

Prof. Dipl. Ing. Peter LATZ

Landschaftsarchitekt und Stadtplaner OAI Lux, ByAK
TUM Technische Universität München, Fakultät für Architektur, Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und Planung

Es fällt zunächst positiv auf, dass alle Teilnehmer ein ausgearbeitetes Freiflächenkonzept entwickelt haben. Eine differenzierte Typologie von Grünflächen mit verschiedenen Aufgaben gliedert die zukünftige Bandstadt, verändert Landschaft, gibt Raum für Hochwasser, ist klassischer Park usw.
Bei näherem Hinsehen oder einem Vergleich der Konzepte treten deutlich quantitative und qualitative Unterschiede auf. Aufgrund der geforderten Differenzierung in intensive und extensive Flächen (bzgl. Nutzung und Pflege) reichen die Angebote für die intensiven von etwa 10 bis sogar 27 ha. Realistisch wären, bezogen auf den Einwohnerzuwachs von 6.000 Einwohnern, ca. 10 bis 12 ha. Würde man einen zentralen Park für eine Gesamtstadt mit 30.000 Einwohnern kalkulieren, wäre eine Fläche von 15 ha angemessen. Auch sog. extensive Grünflächen benötigen Pflege. Hier sind Räume zwischen 10 und 36 ha angeboten. Auch hier wären ca. 10 bis 15 ha bei geringster Pflege ein realistisches Maß. Den Südhang oder gar den ganzen Goldknapp aus der Landwirtschaft zu holen und zur öffentlichen Grünanlage zu machen, erscheint völlig unrealistisch.

Bei der Entwicklung grundsätzlicher urbanistischer Konzepte werden Grünflächen meist funktionalisiert eingesetzt. D.h, dass es bei solchen Wettbewerben mehr um Standorte geht, dann um bestimmte städtische Funktionen; vor allem sog. Grünverbindungen treten in den Vordergrund. Das ist zunächst auch richtig, wenn man dies als öffentliche Infrastruktur begreift. Die notwendige Einzelqualität der Grünflächen wird dabei scheinbar vernachlässigbar. Vor allem für die Freiräume ist das schade, vielleicht sogar problematisch, weil die Standorte und ihre Größe dann keine echten Freiflächenprogramme erlauben, sondern sich auf die Führung von Fahrradpisten, Spazierwegen und eben „Trennungen“ reduzieren.
Man müsste sicher das Straßennetz in diese Betrachtung mit einbeziehen. Straßen werden von ihrem Signet her als Straßen beurteilt und nicht so sehr von der Qualität ihres Raumes her. Da man gewohnt ist, die Straße als Störung zu sehen, wird ihre potenzielle Qualität als Fußgängerverbindung oder sogar Aufenthaltsraum nicht gesehen.
Die Chancen von Straßen als Aufenthaltsräume sind so zwar implizit geplant und herstellbar, werden aber zunächst nicht angemessen bewertet und gewürdigt.

In diesem Verfahren hat insbesondere der Hauptboulevard hohe Qualitäten, man könnte durch zugeordnete Plätze und Kleingrünflächen diese Qualitäten noch erhöhen. Aus der oben geschilderten Entwicklung entsteht ein ambivalentes Problem. Es werden zu viele, aber zu kleine Grünflächen entstehen, die dann zwar ihre Verbindungsfunktionen erfüllen, aufgrund ihrer geringen Größe ansonsten jedoch keine weiteren Inhalte übernehmen können. So entstehen bei allen Teams in der Summe Grünflächen erheblicher Größenordnung, auch intensiv zu pflegende, die jedoch zersplittert sind.
Eine Anregung könnte sein, in der nächsten Phase das Trenngrün zu reduzieren zugunsten eines eindeutigen Parks (den Nordstadpark), der eine attraktive Programmierung erfahren kann und der außerdem zu zwei kompliziert erscheinenden Problemen wesentliches beitragen kann: Das sind das Hochwasser und der ökologische Ausgleich.
Es sind hierzu zwar von allen Teams Vorschläge gemacht worden, die jedoch im Einzelnen zu hinterfragen und weiterzuentwickeln sind. Die Frage also ist zu beantworten, welche Teile von Grünflächen tatsächlich überflutet werden können und welche Elemente und Parkflächen hochwasserfrei sein müssten, um ihre Funktionen erhalten zu können. Durch die bauliche Verdichtung entstehen Anforderungen an ökologischen Ausgleich; es sind Typologien zu erfinden, die ihre Primärfunktion erfüllen, aber zur Bebauung, hier vor allen Dingen den Wohngebieten, tolerant wären. Die also betreten werden können und in denen der Aufenthalt möglich ist, wo jedoch trotzdem die Ausgleichsfunktion erhalten bleibt.

Eine ganz wesentliche Frage ist die Finanzierung von Grünflächen. Sie kosten zwar viel, jedoch nur einen Bruchteil von baulichen Anlagen. Deshalb sind sie in der Stadtentwicklung als Schrittmacher genutzt worden, d.h. sie sind erstellt worden, bevor die eigentliche Bebauung und die eigentlichen Nutzer dies zwingend erforderlich machten. Prominentes Beispiel der Central Park in New York.

Grünflächen benötigen erhebliche Entwicklungszeiten. Von der Erstellung bis hin zu wirklich belastbaren Freiräumen sind zwischen 7 und 10 Jahre erforderlich. Deshalb macht es doppelt Sinn, sie im Zeitablauf ganz vorne zu sehen. Wäre es nicht eine ideale Situation, mit einem gemeinsamen Park die Identität der Nordstad zu erhöhen? Umgekehrt wären dann alle Konzepte abzulehnen, die die Grünflächen erst in der letzten Phase, also z.B. auf dem Gebiet der Astron vorsehen.
Wie oben schon einmal angesprochen, ist die Qualität der Strassen mit ein Schlüssel zur Beurteilung der „Grünqualitäten“ der Nordstad. Bei den prämierten Teams scheint es möglich, die Profile so zu gestalten, dass sie als Fußgänger- und Radverbindungen hohe Qualität aufweisen. Da der öffentliche Verkehr eine besondere Qualität dieser Nordstad darstellen soll und dies zwangsweise bedeutet, dass er den Aufenthaltsraum der Fußgänger darstellt, ist dies auch notwendig. Auf Verbindungsfunktionen kann dann mit Ausnahme eines Uferweges im eigentlichen Sinne, bei Grünflächen weitgehend verzichtet werden, d.h. sie können nach inneren Regeln aufgebaut werden.
Man könnte soweit gehen, auch Teile als Park zu entwickeln, die später für öffentliche Gebäude und spezielle Funktionen herangezogen werden, um der Zielsetzung Nordstad möglichst schnell zu entsprechen.

Wenig überzeugend erscheinen gestalterische Differenzierungen auf großen landwirtschaftlichen Flächen. Die innere Differenzierung müsste aus ökonomischen Gründen im Regelwerk Landwirtschaft verbleiben; willkürliche Formgebungen, die den Produktionsprozessen zuwider laufen oder diese behindern, bzw. die Implementierung von kostenträchtigen Pflegemaßnahmen nach sich ziehen, tragen bei weitem nicht in dem Maße zur Qualität der Nordstad bei wie es die Plangrafiken suggerieren. Qualitätvolle Verbindungswege in der landwirtschaftlichen Fläche sowie die Erschließung der Hangkante erscheinen ausreichend.

Es erscheint sinnvoll, ein gemeinsames Landschaftsmanagement für die Nordstad zu entwickeln, um Lastenverteilung nicht von kommunalen Grenzen beeinflussen zu lassen. Eine gemeinsame Betriebsgesellschaft und ein Landschaftsmanagementprogramm für einen Zeitraum von 25 Jahren wäre für intensive und extensive Grünflächen sowie für ökologische Ausgleichs- und Hochwasserretentionsräume zu entwickeln.

Philippe GASSER

Urbaniste et ingénieur en mobilité
Citec, CH-Genf

Constituer une ville à partir de 6 communes
Comment faire pour que six petites communes ayant leurs caractéristiques propres puissent devenir une centralité reconnue et non pas être happées par Luxembourg et sa deuxième voire troisième couronne périurbaine ?

Pour réussir ce défi les mots clefs sont notamment : identité, autonomie, attraction sur les villages environnants. Ces caractéristiques seront d'autant plus évidentes que le contraste avec le contexte sera marqué. L'identité de la Nordstad passe, par exemple, par un réseau de transport public qui serve de lien organique, de fil rouge au sein de l'agglomération. Une ligne avec une fréquence élevée entre Diekirch et Colmar-Berg est une des solutions possibles pour constituer ce fil rouge. A plus long terme, la continuité de l'urbanisation entre les noyaux villageois actuels renforcera la cohésion et l'identité de la Nordstad. Ce développement progressif doit commencer par fixer les emprises des voiries structurantes, notamment le boulevard, et mettre en place une première ébauche du site propre bus Diekirch-Colmar-Berg. Lorsqu'un site propre est défini, il constitue souvent un aimant qui organise et structure la ville. La qualité d'aménagement de ces espaces publics renforce aussi l'identité et la centralité d'une agglomération.
La centralité est aussi reconnaissable par le degré d'autonomie d'une agglomération. En disposant d'équipements de niveau régional, la Nordstad s'affranchit de la dépendance par rapport à la ville de Luxembourg et, simultanément, attire les habitants des villages voisins avec ses services et ses équipements. Du point de vue de la mobilité, un grand soin doit être accordé au type et à la localisation des équipements. Implanter un équipement avec de nombreux visiteurs à proximité de la gare d'Ettelbruck ou le long du boulevard favorise l'usage accru des transports en commun.
Rappelons encore que la Nordstad sera d'autant plus perceptible qu'un espace de campagne et de forêt subsistera entre Colmar-Berg et Mersch

Du point de vue de la mobilité, élaborer une vision de Nordstad basée sur les transports en commun et les déplacements de proximité

Parmi les objectifs de développement de l'axe central il y a ceux d'augmenter les parts modales des transports en commun et des mobilités douces. Pour renforcer significativement ces modes de déplacement, il faut réfléchir aux formes urbaines et aux typologies de quartiers qui y sont favorables. D'une certaine manière il faut construire la ville là (et seulement là) où les transports publics peuvent être forts. L'usage accru des transports en commun implique des besoins de déplacement concentrés le long d'une ligne. Il est donc naturel de mettre en place une ligne structurante en fond de vallée entre Diekirch et Ettelbruck et d'y concentrer les développements. A ce titre, le masterplan lauréat développe très bien cette vision de la mobilité.

Le secteur de la gare :
premier vrai test de la capacité à entreprendre

L'aménagement du secteur de la gare a valeur de test pour la réussite de la Nordstad. Il implique un renouveau et une intense collaboration de trois grands acteurs : la Commune, le Service des Ponts et Chaussées et les Chemins de fer luxembourgeois (CFL).
En Europe, les villes et les entreprises de transport public qui se sont mises à valoriser les abords des gares ont découvert un levier très puissant d'urbanité. Rénovés, repensés, ces quartiers sont synonymes de ville contemporaine, vivante, économique et jeune, aux antipodes de la non-ville qui germe autour des jonctions autoroutière et des hypermarchés. C'est par une analyse sans tabou des possibilités de valorisation des terrains ferroviaires, par un examen innovant de la maîtrise des flux routiers et par une rénovation fondamentale des espaces publics locaux que le quartier de la gare peut devenir un des pivots de la Nordstad.
Les abords des gares disposent d'une qualité rare : une accessibilité fiable même aux heures de pointe. Il en découle que le périmètre à distance de marche d'une gare a une très grande valeur. Dans le cas présent, l'espace à disposition est restreint par l'Alzette et la Sûre. Cette contrainte est à la fois une spécificité dont il faut tirer parti - il est exceptionnel d'avoir un quartier de gare qui s'ouvre sur un cours d'eau – et une motivation à examiner très attentivement comment mieux exploiter le rail pour libérer un maximum de surface de valeur stratégique.
Dans ce secteur, les CFL ont certainement une grande responsabilité sur le succès du futur quartier de la gare. Une mise à disposition trop timide des espaces ferroviaires ne permettra pas d'atteindre la masse critique suffisante pour que le quartier de la gare soit attractif pour lui-même. Une analyse très fine des synergies et du programme est aussi à entreprendre. Le caractère public d'une gare et ses horaires d'ouverture sont propices à combiner le service d'accueil aux voyageurs avec ceux d'un commerce aux horaires étendus, d'une pharmacie de garde, de distributeurs d'argent, d'une bonne brasserie et de bien d'autres services. Les avantages que l'on rencontre dans les grandes stations-services sont encore plus pertinents dans les gares modernes.

L'engagement des élus, un impératif pour mettre en oeuvre le masterplan

Le masterplan lauréat, aussi excellent soit-il, n'est rien s'il n'est pas porté et animé par des élus convaincus, engagés et endurants.
Le lauréat a élaboré un projet visionnaire, un masterplan doté d'un souffle généreux pour l'avenir. Il donne une impulsion et une direction claire qui guident vers la construction d'une ville cohérente.
Cependant, le plus gros travail reste à faire : celui de fédérer les intérêts de six communes en une vision partagée, celui de passer de relations de bon voisinage à un projet commun, celui de s'engager sans hésiter lorsque le bon sens indiquera que pour le bien de tous il est préférable d'investir sur des terrains de la commune voisine plutôt que sur les siens. Souvent on reconnaît la force d'un projet lorsque tous les acteurs pris individuellement racontent la même histoire. Qu'il en soit ainsi le plus rapidement possible.
Le masterplan lauréat donne une excellente base de réalisation, il faut maintenant le faire vivre. En tant qu'expert ayant travaillé sur des territoires de culture très diverse ma recommandation est la suivante : multipliez les projets communs, saisissez les occasions de rapprochement, suscitez des interventions concertées, qu'il s'agisse d'événements, d'équipements ou de services. C'est par un travail de rapprochement des personnes que l'on construit une ville

Hans THOOLEN

Projetmanager
Gemeinde Breda, NL-Breda

The competition with a simultaneous development of 5 concepts for the Nordstad in Luxembourg is a next courageous step in a growing planning tradition in this beautiful country (loved by the Dutch). The well organised competitions around the Porte de Hollerich, Belair and Luxembourg-Gare, the projects in the city of Luxembourg and the ambitious Belval industrial site conversion are projects of a European scale.
The challenge of the Nordstad is of great importance for a sustainable national planning concept. The polycentric approach is absolutely necessary, in relation to changing economic and environmental conditions. It is good for the country, and also good for the region, for young and old.

Nevertheless the mission is extremely difficult, to obtain an urbanisation of a relatively undefined zone in a beautiful valley with 6 city councils, almost all the ministries and a railroad organisation. The used method of a simultaneous development of different concepts was absolutely useful to generate elements for the "red wire" (the main elements of a sustainable concept, strong enough to survive the coming planning generations). The winning plan shows best that it is possible to create a special quality of urbanisation and densification with a respect to the existing values and identities of the different villages and the magnificent landscape in the region. It will definitely be possible to create an undivided centrality of special qualities, supported by surrounding qualities of landscape and water. But also elements of the other plans can be used for the definition of a strong and sustainable future for the Nordstad.

I would like to compliment the ministry of Spatial Planning for the organisation of the process, and especially the representatives of the 6

City Councils for their contributions to the evolution of the 5 concepts, referring to the hearts and minds of the people in the region. I also would like to compliment all 5 bureaus for their enormous efforts in this very demanding and complex competition.

I think we succeeded in creating a good direction for further planning activities, in which program, space and realisation strategy will be put together. It will be difficult, and therefore it is of the outmost importance to make a common contract on the elaborated ambition of the Nordstad, in which integral and coherent quality is fixed as a guarantee for inhabitants, investors, entrepreneurs and real estate owners. To set the standard it is important that the central state gives the example with public investments (not only infrastructure, but also the positioning of strategic state functions), as a catalyst for quality and private investments.
In the further elaboration of this ambition special attention should be spent on the social infrastructure. It is good to look for new collectivities with a respect to the existing social values. Last but not least I would like to give the advice to be not too afraid of the water: the threat can be controlled, the chance must be taken.

It was a pleasure and an honour to participate in the Expertengremium. I wish all the people concerned good luck and wisdom in the further development of the Nordstad, and I hope to see the progress in frequent visits to your country !

EINLEITUNG

KONVENTION

Die Nordstad bildet den urbanen Kern der Gemeinden Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck und Schieren.
Eine Konvention für eine interkommunale und integrative Entwicklung der Gemeinden der „Nordstad“, wurde am 24.04.2006 zwischen den 6 Gemeinden Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck und Schieren, und dem luxemburger Staat, vertreten durch das Innen- und Landesplanungsministerium, unterschrieben.
Basierend auf das von der Regierung am 27.05.2003 festgehaltene „Programme Directeur d'Aménagement du Territoire“, besteht der Wille, die zukünftige Entwicklung der 6 Gemeinden, welche derzeit vornehmlich durch ländliche Agglomerationen charakterisiert sind, in eine zusammenhängende Hauptstadt des Nordens wandeln zu lassen.

MITTELZENTRUM / DEZENTRALISIERUNG

Im System der zentralen Orte der, im Programme Directeur beschriebenen, Entwicklungs- und Attraktionszentren „centres de développement et d'attraction”, wird die Nordstad neben Esch-sur-Alzette/Belval/Sanem als eines der beiden Mittelzentren im Land qualifiziert. Neben der Stadt Luxemburg, welche als einzige als ein Entwicklungs- und Attraktions-Oberzentrum gilt, bilden die zwei Mittelzentren die wichtigste Rolle in der Umsetzung einer, von der Politik angestebten, Dezentralisierung des Landes.
Die geographische Position der Nordstad gibt ihr eine fundamentale strategische Wichtigkeit, welche es zu entwickeln gilt, um das Ziel der Dezentralisierung umsetzen zu können.

KRITISCHE MASSE

Ausserdem ist es zwingend, die zunehmende Abhängigkeit der ländlichen Peripherieräume der Nordstad im Bezug zum Zentrum des Landes durch Schaffung von Arbeitsplätzen zu reduzieren. Diese Zukunftsplanung der Nordstad muss Hand in Hand gehen mit der Fertigstellung der Nordstrasse. Eine Bestandsaufnahme ergibt, dass die jetzige Nordstad die notwendige kritische Masse an Serviceleistungen, sportlichen und kulturellen Infrastrukturen, sowie Wohnraum nicht ausweist.

SCHLUSSELPROJEKT IVL

Im Planungsinstrument IVL geht der „Entwicklungsplan Nordstad“ als einer der Schlüsselprojekte hervor (siehe Kapitel IVL).
Im Rahmen der Konvention will das Innenministerium gemeinsam mit den politischen und technischen Arbeitsgruppen der 6 Gemeinden ein Pilotprojekt für die städtebauliche Requalifikation der zentralen Achse Ettelbrück-Erpeldange-Diekirch zügig umsetzen.

Dieses Plangebiet soll das zukünftige Rückgrat der im Aufbau befindlichen „Nordstad“ bilden, welche eine erhebliche Bedeutung für das angrenzende Umland und für den gesamten Norden des Landes darstellt.

NEUORDNUNG

Um diesem Potential gerecht zu werden, bedarf es einer städtebaulichen Neuordnung und Neuorientierung der bestehenden Agglomerationen.
Die heterogene Fläche zwischen den Bahnhöfen von Ettelbrück und Diekirch soll in ein Gebiet mit den Nutzungsschwerpunkten Arbeiten, Wohnen und Freizeit umgewandelt werden und damit einen nachhaltigen Beitrag zur gesamten Nordstad leisten.

HOCHWERTIGE AKTIVITÄTEN

Phasenweise sollen auf dem ca. 300 ha grossen Projektraum (Planungsgebiet und Betrachtungsraum ohne Süd- und Nordhänge) hochwertige stadtkompatible Aktivitäten, sowie qualitativ attraktive Freiräume entstehen. Fünf interdisziplinäre Projektteams werden beauftragt, für dieses städtebauliche Pilotprojekt ein attraktives Gesamtkonzept zu entwickeln, welches die Potenziale des Standortes aufzeigt und Strategien einer städtebaulichen Entwicklung vorschlägt.

ROBUSTHEIT

Gefordert wird ein robustes leistungsfähiges Gesamtkonzept, welches auch in einem größeren zeitlichen Rahmen umgesetzt werden kann und durch eine Entwicklung in Phasen, dennoch seine Identität beibehält. Der städtebauliche Entwurf sollte dennoch die Komplexität der Eigentumsverhältnisse beachten und sie nicht im grossen Masstab in Frage stellen. Gesucht wird eine zukunfttaugliche Vision für die Nordstad als neues Zentrum des Nordens, ein Zentrum in dem sich Arbeiten, Wohnen und Freizeit ergänzen. Diese Impulsgebung würde das gesamte Umland stärken und einen Identifikationsraum für die Einwohner des gesamten Gebietes schaffen. Ein neues WIR-Gefühl der Nordstädter soll sich im konkretem Städtebau finden.

Das Resultate der Entwürfe haben nicht nur einen Impakt auf die 3 unmittelbar betroffenen Gemeinden, sondern auch auf die zukünftige Entwicklung der Nordstad und die Region Centre-Nord. Die Nordstad muss sich mit seinen Unternehmen einer ökonomischen Strategie und einer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Luxemburg-Stadt und Esch-Belval positionnieren.

WIRTSCHAFTSZENTRUM

Die neue Nordstad soll nicht nur national hervortreten, sondern auch international Städten wie Trier, Arlon oder Bastogne gleichwertig gegenüberstehen. Ein wirtschaftliches Zentrum mit Ausstrahlung auf die Großregion ist angestrebt, wo Komplementarität und Synergien zu umliegenden Wirtschaftszentren angedacht werden sollen.

Die Sauer und die Alzette mit ihren Wiesen sind bereits wichtige Identifikationselemente, die es zu stärken gilt und die zusammen mit den Hängen im Norden und Süden den Naherholungsraum der Nordstad bilden.

Um dieses Ziel umzusetzen, ist ein Wandel der aktuellen Situation notwendig. Ländliche Strukturen werden sich über einen längeren Zeitraum in kleinstädtische und städtische Strukturen umwandeln. Es soll auf der Achse eine zusammenhängende Stadt entstehen, die Ihre historischen Wurzeln nicht verlieren soll.

Nachdem die Tallagen der Gemeinden Ettelbrück und Diekirch weitgehend besiedelt sind, bestehen keine großflächige Expansionsmöglichkeiten für Dienstleistungen und städtisches Wohnen mehr in den Tälern.
Eine phasenweise Umwandlung der hochwertigen Fläche des existierenden Gewerbegebietes in ein neues kompaktes Mischgebiet wird neuen Entwicklungsraum schaffen.
Die besondere zentrale Lage des Gebietes innerhalb der Nordstad erfordert eine hohe gestalterische Qualität, sowohl in der Ausformulierung der öffentlichen Frei- und Stadträume, als auch im architektonischen Ausdruck.Die sehr unterschiedlichen Bereiche des Plangebietes fordern eine städtebauliche Vielfalt heraus.

VISION

Gesucht ist eine städtbauliche und architektonische Vision zu Stärkung der Idee „Nordstad“.
Die vorhandenen Zentren von Diekirch und Ettelbrück sollen eine zeitgemässe Verdichtung erfahren und sich verstärkt als Orte des städtischen Lebens entwickeln. Der Ettelbrücker Bahnhof soll zu einer multi-modalen urbanen Plattform und somit zu einem der wichtigsten Bahnhöfe im Norden des Landes mutieren, welcher die Anforderungen an einen modernen und zeitgemässen Bahnhof erfüllen kann.

Dank den Flächen im nördlichen Bereich des Plangebietes, auf dem Gelände der Gemeinde Erpeldange, dagegen ist neues Potenzial im Tal vorhanden, das direkt genutzt werden kann. Das vorhandene ländliche Gefüge ist der Ausgangspunkt für eine neue verbindende städtische Struktur, die Erpeldange in die Achse Ettelbrück – Diekirch einfügt.

MOBILITÄTSKONZEPT

Im Auftrag des Bautenministeriums/der Strassenbauverwaltung, in Zusammenarbeit mit dem Transportministerium wurde die Studie „Concept de mobilité intégré Nordstad“ erstellt. Die Studie zeigt auf, dass mittels einer fundamentalen Reorganisation der Transportinfrastrukturen eine Neustrukturierung des aktuell bebauten Terrains entlang der Achse Ettelbrück-Erpeldange-Diekirch durchgeführt werden kann und der Zugang zu potenziellen Baugrundreserven ermöglicht wird, welche für die Weiterentwicklung der Nordstad unentbehrlich sind. Die Studie thematisiert den nicht mehr zeitgemässigen Strassenquerschnitt der Achse und die dadurch resultierende städtebauliche Zäsur innerhalb der Gemeinden. Um die Gebiete intelligent zu verknüpfen und die gewünschte kritische Masse innerhalb der Achse zu erreichen, untersucht die Studie die Machbarkeit die Schiene durch einen intermodalen Mobilitätskorridor zu ersetzen. Diesbezüglich haben sich die 6 Nordstadgemeinden im «Comité polique Nordstad» vom 27. Oktober 2006 in Diekirch einstimmig zu einem «Remplacement de la ligne ferroviaire par des voies bus compatibles avec une installation tram sur l’axe Diekirch-Ingeldorf-Ettelbruck» geäussert und an das Transport- und Bautenministerium weitergeleitet. Die vorliegende Mobilitätsstudie dient dem Pilotprojekt als Basis-Input (siehe Kapitel Verkehr). Da derzeit kein Zeitplan für die Umstrukturierung der Verkehrskorridore bekannt ist, prüft der Auslober die Robustheit der Entwurfskonzepte, deren Fortschreibung und die Möglichkeit einer mittelfristigen Umsetzung in Teilbereichen.

GESAMTSZENARIO

Das Pilotprojekt soll in zwei Phasen zu einem „Avant-Projet du Plan Directeur“ ausgearbeitet werden. Die Ergebnisse der Planung der ersten Phase (Vision, Raumprogramm und Bilanz der Achse) werden in ein „Gesamtszenario Nordstad“ integriert, das in der „Etude préparatoire“ entwickelt wird.
Die Resultate der 2. Phase fließen direkt in die kommunale Planungen (Plan Directeur, PAP) und in die interkommunale Planung (E.P., PAG) ein. In Planung befindliche private und staatliche Projekte (wie Schulinfrastrukturen, usw.) sollen somit nicht isoliert laufen, sondern in eine Gesamtvision und in eine globale Entwicklungsstrategie der Nordstad mit einfliessen.

Eine Überprüfung der Konzepte durch die Teams im Bezug auf die übergeordneten Arbeitsinstrumente und Rechtsgrundlagen, wie z.B. Programme Directeur, IVL, Plans sectoriels (in Ausarbeitung), u.s.w. wird erwartet und vorausgesetzt.

EXPERTEN - VORPRÜFUNG - KOORDINATION

Expertengremium

Fachexperten

- Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Kunibert Wachten, Stadtplaner, T.U. Aachen, D-Dortmund
- Didier Vancutsem, Stadtplaner/Landschaftsarchitekt, D-München
- Michel Petit, Architekt, Luxemburg
- Philippe Gasser, urbaniste/ingénieur en mobilité, Citec, CH-Genf
- Peter Latz, Landschaftsplaner, D-Kranzberg
- Hans Thoolen, Stadtplaner/Projetmanager, Gemeinde Breda, NL-Breda
- Administration de la Gestion de l'Eau
- Chemins de Fer luxembourgeois - CFL
- Administration des Ponts & Chaussées
- Régime général des transports routiers - RGTR
- Administration des Bâtiments Publics

Sachexperten

Gemeinden:

- Schöffenrat, Bettendorf
- Schöffenrat, Colmar-Berg
- Schöffenrat, Diekirch
- Schöffenrat, Erpeldange
- Schöffenrat, Ettelbrück
- Schöffenrat, Schieren

Ministerien

- Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire :
  - Direction de l'Aménagement du Territoire
  - Direction de l'Aménagement Communal et Développement Urbain
- Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur
- Ministère des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement – Département Logement
- Ministère des Transports
- Ministère de l'Environnement
- Ministère des Travaux Publics
- Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle
- Ministère des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement – Département Classes Moyennes

Beobachtende Experten

- KE – Kommunalentwicklung Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg, D - Stuttgart
  Moderationsbüro des Gesamtprozesses Nordstad (Nordstad-Konferenz, Gesamtstrategie Nordstad)

Vorprüfung

- Lisi Teisen, Architektin
- Frank Nicklas, Architekt
- Adrien Stolwijk, Verkehrsingenieur, bureau d'études Schroeder&Ass.
- Jean-Luc Weidert, Verkehrsingenieur, bureau d'études Schroeder&Ass.

Beratende Experten ohne Stimmrecht

- PAG-Team der Gemeinde Diekirch
- PAG-Team der Gemeinde Erpeldange
- PAG-Team der Gemeinde Ettelbrück
- PAG-Teams der anderen 3 Nordstadgemeinden
- Service technique, Gemeinde Diekirch
- Service technique, Gemeinde Erpeldange
- Service technique, Gemeinde Ettelbrück

Koordination

Innen- und Landesplanungsministerium „Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire"

in Zusammenarbeit mit den 6 Gemeinden im Rahmen der Nordstad-Konvention

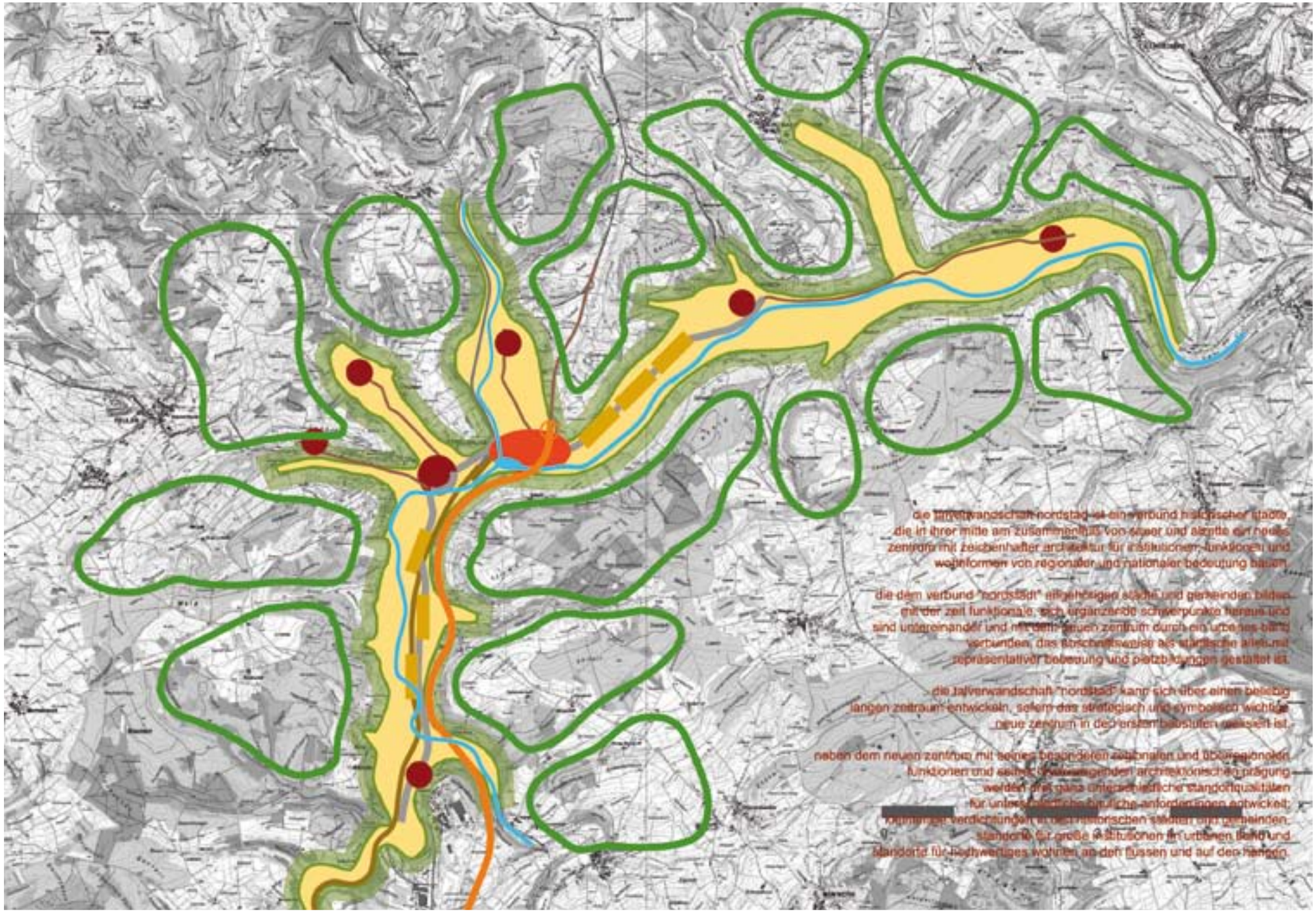
Direction de l'Aménagement du Territoire, Luxemburg

Architekturbüro Teisen & Giesler und F. Nicklas Architekt, Luxemburg

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Schroeder & Associés, Luxemburg

Kunibert Wachten, Stadtplaner TU Aachen / Didier Vancutsem, Stadtplaner/Landschaftsarchitekt / Michel Petit, Architekt / Peter Latz, Landschaftsplaner / Hans Thoolen, Projetmanager Breda / Philippe Gasser, Citec Genève / Robert Kipgen, Administration de la Gestion de l'Eau / Alex Kremer, CFL / Jean-Marie Franziskus, CFL / René Biwer, Administration des Ponts et Chaussées / Roland Fox, Administration des Ponts et Chaussées / Francis Dahm, Bürgermeister Erpeldange / René Hubsch, Schöffen Erpeldange / Jean-Paul Schaaf, député-maire Ettelbrück / Claude Halsdorf, Schöffe Ettelbrück / Nico Michels, Bürgermeister Diekirch / Frank Thillen, Schöffe Diekirch / Herr Albert Back, Bürgermeister Bettendorf / Marie-Josée Atten, Schöffin Bettendorf / Fernand Diederich, député-maire Colmar-Berg / Romain Diederich, Direction

de l'Aménagement du Territoire / Claude Schuman, Direction de l'Aménagement Communal et Développement Urbain / Claude Wagner, Direction de l'Aménagement du Territoire / Guy Besch, Ministère des Transports / Diane Dupont, Ministère des Classes Moyennes, Tourisme et Logement / Viviane Rischette, Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur / Alex Simonis, Direction de l'Aménagement du Territoire / Lisi Teisen, architectes Teisen & Giesler / Frank Nicklas, Architekt / Sybille Waskow, architectes Teisen & Giesler / Adrien Stolwijk, bureau d'études Schroeder & Ass. / Jean-Luc Weidert, bureau d'études Schroeder & Ass. / Jan Currle, Kommunalentwicklung Stuttgart



Leitbild Talverwandtschaft Nordstad

Team 1: **ARBEITSGEMEINSCHAFT NORDSTADT**

TALVERWANDTSCHAFT NORDSTAD

Expertengremium :

SCHWÄCHEN

- Die Qualität der Schollen wird bezweifelt
- Es werden Monofunktionen geschaffen, die nicht unbedingt eine lebendige Stadt erzeugen
- Die Bebauung entlang der Achse ist zu stark auf Arbeiten ausgerichtet und zu wenig auf Wohnen
- Die Bebauung des Goldknapps mit einer aufwendigen Zick-Zack-Erschließung wird als nicht gelungen angesehen
- Die Zentralitätsfrage ist nicht gelöst. Das Konzept beantwortet nicht ausreichend die wesentlichen Fragen
- Unklare Anbindung der südlich der Bahngleise in Ettelbrück gelegenen Potenzialflächen
- Parkplätze unter den Gleisen
- Der Verkehrsfluss auf dem Boulevard zwischen Ettelbruck und Diekirch ist fraglich

STÄRKEN

- Die Anordnung eines Sees ist interessant im Bereich des „Dreieckes“
- Aufheben des Ringverkehrs in Ettelbruck

Team

Architekt / Stadtplaner / Ansprechpartner:
SKT UMBAUKULTUR, D - Bonn

Verkehrsplaner:
ERNST BASLER + PARTNER, CH - Zürich

Landschaftsplaner:
STEIN + SCHULTZ, D - Frankfurt am Main

Konzept

Die Talverwandtschaft Nordstad ist ein Verbund von historischen Städten, die in ihrer Mitte am Zusammenfluss von Sauer und Alzette, ein neues Zentrum mit zeichenhafter Architektur für Institutionen, Funktionen und Wohnformen von regionaler und nationaler Bedeutung formen.
Die dem Verbund ‚Nordstad’ wichtigsten Städte und Gemeinden bilden mit der Zeit funktionale, sich ergänzende Schwerpunkte heraus, die durch ein urbanes Band verbunden sind, das abschnittsweise als städtische Allee mit repräsentativer Bebauung und Platzbildungen gestaltet ist.

Die Talverwandtschaft Nordstad kann sich über einen beliebig langen Zeitraum entwickeln, wenn das strategisch und symbolisch wichtige neue Zentrum in seinen ersten Baustufen realisiert ist.

Entwicklung unterschiedlicher Standortqualitäten:
- Kleinteilige Verdichtungen in den historischen Städten und Gemeinden
- Standorte für große Institutionen im urbanen Band
- Standorte für hochklassiges Wohnen an den Flüssen und auf den Hängen

Arbeitsteiliges Städtenetz mit Schwerpunkten

Ziel der Konzeption ist es, den 6 Gemeinden nicht durch Gründung einer neuen Stadt Konkurrenz zu machen, sondern durch eine Vernetzung untereinander eine Schwerpunktbildung und Arbeitsteilung zu schaffen. Das neue Mittelzentrum findet seinen Höhepunkt in den zentralen regionalen Institutionen am Zusammenfluss von Sauer und Alzette (Ettelbrück).

Bandstadtartige Strukturen

Die räumliche Struktur des neuen Mittelzentrums ist durch die zusammenhängende Tallage mit einer markanten Kontur der begleitenden Hänge vorgezeichnet. Hier soll sich, zwischen den Gemeinden Colmar Berg im Süden, Ettelbrück und Erpeldange in der Mitte und Diekirch im Nord-Osten das neue Mittelzentrum als bandstadtartige Struktur entwickeln mit dem Rückgrat eines Boulevards.

Zentrale Einrichtungen für die Nordregion

In Ettelbrück gibt es die größten zu entwickelnden Flächen, gute Straßenverbindung nach Luxemburg-Stadt und die Endhaltestelle der geplanten Stadtbahn. Hier werden zentrale Einrichtungen plaziert, die der gesamten Nordregion dienen sollen: Schule, Freizeit-, Kultur- und Sportzentrum und Verwaltungszentrum mit einer Außenstelle eines Ministeriums.

Wasser als markantes Gestaltungselement

Am Zusammenfluss der beiden Flüsse wird eine ständige große Wasserfläche angelegt, mit Reserven für ansteigendes Hochwasser, das bei Hochstand das gesamte engere Zentrum umgeben kann.

Wohnen auf dem „Goldknapp“

Von den die Bandstadt begleitenden Hängen ist der „Goldknapp“ für das Wohnen von seiner Lage zum städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkt, in seiner Lage zur Sonne und in seiner moderaten Hangneigung für ein hochwertiges Wohnen besonders geeignet. Die Nordhänge werden nicht bebaut und garantieren damit einen attraktiven „landschaftlichen Blick“ .

Entwicklungsstufen

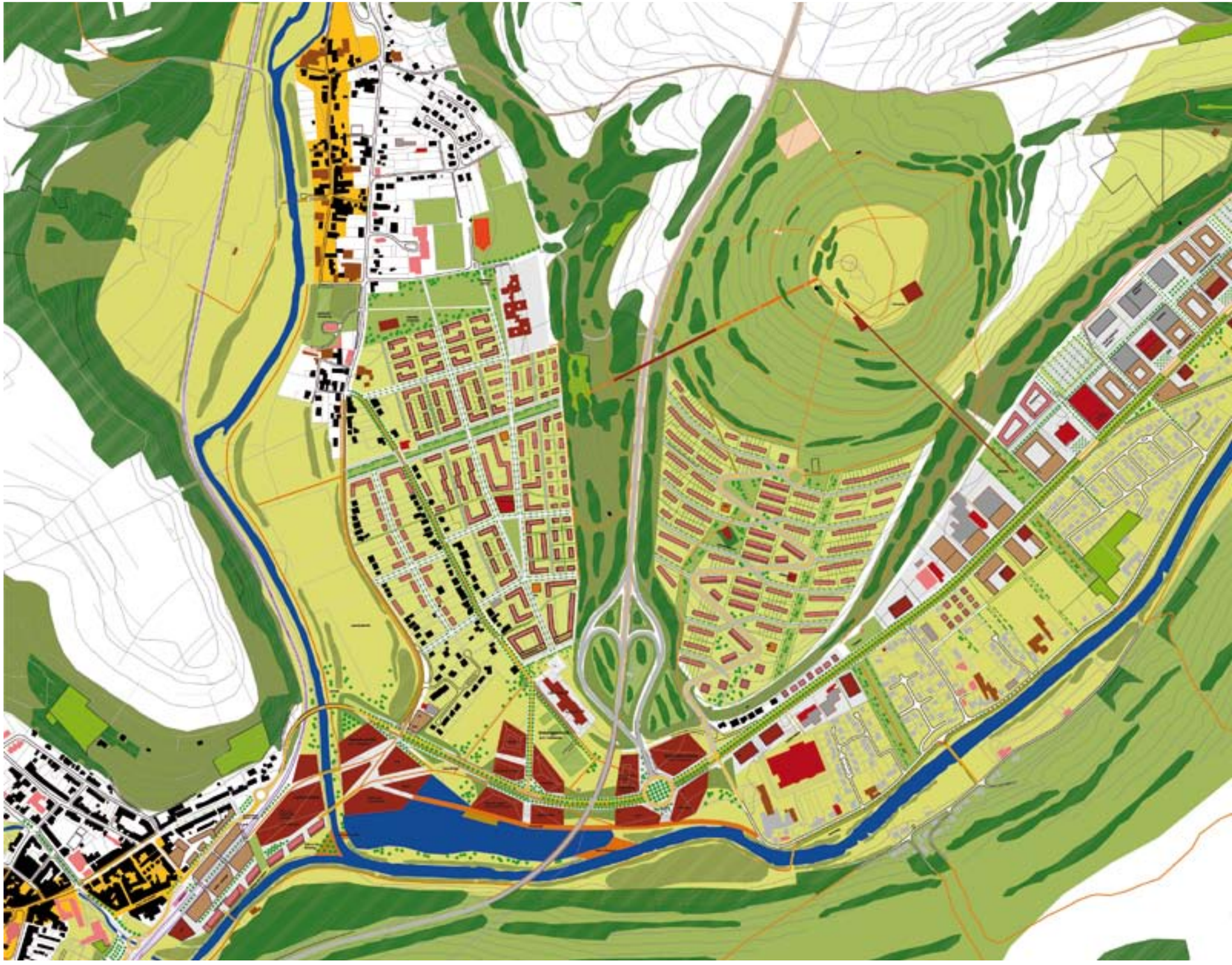
Als Basis der weiteren, langjährigen Entwicklung wird der Boulevard ausgebaut, sowie die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Hochwasser realisiert. Als Auftakt und Zeichen des nationalen Willens zur Gestaltung eines Mittelzentrums im Norden des Landes errichtet der Staat den Schulkomplex und realisiert die Auslagerung des Ministeriums als Kern des Verwaltungszentrums. Es folgt die Realisierung des Freizeit- und Sportzentrums. Alle anderen Entwicklungen fädeln sich nach Bedarf am Boulevard auf.

Landschaft

Der See ist das landschaftliche Herzstück des neu entstehenden Zentrums, dessen Ufer unterschiedlich gestaltet werden, eigene Charakteristika entwickeln und verschiedene Funktionen zu geordnet bekommen.
Ein Auenwanderweg macht die reizvollen Ufersituationen und alten Dorfstrukturen erlebbar und verknüpft die Gemeinden untereinander.

Boulevard

Der Charakter des Boulevards ist durch die Begegnung des Auenbereichs und der dichten, mehrgeschossigen Bebauung auf



der Nordseite geprägt. Diese Begegnung wird auch durch das straßenbegleitende Grün thematisiert (strenge geometrische Formen/ unregelmäßiger Baumreihen).
Der Boulevard endet in Diekirch in einem klassischen, gefassten Stadtplatz und führt als zweispurige Straße weiter.

Landschaftsraum

Radwegekonzept
Eine schnelle Hauptradwegeverbindung ist entlang des Boulevards vorgesehen. Rad- und Wanderwege, die eher der Naherholung dienen, folgen den Flussläufen und Steilhängen und verbinden so Landschaftsraum, Goldknapp, Aue und Stadt miteinander.
Gestaltung Goldknapp
Das Gebiet wird intensiv durch Fußwege erschlossen, ein Ausflugslokal, mit Seilbahn zu erreichen, ist als attraktives Ziel geboten, ein Parkplatz am Unterhang im Norden vorgesehen. Im Übergangsbereich zum Quartier „Goldknapp“ gibt es eine Streuobstwiese, die nachbarschaftliche Aktivitäten erlaubt.

Verkehr

Strategie für einen höheren Anteil ÖPNV und Langsamverkehr

Wichtigste Voraussetzung für das Erreichen eines Modal-Splits von 25% ÖV ist ein wirklich attraktiver ÖPNV, der rasch, pünktlich, bequem, modern und häufig verkehrt.

Allgemeine Massnahmen
- Schaffung einer Mobilitätsstelle in der Nordstad für Einwohner und Firmen
- Kommunikation z.B. durch Ortsplan mit Mobilitätsinfos
- Vorbildwirkung der Behörden

MIV
- Bewirtschaftung Parkplätze außerhalb Wohngebieten (Geld bleibt zweckgebunden)
- Schaffung verkehrsberuhigter Abschnitte
- Car-Sharing-Angebote

ÖPNV
- Konzentration auf ÖPNV-Hauptachse Diekirch – Colmar-Berg
- Auf Hauptachse durchgehender 15-Min-Takt, evtl. mit Verdichtung
- 30-Min-Takt auf den übrigen Linien und Ausrichtung auf Hauptachse
- Modernste Busse, attraktive Haltestellen
- Konsequente Busbevorzugung an Staustellen und Knoten
- Corporate Identity für die Busse («Nordstadt-Bus»)
- Direktbus Nordstad über Autobahn A7 zum Flughafen ist zu prüfen

Fuß- und Radverkehr
- Direkte umwegfreie Zugänge zu den Bushaltestellen und durchgängiges Netz
- Erstellung von gedeckten und zentralen Fahrradabstellplätzen

Opportunität für eine Strassenbahn
Die Nordstadt mit max. ca. 26’000–30’000 Einwohnern ist zu klein für eine Strassenbahn. Eine solche wäre nicht wirtschaftlich. Selbst eine Verdoppelung der Fahrgäste auf der meist genutzten ÖPNV-Strecke (Ettelbrück-Diekirch) könnte mit einem Busbetrieb aufgefangen werden.

Nordumgehung Diekirch
- Gesamtverkehr und nicht Durchgangsverkehr ist Problem in Diekirch
- Mit Nordstad generieren wir Ziel-/Quell- und Binnenverkehr
- Kurz-/mittelfristig Nordumgehung nicht zweckmässig, aber die Option sollte offen gehalten werden

Boulevard zwischen Diekirch und Ettelbruck
Er weist pro Richtung je einen Fahrstreifen für den Bus und den MIV auf. Die Kapazität ist gross genug, um bis zu 30’000 Fz/Tag aufzunehmen (heute ca. 20’000 Fz/Tag). Auf dem Boulevard verkehrt der Bus auf der ganzen Länge auf separaten Busstreifen. Verkehrssteuerung durch eine Lichtsignalanlage für die Einfahrt ins Zentrum Ettelbrücks ist geplant. Eine neue Ache entlang des Bahnhofs Ettelbrück ist sinnvoll (Variante1).

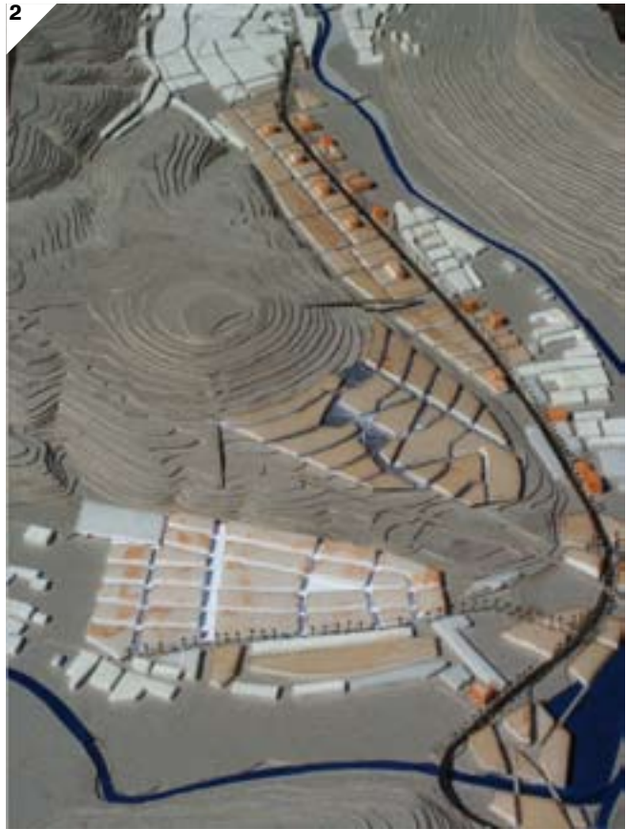
Städtebauliches Konzept

Teilbereich des städtebauliches Konzeptes

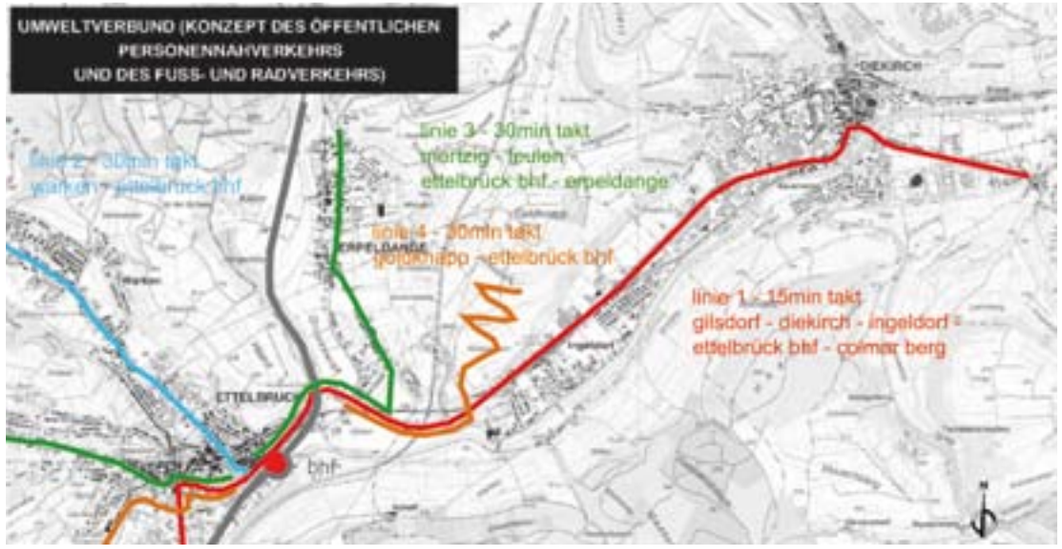
Ettelbrücker Bahnhof - Dreieck Erpeldange/Laduno - Flussmündung

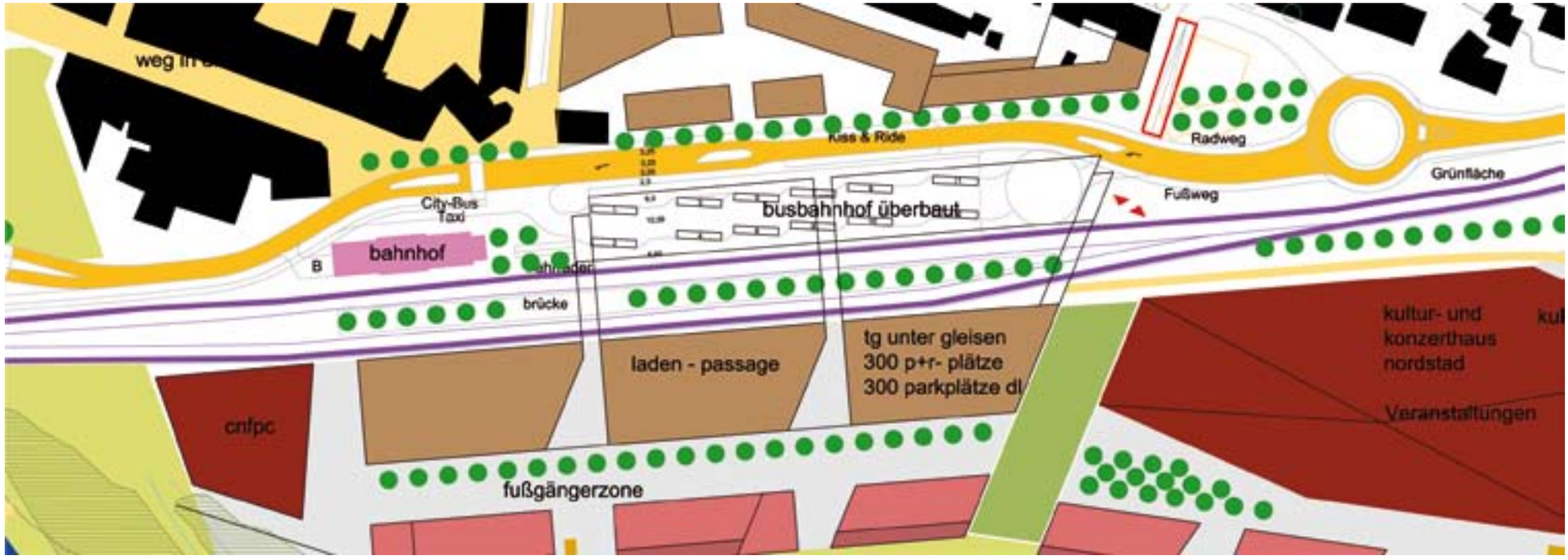
Visionen

1 - Dreieck Laduno
2 - Hangbebauung Goldknapp
3 - Flussmündung
4 - Walebroch

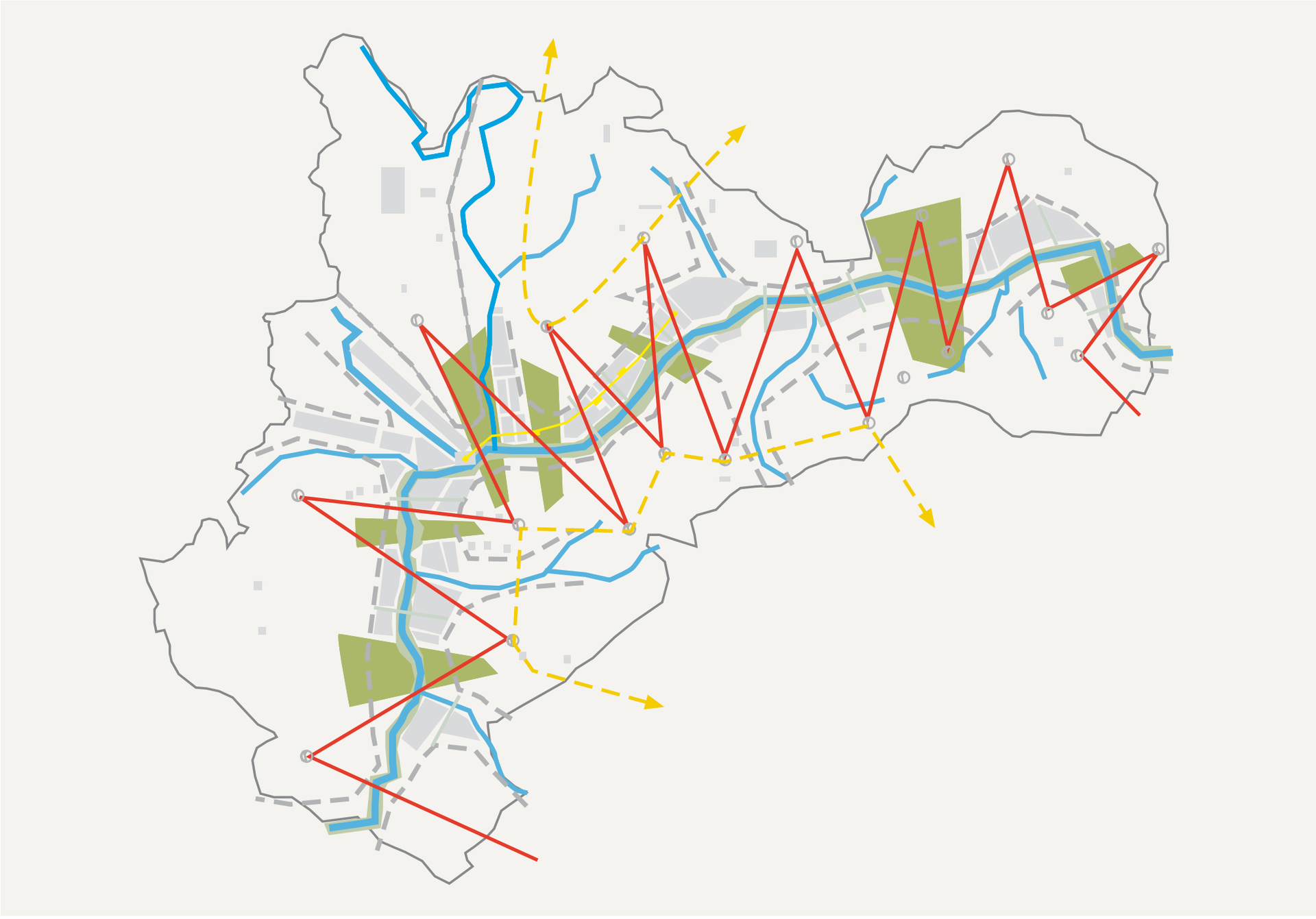


Freiraumkonzept





Verkehrskonzept



Leitbild TRIPOL

Team 2: **NORDPLAN**

TRIPOL

Expertengremium :

SCHWÄCHEN

- Es wird keine Antwort zur räumlichen, städtbaulichen Verbindung der drei Gemeinden geliefert. Am Boulevard im Bereich südlich der Laduno wir keine ausreichende Dichte erzeugt
- Die Zentralitätsfrage ist nicht gelöst. Das Konzept beantwortet nicht ausreichend die wesentlichen Fragen
- Keine vorteilhafte Entflechtung ÖV-MIV in der Zufahrt nach Ettelbruck aus Richtung Osten
- Flexibler Strassenquerschnitt auf dem Boulevard zwischen Ettelbruck und Diekirch
- Verkehrsfluss auf dem Boulevard ist fraglich
- Mit diesem Urbanisationskonzept scheint es schwierig den landesweit angestreben ÖV-Anteil von 25% zu erreichen
- Verlegung der 2 Hauptgleise in Ettelbruck durch Realisierung der neuen Strassenführung der N7

STÄRKEN

- Aufheben des Ringverkehrs in Ettelbruck
- Direkte Anbindung der Potenzialflächen südlich der Gleise in Ettelbruck an den Boulevard N7
- Aufheben des Ringverkehrs in Diekirch

Team

Architekt / Stadtplaner / Ansprechpartner:
DEWEY MULLER ARCHITECTES, L - Luxemburg

Verkehrsplaner:
R+T TOPP SKOUPIL HUBER-ERLER, D - Darmstadt

Landschaftsplaner:
FÖRDER DEMMER, D - Essen

Experte für Hochwasserkonzept:
EEPI, D-Saarbrücken

Konzept

Ausgangslage

Das Tal zwischen Ettelbrück und Diekirch erweckt heute den Eindruck, als hätte sich hier das „gestrandete Treibgut“ der Gemeindeentwicklung vergangener Jahrzehnte abgelagert. Handel, Gewerbe und Industrie mit hochgradiger Flächenversiegelung und Fragmente suburbaner Wohnbaustrukturen haben den einstmals ländlichen Charakter der Auenlandschaft überformt.

Dieser **wertvolle Landschafts- und Siedlungsraum** soll nach den Zielen der Landesplanung zum **urbanen Kern der sechs Nordstad-Gemeinden** entwickelt werden.

Leitbild Nordstad

In der Nordstad treffen die Naturräume Gutland und Ösling aufeinander. Die Flüsse Alzette und Sauer transportieren gewissermaßen die beiden Landschaften mit ihren unterschiedlichen Kulturen in den Siedlungsraum. Diese reich strukturierte Stadt-Fluss-Landschaft und der weite landschaftliche Kontext mit seinen Tälern, Hängen und Kuppen sind die räumlichen Elemente, aus denen das Leitbild für die Nordstad entwickelt wird:

Der urban geprägte **Nordstad-Boulevard** und das natürliche **Flussband** von Alzette und Sauer bilden **das gemeinsame Rückgrat** der sechs Nordstad-Gemeinden. Entlang dieses Rückgrats „vernähen“ **Landschaftsklammern** weitläufig die beiden Talseiten und stellen wichtige übergeordnete Grünzäsuren dar. Grüne **Siedlungsklammern** bilden innerörtliche Freiflächen, welche die beiden Talseiten miteinander verbinden.

Rad- und Fußwege entlang des Flussbandes verbinden die 6 Nordstad-Gemeinden miteinander. Daran knüpft der **Rote Faden** an – ein neues Wegenetz, welches die Flusslandschaft mit der weiträumigen Hügellandschaft verbindet. Wo der „Rote Faden“ auf das bestehende überregionale Rad- und Fußwegenetz trifft, entstehen besonders gestaltete Orte, die **Ösen**, die auf die Nordstad aufmerksam machen und ihre zukünftige Identität mittragen.

Zentralität

Um dem fortschreitenden Konzentrationsprozess in der Agglomeration Luxemburg-Stadt und der damit verbundenen Gefahr schwindender Zentralität der weiter entfernten umgebenden Orte entgegenzuwirken, müssen **eigene, für die Nordstad spezifische zentralörtliche Einrichtungen** als strukturelle und steuernde Elemente etabliert werden.

Aufgrund der bestehenden **Dualität der historisch gewachsenen Orte** Diekirch und Ettelbrück werden den bestehenden Stadtkernen zu deren Stärkung **drei Pole** mit neuen zentralörtlichen Funktionen unmittelbar angegliedert:

- Die multimodale Plattform **„Gare Centrale Nordstad“** verbindet als Drehscheibe des gesamten Öffentlichen Personenverkehrs im Norden des Großherzogtums die Nordstad mit der Hauptstadt Luxemburg und dem Süden des Landes.
- Das **„Umwelt-Forum“**, das in Verbindung mit der Gare Centrale zu einem **Motor des Struktur-wandels** im Luxemburger Norden wird, rückt die Stadtmitte von Ettelbrück näher an die zukünftigen Wohnquartiere auf dem Gebiet der Gemeinde Erpeldange heran.
- Das **„Nordstad-Forum“**, das zum **soziokulturellen Symbol** der Nordstad, der Region Centre-Nord und der alten und neuen Identität des Luxemburger Nordens wird, verzahnt die Stadtmitte von Diekirch unmittelbar mit den neu zu urbanisierenden Flächen der zentralen Achse.

Die **Neuformulierung der gesamten Nordstad und ihrer Infrastrukturen** ist die zwingende Voraussetzung für die erforderliche Zentralitätsbildung. Eine weitere Atomisierung des Siedlungsraumes wäre tödlich für die Idee Nordstad. Dies bedeutet, dass die zukünftige Entwicklung und das kontrollierte Wachstum von Bettendorf, Schieren und Colmar-Berg wie auch der 10 Randgemeinden ein wichtiger Bestandteil der planerischen und politischen Steuerung werden müssen.

Urbanität

Die städtebauliche Neuordnung des Raumes zwischen den Bahnhöfen Ettelbrück und Diekirch konzentriert sich auf die Talsohle zu beiden Seiten des Nordstad-Boulevards, der neuen **Lebensader der Nordstad**. Dabei sollen die Hänge unbebaut bleiben – nicht nur zugunsten der Schönheit und prägenden Kraft des Landschaftsbildes, sondern auch mit dem Ziel einer möglichst kompakten und ökonomischen Quartiersbildung und Erschließung. Die Koexistenz unabhängiger Siedlungskerne wird aufgegeben zugunsten einer neuen **„Stadt der kurzen Wege“** mit eigenständigen Quartieren und gleichberechtigten Kernen unterschiedlichen Charakters.

Unmittelbar angrenzend an **Ettelbrück-Centre** entsteht das neue **Quartier Gare Centrale Nordstad**. Die trennende Wirkung des Durchgangsverkehrs wird aufgehoben, der Bahnhof als Drehscheibe des Nordens „näher an die Stadt herangeholt“. Diese „Befreiung“ des Stadtraums aus den bestehenden Zwängen wird Initialcharakter für die Verwirklichung der Nordstad haben: Infozentrum Vision Nordstad / Service de l'Urbanisme et de l'Architecture Nordstad / Maison de l'Etat / CNFPC / Urbaner, verkehrsberuhigter Büro- und Dienstleistungsstandort am Bahnhof / Innenstadtnahes Wohnen am Wasser / Stärkung der Innenstadtfunktionen Einkaufen, Ausgehen und Wohnen / Lycée Nordstad am jetzigen Standort der Ackerbauschule. Im **Umwelt-Forum** und in der **wieder gewonnenen Auenlandschaft** des Mündungsparks von Alzette und Sauer finden Stadt und Landschaft in einer eigenen räumlich-architektonischen Sprache zueinander. Mit den großen Forschungs- und Entwicklungsthemen Natur und Umwelt tritt die Region Norden hier in eine zukunftweisende Phase des Umgangs mit seinen natürlichen Ressourcen. In direkter Nähe zu den neuen Wohnstandorten von Erpeldange und Ingeldorf entsteht ein hochwertiger, spezialisierter Dienstleistungs-, Forschungs- und Bildungsstandort: Kompetenzzentrum Umwelttechnik / Wasser-Wind-Bioenergie / Institut für umweltbewusstes Planen und Bauen / Dritte-Welt-Zentrum / Institut für Umweltmedizin / Wasserwirtschaftsamt / Tagungszentrum / Mensa / Neuer Standort Ackerbauschule / Sportanlagen. Die Flächen zwischen dem Umwelt-Forum und dem historischen Ortskern von **Erpeldange** sind dem Wohnen gewidmet: Flächensparende familienfreundliche Wohnformen / Naturnahes, teilweise autofreies Wohnen / Dörfliche Quartiere / Betreutes Wohnen / Club Senior / Nahversorgung / Integration Merscher Kinderdorf.

In **Ingeldorf** entsteht nördlich des Boulevards ein **starker Rücken aus städtischen Blöcken** mit urbanem Wohnen und quartiersbezogenem Einzelhandel, mit Büro- und Praxisflächen und nicht störenden Gewerbebetrieben. Zur Hangkante hin geht die Mischnutzung mit abnehmender Dichte über in reine Wohnnutzung. Zwischen Boulevard und Sauer sind die Siedlungsstrukturen heterogener und weniger städtisch. Hier wird unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes das **„Wohnen am Wasser“** thematisiert und der Nordstad-Boulevard in Beziehung zum Flusslauf der Sauer gesetzt. Die neuen Ingeldorfer Quartiere tragen zum mittel- bis langfristigen Zuwachs an Wohnungen und Arbeitsplätzen bei und bilden einen wesentlichen Teil der kritischen Masse, die das Projekt Nordstad benötigt. Sie profitieren von Ihrer kompakten Lage am Nordstad-Boulevard zwischen den beiden Kernen Ettelbrück und Diekirch. Einrichtungen und Nutzungen mit hohem Zentralitätsfaktor sind hier auszuschließen, um nicht einem konkurrierenden dritten Kern Vorschub zu leisten.

Die „natürlichen“ Verdichtungs- und Erweiterungspotenziale von Diekirch sind das **Nordstad-Forum** und **Diekirch-West**. Hier entsteht – als dritter Identitätspol der Nordstad und der Nordregion – ein lebendiges innerstädtisches Quartier mit einem Teil der notwendigen zentralörtlichen Einrichtungen: Maison de la Région Nord / Centre Culturel Nordstad / Kino / Kindertheater / Museum der Sinne / Künstlerateliers / Handel und Dienstleistung / Hotel / Gastronomie / Wellness / Zentrales, urbanes Wohnen / Jugendherberge / Landschaftsbezug mit Rückgewinnung der Flussaue und Naturerlebnispark. Die Aufwertung des Brasserie-Areals und die Verlegung des zentralen Omnibusknotens an die Place Guillaume stärken die bestehende Innenstadt und verzahnen sie mit dem Nordstad-Forum.

Entscheidend für das Gelingen einer **„gemeinsamen Identität Nordstad“** ist die klare Ausrichtung des urbanen Bandes auf die beiden historischen Stadtkerne sowie die **mentale und emotionale Stärkung** der alten Kerne durch die neuen Foren. Urbanität darf hier kein Zufallsprodukt sein, sondern muss mit dem **gemeinschaftlichen Gestaltungswillen** aller Nordstadt-Gemeinden erst geschaffen werden. Dies bedeutet auch, dass die **Idee der Urbanität in die Region hinausgetragen** wird.

Mobilität

Durch den Zentralitätsgewinn der Nordstad ändern sich auch die Verkehrsverflechtungen. Der Anteil an Binnenverkehr und nordstadbezogenem Zielverkehr wird signifikant zunehmen. Damit werden Wege „verkürzt“, die ursprünglich oftmals einen Bezug zu Luxemburg-Stadt hatten. Mit kürzeren Wegelängen kann sich der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs erhöhen. Die Konzentration der städtebaulichen Entwicklung auf die Tallage bietet hervorragende Voraussetzungen für ein attraktives Fuß- und Radwegenetz sowie für die Entwicklung eines hochwertigen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dem ÖPNV wird konsequent Unabhängigkeit und Vorrang gegenüber dem MIV eingeräumt. Der weitgehende Verzicht auf Hangbebauung, die Realisierung urbaner baulicher Dichten an ÖPNV-Haltepunkten sowie die Umsetzung einer „Stadt der kurzen Wege“ durch die Schaffung von weitgehend autarken Quartieren mit standortbezogener „Basisinfrastruktur“ bewirken die effiziente Dämpfung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Flankierende Maßnahmen sind ein restriktives Parkraummanagement und Pilotprojekte wie autofreies Wohnen.

Hochwasser

Ziel der städtebaulichen Entwicklung der Nordstad muss sein, den Hochwasserabfluss bei Extremereignissen nicht nur in seinem Status Quo zu erhalten, sondern ihn soweit möglich zu verbessern und dem Fluss einen Teil seines natürlichen Raumes zurückzugeben. Der für die Realisierung der „Vision Nordstad“ notwendige Stadtumbau der nächsten 20 bis 30 Jahre bietet hierzu eine einmalige Chance. Folgende Maßnahmen sind daher Bestandteil des städtebaulichen Konzepts:

- Erhaltung und teilweise Verbesserung der Retentionsvolumen
- Aufweitung des effektiv durchflossenen Flussquerschnitts und Beseitigung von Engpässen
- Verminderung der Flächenversiegelung

Freiraum und Landschaft

Das Flussband stellt mit dem Nordstad-Boulevard das Rückgrat der Stadt-Flusslandschaft dar. Ein großzügiges Auenband mit zwei unterschiedlich ausgeprägten Seiten wird gebildet. Während die Nordseite die Urbanität und das Thema **„Stadt am Wasser“** aufnimmt, ist die südliche Seite landschaftlicher ausgestaltet. Das Fuß- und Radwegenetz führt beidseitig am Wasser entlang und verwebt die Talaue mit den Hängen. Der Mündungsbereich, in dem sich Sauer und Alzette vereinen, ist ein besonders gestalteter landschaftlicher Ort. Hier werden die alten Nutzungen aus der Aue herausgenommen und dem Fluss ein „Stück Raum“ zurückgegeben.

Teilbereich des städtebauliches Konzeptes

Walebroch - Diekirch West

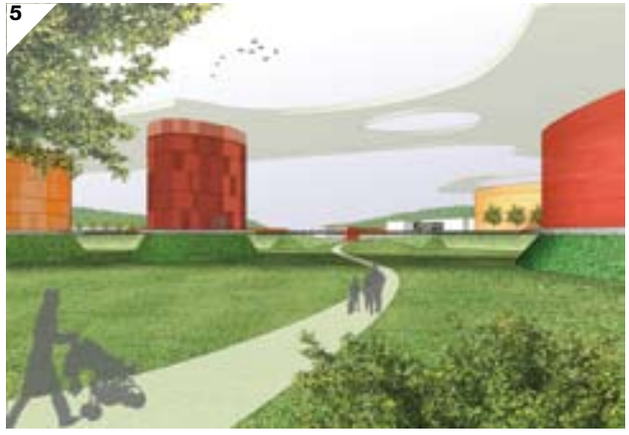
1

2

3

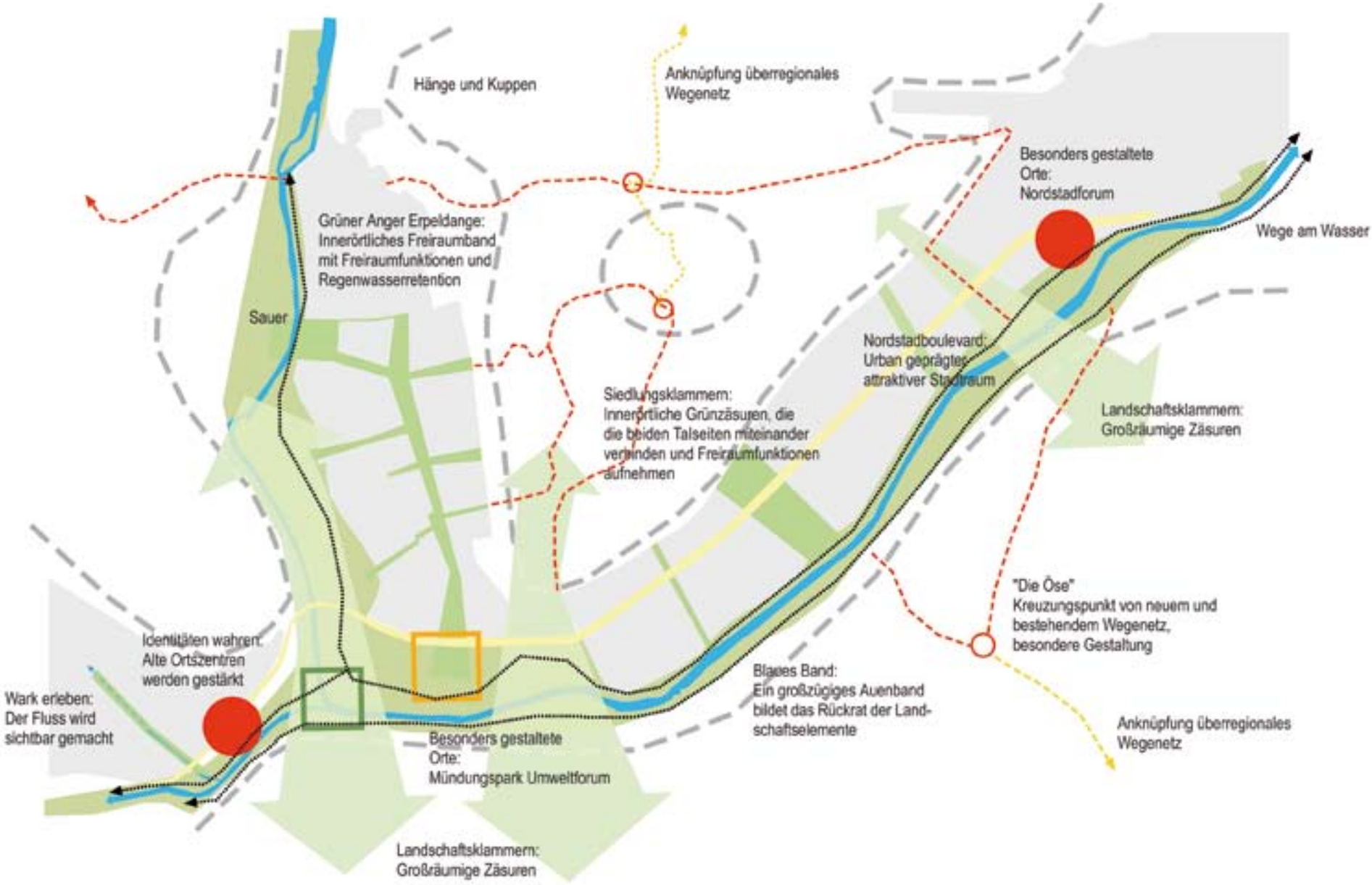
4

5



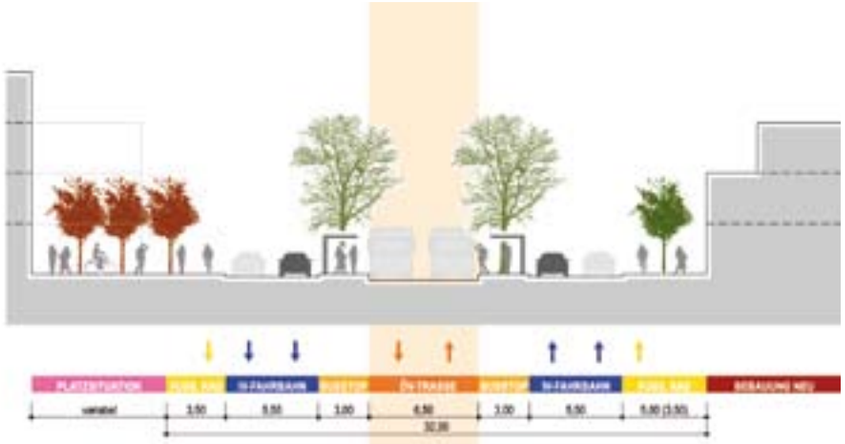
Visionen

1&**2** - Luftperspektiven des gesamtes Gebietes
3 - Nordstadforum
4 - Ettelbrücker Bahnhof
5 - Umweltforum

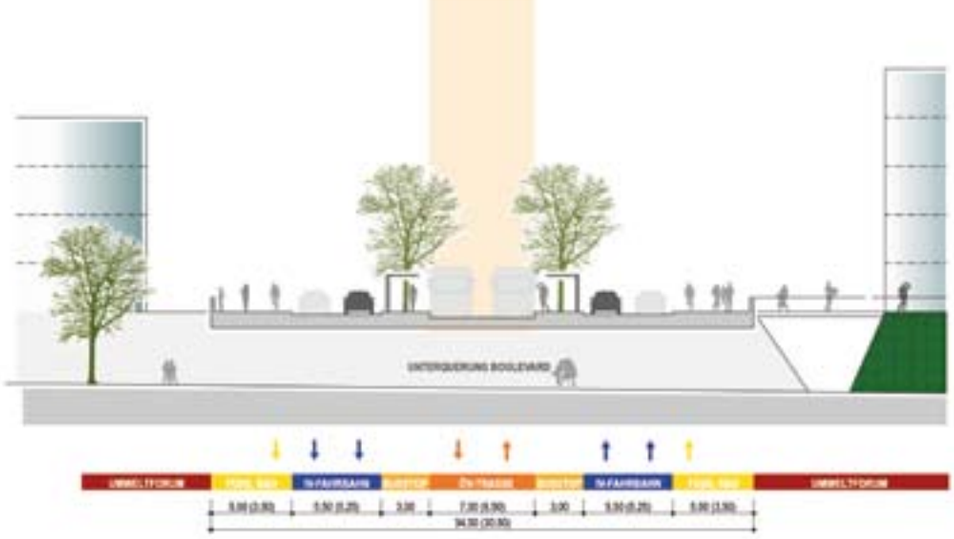


Freiraumkonzept

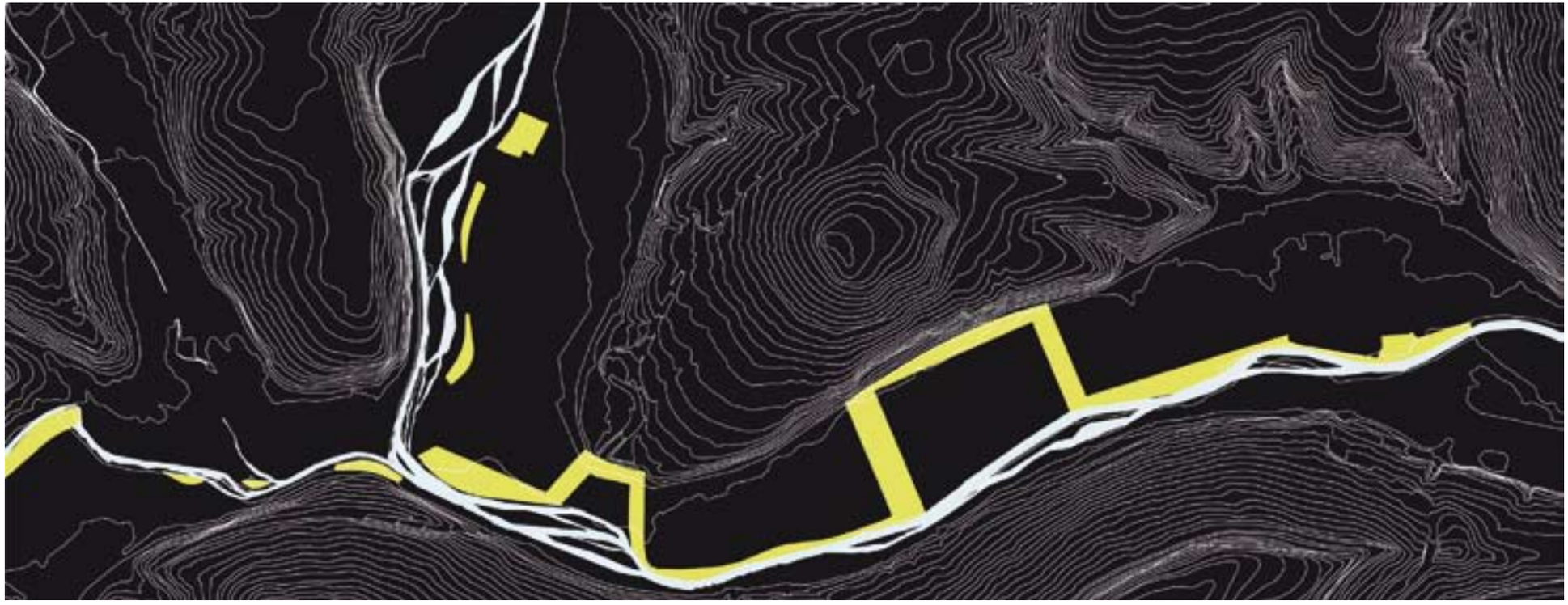
UMWELTVERBUND M 1:12.500



BEREICH AUFWEITUNG. PLATZ



BEREICH UMWELTFORUM



Leitbild Nordstadmäander

Team 3: **NORDstart**

NORDSTADMÄANDER

Expertengremium :

SCHWÄCHEN

- Die Höhe der Einwohnerzahl auf dem Goldknapp erschwert die Anbindung. Der Anschluß an den Goldknapp liegt verkehrstechnisch ungünstig
- Bei einer Fußgängerführung über die Gleise ist eine größere Höhe zu überwinden als unter den Gleisen. Es wird kein neues Bahnhofsgebäude benötigt, es würde ein einfacher Übergang mit Abgängen zu den Gleisen ausreichen
- Die Qualität der Gebäudeansichten des Boulevards wird bezweifelt. Es entsteht eine zu starke horizontale Betonung der Achse
- Der Grün-Mäander ist nicht plausibel
- Die Blockgrößen im Bereich Walebroch sind ungünstig gewählt
- Kapazitätssteigerung für MIV im Zentrum von Ettelbruck und damit Gefahr einer Verkehrszunahme
- Zum Teil überdimensionierte Seitenbereiche am Boulevard N7
- Hohe Anzahl an Kreuzungen auf dem Boulevard zwischen Ettelbruck und Diekirch
- Haltestellen des ÖV in den Grünzügen

STÄRKEN

- Hochwertiges Wohnen am Goldknapp möglich
- Die Hochwasserproblematik ist gut gelöst
- Die Umsetzung in Etappen ist gelöst
- Gute Lösung des Verkehrs um den Bahnhof Ettelbrück.
- Aufheben des Ringverkehrs in Ettelbruck
- Verkehrsberuhigung entlang der Schulen in Ettelbruck
- Entflechtung MIV - ÖV bei der Zufahrt ins Zentrum
- direkte Anbindung der Potenzialflächen südlich der Gleise in Ettelbruck an der Boulevard N7
- Detaillierte Aussagen über zukünftiges Verkehrsaufkommen auf dem Boulevard N7
- 2 Spuren pro Richtung zwischen Patton und der B7 auf dem geplanten Boulevard (dem höchsten Verkehrsaufkommen auf dem Boulevard wird Rechnung getragen)
- Aufheben des Ringverkehrs in Diekirch
- Ausbau der B7 auf 2x2 Spuren von Süden bis in die Nordstad und Vorschlag die Umfahrungsstrassen Ettelbruck und Diekirch zu untersuchen um somit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen im Tal der N7 (geplante Urbanisierung) gerecht zu werden

Team

Architekt / Stadtplaner / Ansprechpartner:
BS+ STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR, D-Frankfurt am Main

Architekt / Stadtplaner:
BESCH DA COSTA ARCHITECTES, Luxemburg
WW+ ARCHITEKTUR + MANAGEMENT, Esch-sur-Alzette

Verkehrsplaner:
TRAFICO, W - Wien / L - Luxemburg

Landschaftsplaner:
BERNARD: SATTLER BÜRO FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, D-Berlin
STADTLAND, A-Wien

Experte:
TR-ENGINEERING, Luxemburg

Konzept

Der Talraum der Nordstad wird durch die Flüsse von Sauer und Alzette geprägt. In deren Landschaftsräume werden inselartige Freiräume eingelagert, die sich ab der Mündung in die zentrale Achse zu einem Mäander vereinen.
Der Mäander ist das Symbol für Flüsse schlechthin. Abgeleitet von den geomorphischen Schlingen eines kleinasiatischen Flusses wurde er im Laufe der Architektur- und Kunstgeschichte zu einem orthogonalen Ornament abstrahiert. Der Nordstadmäander gliedert die Siedlungsstruktur der zentralen Achse ohne sie zu trennen. Er verbindet die Landschaftsteile und die Stadtquartiere gleichermaßen. Er bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten zur Kommunikation und Naherholung.
Der Nordstadmäander symbolisiert die Bedeutung des Wassers für die Nordstad und das ganze Land („Wou d'Uelzecht durech d'Wisen zéit, duerch d'Fielsen d'Sauer brëcht"). Er transformiert die Dynamik der Flüsse in einen urbanen Stadtraum. Der Nordstadmäander bildet Adressen, er wird das Symbol der Nordstad.

Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in der Nordstad wird auch in Zukunft die Eisenbahn mit einem multifunktionalen Bahnhof in Ettelbruck bilden. Um ausreichend Platz für die Verkehrsfunktionen zu erhalten, soll der bestehende Bahnhofsgebäude abgetragen und durch ein neues Gebäude, das über den Gleisanlagen errichtet wird, ersetzt werden. Ein Bahnhof an dieser Stelle bietet die Chance, den Bahnhof, den Busbahnhof und die Mobilitätszentrale in einem Gebäude zu vereinen und gleichzeitig die Verbindung des Zentralbereiches von Ettelbruck mit dem Bahnhofsquartier am Gelände des derzeitigen Güterbahnhof herzustellen.
Die öffentliche Erschließung der gesamten Nordstad erfolgt durch ein in sich vertaktetes und auf den Takt der Eisenbahn abgestimmtes Bussystem, das im Zentralbereich zwischen Ettelbruck und Diekirch im 10 Minutentakt auf einer eigenständigen Trasse verkehrt. In einer späteren Phase kann die Trasse bis Gilsdorf bzw. Schieren/Colmar-Berg verlängert und/oder von einer Straßenbahn befahren werden.

Kfz-Verkehr

Die Haupterschließung und die Verbindung innerhalb der Nordstad erfolgt auch in Zukunft über die N7. Sie wird als grüner Boulevard gestaltet und erhält einen einzigartigen Charakter. In Ettelbruck wird die rue du Canal durch die Verlegung des durchgehenden Verkehrs in das Bd. GD-Charlotte und eine Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die Alzette entlastet. Im Bereich Laduno wird die Erschließung völlig neu strukturiert: Die N7 wird in etwa auf die Trasse der Eisenbahnlinie verlegt, die beiden Kreisverkehre werden aufgelöst und durch lichtsignalgeregelte Kreuzungen ersetzt.
Die Haupterschließung des Bahnhofsquartiers erfolgt von der Kreuzung der N7 mit der Straße nach Erpeldange aus. In Richtung Süden wird das Areal über eine sparsam dimensionierte, als Wohnstraße gestaltete Straße im Bereich der neuropsychiatrischen Anstalt an die N7 angebunden. In Diekirch wird der Kfz-Verkehr über die rue Alexis Heck im Zweirichtungsverkehr abgewickelt, das Sauerufer wird autofrei gestaltet.

Nordstadforum und -verwaltung

Der topographisch gesehen zentrale Raum der Nordstad führt heute ein Schattendasein. Die Mündung der Alzette in die Sauer ist kaum zugänglich, landwirtschaftliche und minderwertigen gewerbliche Nutzungen prägen diesen symbolischen Ort.
Zukünftig soll dieser Raum eine zentrale Funktion für die Nordstad einnehmen, er wird zum Nordstadpark umgestaltet. Der Park soll Treffpunkt für die Menschen werden, zur Kommunikation anregen und attraktive Möglichkeiten zur Naherholung bieten. Man kann die beiden Flüsse erleben, den Wechsel der Wasserstände nachvollziehen, auf der Wiese spielen oder sich einfach erholen. Ladunoberereich und Ettelbruck werden über einen Steg miteinander verbunden. Wege führen ins obere und untere Sauertal sowie in Richtung Goldknapp. Ein hochwassergeeignetes Café besetzt das Mündungsareal und ist Knotenpunkt im Wegenetz der Nordstad.
Zwischen Nordstadpark und grünem Boulevard spannt sich das Nordstadforum auf. Es besteht aus einem großzügigen Platz und einem westlich angrenzenden Gebäude, dem Nordstadhaus. Das Nordstadforum bildet die Mitte der Nordstad. Es vereint urbane und landschaftliche Gestaltung und symbolisiert somit das Selbstverständnis der Nordstad auf besonders eindrucksvolle Weise.
Im Nordstadhaus findet insbesondere die Nordstadverwaltung ihren Platz- Sie ist Kompetenzzentrum für das Kooperationsprojekt Nordstad und setzt Impulse innerhalb der Nordstad, für den Norden

Luxemburgs sowie im Wettbewerb der europäischen Regionen. Sie ist Treffpunkt für Menschen mit einem neuen Verwaltungs- und Serviceverständnis.

Thermenviertel

Die Nordstadtherme in Diekirch wird eines der Schlüsselprojekte der Nordstad. Die teilweise minderwertigen oder unverträglichen gewerblichen Nutzungen nördlich der Route d´Ettelbruck entsprechen langfristig nicht mehr den Qualitätskriterien für diesen zentralen Raum der Nordstad.
Das Konzept für diese Flächen sieht urbanes Wohnen und Arbeiten sowie hochwertige Nutzungen aus den Bereichen Torismus, Gesundheit, Pflege vor. Kernstück des Quartiers wird die Nordstadtherme sein, ein Bad für höchste Ansprüche. Unterschiedliche Angebote zur Erholung, für Wellness, Pflege, Gesundheit und Sport sprechen ein internationales Publikum an. Die Nordstadtherme wird eine weithin bekannte Attraktion sein und knüpft an die große touristische Tradition Diekirchs an. Die Nordstadtherme und die ergänzenden Nutzungen des Gesundheits- und Wellnessclusters werden Arbeitsplätze schaffen und die Wirtschaft der Nordstad stärken. Um einen optimalen Bezug zur Flusslandschaft der Sauer herzustellen wird die Route d´Ettelbruck als Straße aufgegeben. Ihre Funktion übernimmt der grüne Boulevard. Die anstelle der heutigen Straße entstehende großzügige Thermenpromenade lädt zum Flanieren und Verweilen ein, die Ausblicke in die gegenüberliegende Landschaft der Haard können von Verkehrslärm unbeeinträchtigt genossen werden.

Kreativ Campus Laduno

Das Laduno-Quartier liegt im Schnittpunkt der Nordstadachsen und ist bequem mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl innerhalb der Nordstad als auch überregional erreichbar. Alt und neu treffen aufeinander: die Revitalisierung des alten Ladunogebäudes und die neue Bebauung des Laduno-Dreiecks. Das Areal ist in kleine, lebendige Strukturen unterteilt, die einander ergänzen. Jede/r Nutzer/in findet sein/ihr ganz persönliches Umfeld. An diesem prominenten Standort treffen Creative Industries, Dienstleister, Handwerker, Forschungsinstitute, Bildungseinrichtungen, Service und Managmentecenter aufeinander. Ihre Synergien dynamisieren den „Kreativ-Campus“. Die Vision von erstklassigem Branchenmix und neuen Impulsen gelingt durch ganzheitliche, nachhaltige Nutzungskonzepte, die eine langfristige Perspektive garantieren.

Städtebauliches Konzept

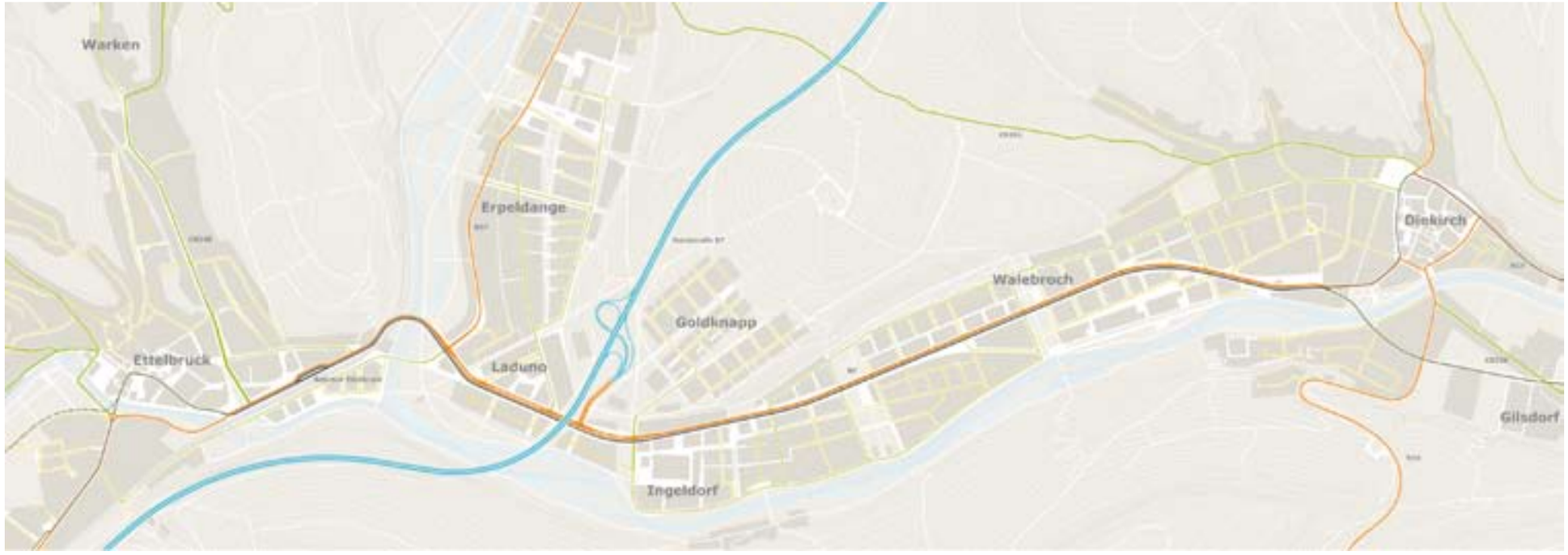
Teilbereich des städtebaulichen Konzeptes

Ettelbrücker Bahnhof bis Dreieck Erpeldange

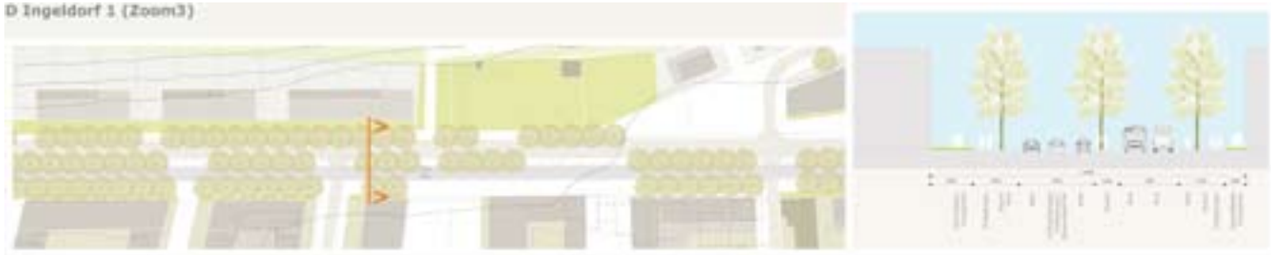
Visionen

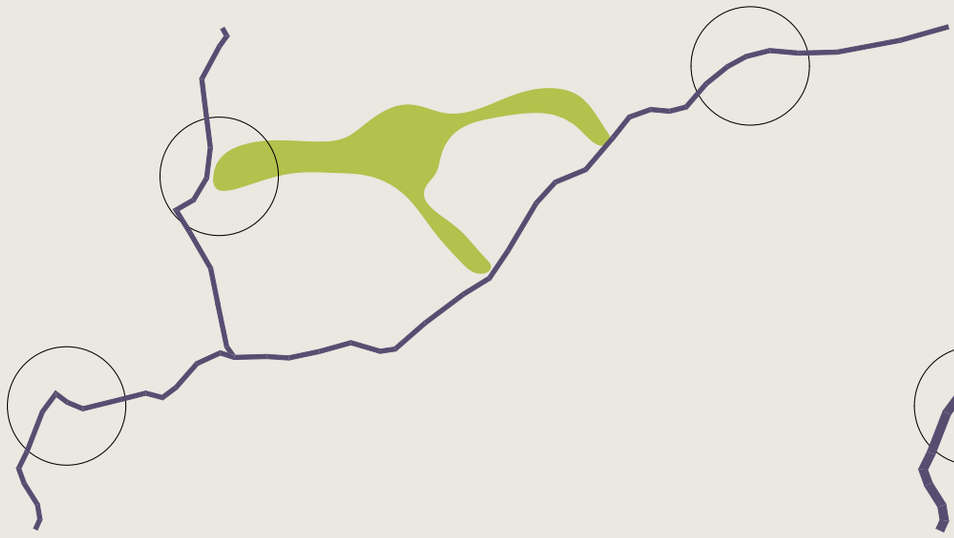
1 - Nordstad-Pavillon an der Flussmündung
2 - Luftperspektive der gesamten Achse
3 - Uferpromenade im Thermenviertel
4 - Dreieck Erpeldange/Laduno

Freiraumkonzept

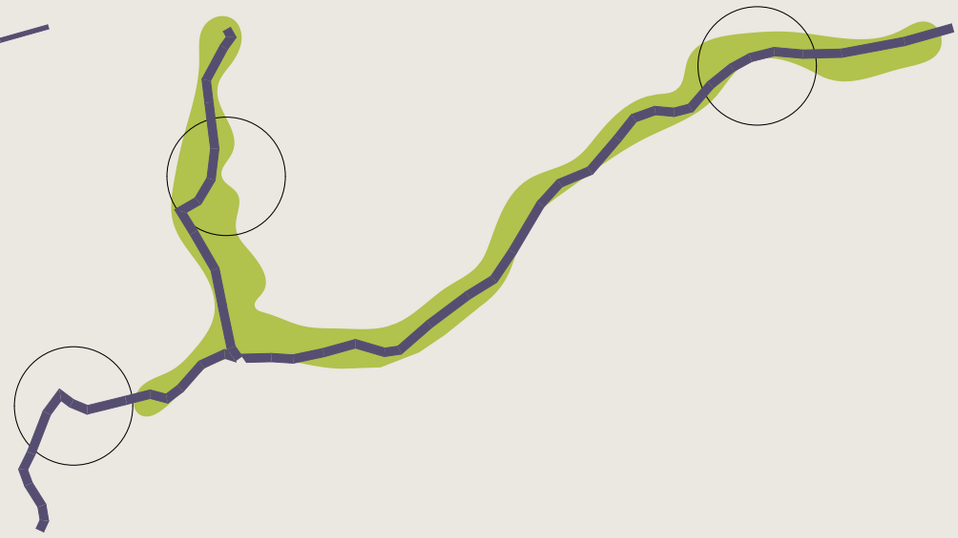


Verkehrskonzept

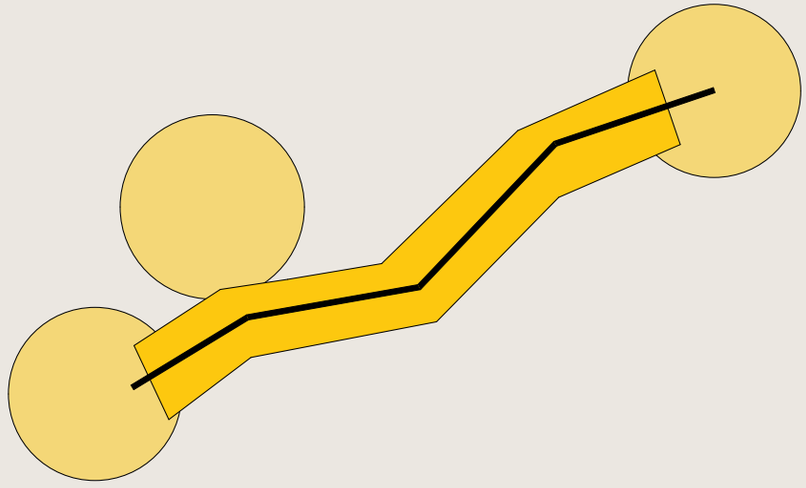




Landschaft als Verbindung



Fluss als Rückgrat



Urbanes Band als Spange

Leitbild Die ökologische Stadtregion der Zukunft

Team 4: **WERKGEMEINSCHAFT NORDSTADT**

DIE ÖKOLOGISCHE STADTREGION DER ZUKUNFT

Expertengremium :

SCHWÄCHEN

- Der Verkehr auf der Südseite des Bahnhofes Ettelbrück ist nicht gelöst: unklare Anbindung an den Boulevard N7
- Ettelbrück ist städtebaulich nicht an den Bahnhof und an die Südbebauung angebunden
- Das Konzept ist sehr fragmentarisch und eine Zentralität ist nicht erkennbar
- Die Anlage eines Sees kann durch einen kontrollieren Abfluß geregelt werden. Die aktuelle Wassermenge ist im Sommer allerdings eher gering.
- Die Hangbebauung des Goldknapps wird als schwierig angesehen
- Keine grundlegende Reorganisation des Ringverkehrs in Ettelbruck
- Busspur auf dem Boulevard in südlicher Seitenlage, obwohl eine dichtere Urbanisierung nördlich geplant ist
- Geplante Busspur auf dem Ringverkehr in Diekirch (Spurenreduzierung) ohne weitere Neuorganisation des Verkehrs
- P&R-Anlage im Zentrum Diekirchs
- Der Verkehrsfluss auf dem Boulevard zwischen Ettelbruck und Diekirch ist fraglich
- Keine konkreten Angaben über zukünftiges Verkehrsaufkommen

STÄRKEN

- Die Insel im Übergang Ettelbrück – Erpeldange wird als gelungen angesehen
- Die Grünflächen sind in der Größenordnung angemessen.
- Zum Teil verkehrsberuhigter Bahnhofsvorplatz in Ettelbruck
- Entflechtung MIV - ÖV bei der Zufahrt ins Zentrum (keine Kapazitätserhöhung für den MIV Richtung Ettelbruck, jedoch Vorteile für den ÖV)

Team

Architekt / Stadtplaner / Ansprechpartner:
REICHER HAASE ARCHITEKTEN, L - Vianden

Architekt / Stadtplaner:
HOLWECK MERGEN & ASS, L - Diekirch

Verkehrsplaner:
BSV, D - Aachen

Landschaftsplaner:
WERKGEMEINSCHAFT FREIRAUM, D - Nürnberg

Experte:
PROF. DR. JOACHIM VOSSEN, ISR, D - Göttingen

Konzept

„Eis Stad soll eng Stad sin wou et gutt as fir ze liewen, wou d'Schaffe Freed mecht, wou d'Waasser kloor an d'Loft proper as, a wou d'Leit zesummenhalen, wou d'Foussgänger nach kennen zu Fouss goen an d'Autofuerer ouni Gefor fir sech a fir déi aner kennen zirkuléieren. Eng offe Stad wou déi vu baussen gären hifueren, well jidfereen sech do doheem fillt. Dat soll mäi Wosch fir Är Stad sin!"
Adrien Ries, 2. Juni 1973

Überregionale Einordnung und Bedeutung

- Die Nordstad braucht ein eigenes Profil, das sich von der Stadt Luxemburg und Esch unterscheidet!
- Das zukünftige Image der Nordstad muss mit diesen bereits vorhandenen regionalen Werten kompatibel sein und zugleich seine eigene Nische finden, die mit diesem Kontext verknüpft ist!
- Die Nordstad muss Mittelzentrum werden, auch für den benachbarten deutschen Grenzraum!
- Die Nordstad muss die Bedürfnisse ihres Umlandes erfüllen!

Städtebauliches Leitbild

Das städtebauliche Leitbild für die Nordstadt setzt sich im Wesentlichen aus drei Komponenten zusammen:
- Ein Landschaftsraum verknüpft die Stadtparks und den landschaftlichen Höhepunkt, den Goldknapp, miteinander.
- Der Flussraum von Alzette und Sauer bildet das landschaftliche Rückgrat.
- Zwischen Ettelbrück und Diekirch wird ein urbanes Band aufgespannt.

Diese Leitgedanken verbinden sich zu einer neuen Komposition aus Gebautem, Landschaft und Wasser.

Verkehr

Für die **Entwicklung der Nordstad** spielt eine hochentwickelte verkehrliche Infrastruktur eine bedeutende Rolle. Der Straßenraum zwischen Diekirch und Ettelbruck soll in der Nordstad das **Rückgrat** bilden, dass die **Verbindung** zwischen den beiden Städten **ablesbar** werden lässt. Von diesem städtischen Raum muss der Aufbruch in die Nordstadt ausgehen, indem eine Straße mit vielfältigem funktionalem Angebot und hoher Effizienz, mit Identität bildender Gestaltung und hohem Aufenthaltswert entsteht. Ein qualitätsvoller **„Grüner Boulevard"** als kontinuierliches Band zwischen den Zentren muss vor allem die Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes, d. h. Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Fahrgäste fördern, um eine vergleichbare Ausgangsposition für alle Verkehrsarten anbieten zu können.

Städtebauliche Bausteine

Aufwertung der vorhandenen Stadtzentren
Die beiden Zentren von Ettelbrück und Diekirch spielen heute und zukünftig eine starke Rolle in der Nordstad. Sie sind die urbanen Pole, in denen der kleinteilige Einzelhandel, Fachgeschäfte, durchsetzt mit Dienstleistung und Wohnen, verortet ist. Insbesondere durch die Aufwertung der öffentlichen Räume soll die Attraktivität dieser Zentren erhöht und die Lebendigkeit im Sinne von öffentlichem Leben gestärkt werden.

„Grüner Boulevard" als Rückgrat
Der „grüne Boulevard" zwischen Ettelbrück, Erpeldange und Diekirch ist das funktionale und bauliche Rückgrat der Nordstad. Als Verkehrsspange übernimmt er die Verknüpfung der Stadt- und Ortsteile, aber ist zugleich ein prägendes räumliches Element.

Urbanes Entwicklungsband
Beiderseits des „grünen Boulevards" entwickelt sich ein urbanes Band mit einer kompakten Baustruktur zu einem nachhaltigen Wohn-, Arbeits- und Lebensraum. Das Band gliedert sich in einzelne Quartiere, die mit jeweils eigenen urbanen Qualitäten Identität stiften.
„Wohnen und Arbeiten am Wasser"
Südlich der Achse bieten in Erpeldange und mittelfristig auf dem Astron Gelände urbane Strukturen Raum für Wohnen und Arbeiten am Wasser. Die Uferpromenade wird durch gastronomische Nutzungen im Erdgeschoss belebt. Dem Hochwasserschutz wird durch die Höhenlage der Erdgeschosse Rechnung getragen. Der Sockel wird als Tiefgarage genutzt, die in Teilen geflutet werden kann, so dass in diesen Bereichen kein Retentionsraum durch die Neubauten verloren geht. Die bestehende Einzelhausbebauung in Ingeldorf, geschützt durch die neu angelegte Schutzmauer, wird hingegen nicht verdichtet. Ziel ist es, die freien Parzellen auch langfristig als Retentionsraum zu erhalten und diese Funktion durch gezielte Maßnahmen (Anlage von Flutmulden) zu unterstützen.

Flexible, nutzungsgemischte Quartiersbausteine
Die gemischten Quartiere im Anschluss an das Laduno Gelände und nördlich der Achse in Richtung Diekirch bieten Raum für unterschiedliche Nutzungen. Im Anschluss an das Laduno Gelände entsteht ein Quartier, das die Funktion eines Versorgungsschwerpunktes für die anschließende Wohnbebauung in Erpeldange übernimmt. Die Einteilung der Baufelder auf den heute gewerblich genutzten Flächen in Richtung Diekirch orientiert sich an der gegeben Parzellenstruktur, so dass die Möglichkeit besteht, vorhandene gewerbliche Betriebe und Handelsnutzungen zu integrieren. Quartiersplätze mit angelagerten Nahversorgungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur bilden die Quartiersmitten.

Die Flussläufe als Identitätselement
Für die Nordstad sind die beiden Flusstäler ein prägendes Kontinuum, das sie in ihrer gesamten Ausdehnung begleitet, mit den Altorten verbindet und die Bezüge in die umgebende Landschaft herstellt. Ihre hochwassersichere Plateaulage erlaubt eine Öffnung der einzelnen Siedlungsabschnitte zu den Flussläufen über unmittelbare Zugänge oder quer verlaufende Grünzäsuren in angemessenen Abständen und geeigneten Bereichen. Naturnahe Flussabschnitte mit beidseitigen Begleitwegen wechseln dabei mit Sport- und Freizeitangeboten in Talaufweitungen.

Quartier Bahnhof Ettelbrück - Mobilität und Einkauf
Der Bahnhof wird zum neuen multifunktionalen Verkehrsdrehpunkt für die Nordstad ausgebaut mit der zentralen Umsteigefunktion von Bus und Bahn. Das gesamte Bahnhofsquartier wird umstrukturiert, um den Bahnhof stärker mit der Ettelbrücker Innenstadt zu verbinden. Auf dem ehemaligen Gütergleisareal entstehen am Ufer der Alzette die „Nordstad-Arkaden“, die als ergänzender Einkaufsmagnet die Innenstadt aufwerten und Ettelbrück auch überregional zu einem attraktiven Standort machen. Eine „Stadtbrücke“ schafft den Brückenschlag über die Gleise und bindet das Gelände an das Zentrum an. Gleichzeitig bildet die Promenade den Auftakt der Verbindung entlang des Flussufers in Richtung Diekirch.

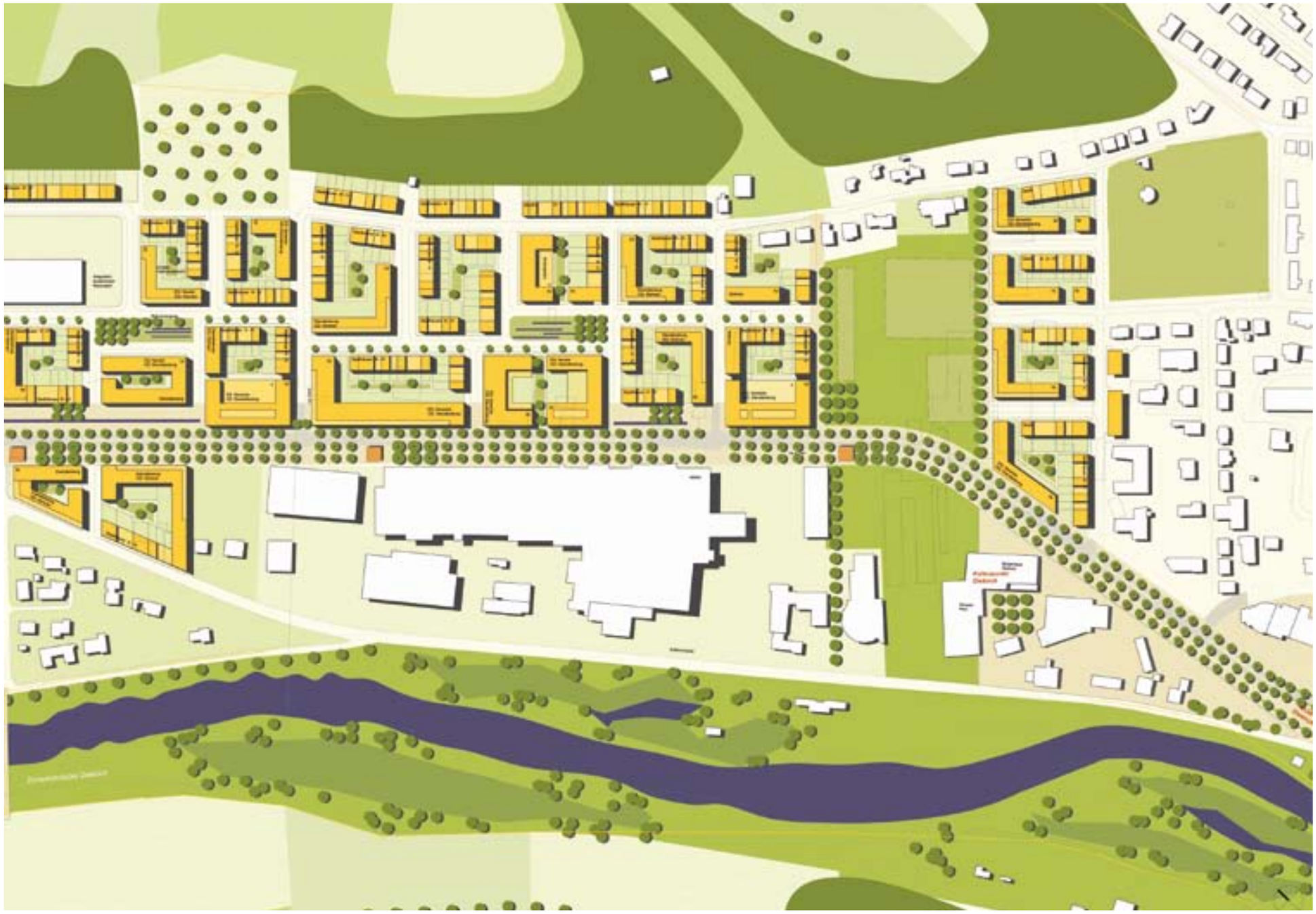
„Insel“ als Trittstein
Die Insel als bebauter Trittstein, umspült vom Wasser der Sauer, übernimmt die Funktion eines räumlichen Brückenschlages zwischen den Ortsteilen. Belegt mit öffentlichen Nutzungen, der Weiterbildungsschule CNFP, dem Bürgerzentrum, Außenstellen der Ministerien der Stadt Luxemburg als auch einer neuen Bibliothek, wird sie zu einem wichtigen Bildungs- und Verwaltungsstandort der Nordstad.

Kulturpark in Diekirch
Rund um das bestehende Bürgerhaus Diekirch wird ein Kulturpark durch Umnutzung der bestehenden baulichen Strukturen und mittelfristige Neuorganisation entwickelt. Ein multifunktionales Gebäude für Kino- und Konzertnutzung sowie ein neues Jugendhaus mit Jugendherberge wird ergänzt durch Sportflächen und Wellness-Einrichtungen auf dem ehemaligen Astron-Gelände. Hier entsteht ein Freizeit- und Wellnessbereich mit einem attraktiven Angebot für Jung und Alt.

Wohnen am Fuße des Goldknapp
Auf den flachen Hängen des Goldknapp trägt ein kompaktes Entwicklungsfeld den begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten im Talraum Rechnung. Hier soll bedarfsabhängig ein urbanes Quartier mit einer südausgerichteten Bebauung entstehen. Aktive und passive Solarenergie-Nutzung machen dieses Gebiet zu einem energetisch autarken Quartier mit Symbolcharakter für die Nordstadt als ökologische Stadtregion, angebunden über eine gute ÖPNV-Verbindung und ausgestattet mit entsprechenden Infrastruktureinrichtungen.

Goldknapp als „Belvedere“
Der Goldknapp als landschaftlich exponierter Hügel mit einer besonderen Aussicht in das Umland wird in das Gesamtkonzept als Landschaftsraum integriert. Er soll langfristig zu einem besonderen Aussichtspunkt mit gastronomischer Nutzung und Hotel entwickelt werden und damit zu einem wichtigen touristischen Attraktor in der Region und darüber hinaus werden.

Städtebauliches Konzept



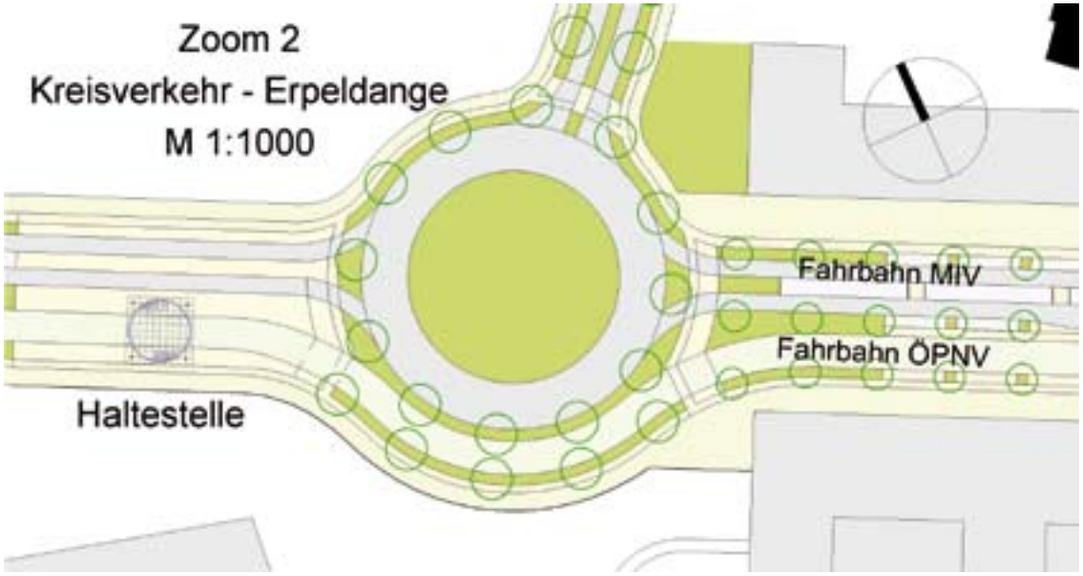
Teilbereich des städtebaulichen Konzeptes

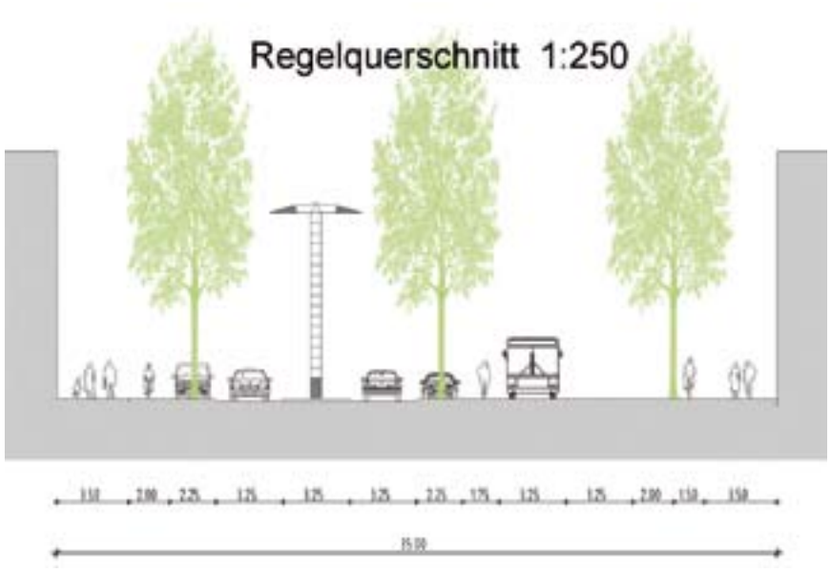
Walebroch / Diekirch West

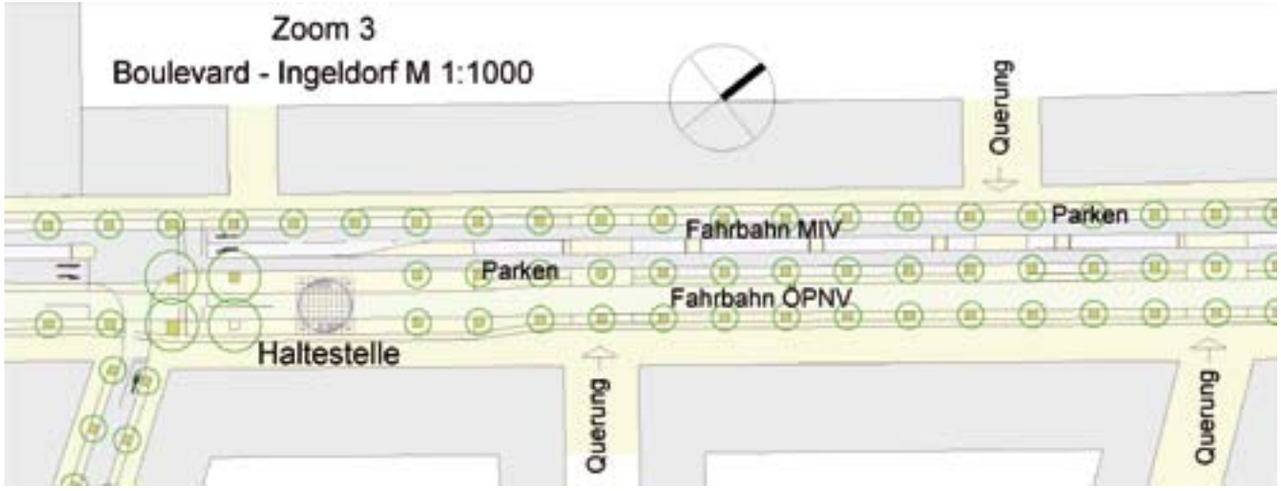
Visionen

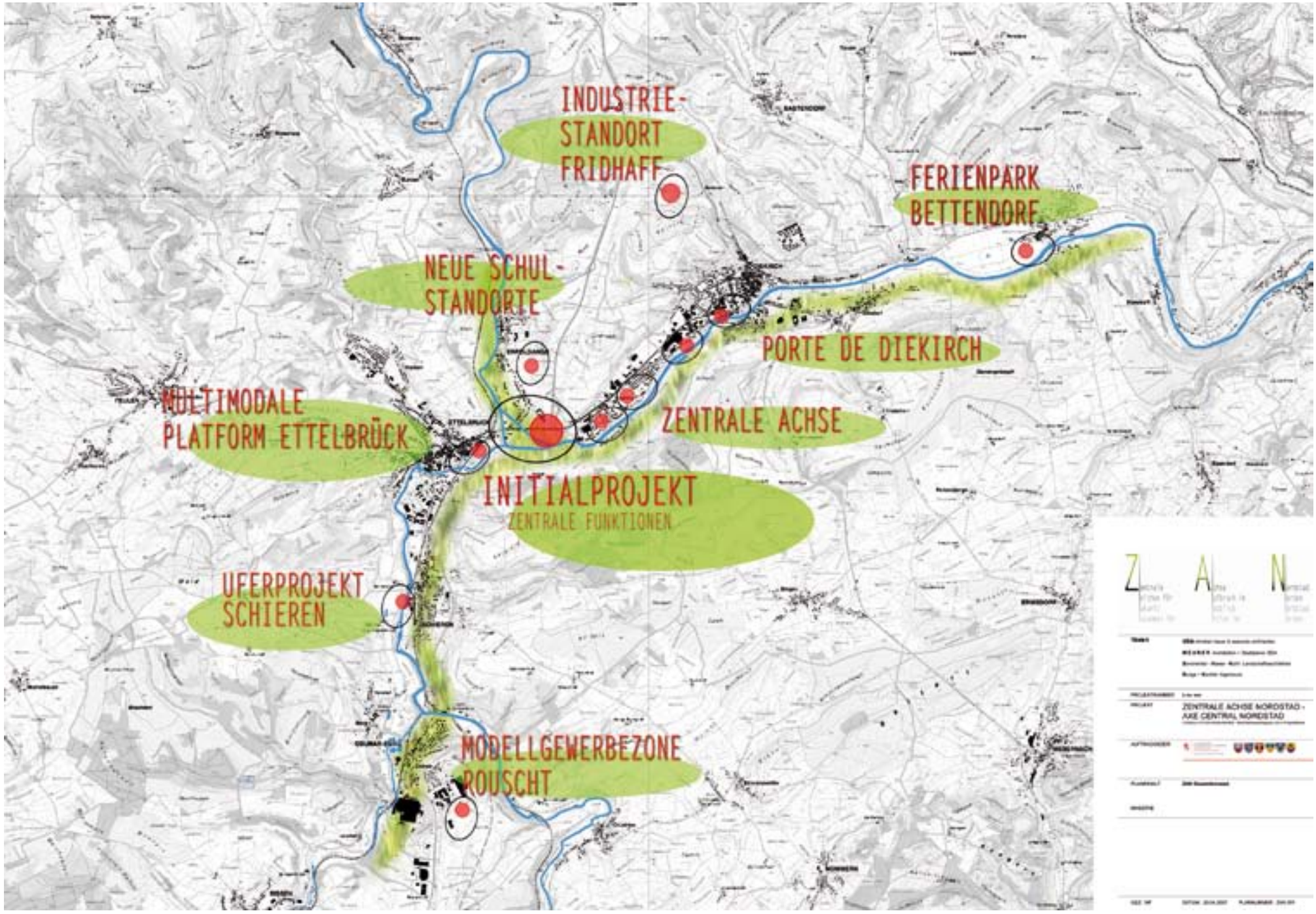
1 - Boulevard Ingeldorf
2 - Luftperspektive in Richtung Ettelbrück / Flussmündung
3 - Neue Bebauung entlang der Sauer
4 - Uferpromenade

Freiraumkonzept


Zoom 2
Kreisverkehr - Erpeldange
M 1:1000
Fahrbahn MIV
Fahrbahn ÖPNV
Haltestelle


Regelquerschnitt 1:250


Zoom 3
Boulevard - Ingeldorf M 1:1000
Querung
Fahrbahn MIV
Parken
Parken
Fahrbahn ÖPNV
Haltestelle
Querung
Querung



Leitbild ZAN – Zentrale Achse Nordstad

Team 5: **ARGE CBA / MSA / R+K / SHK**

ZAN – ZENTRALE ACHSE NORDSTAD

Expertengremium :

Das Expertengremium spricht sich einstimmig dafür aus, die Arbeit Team 5 - ZAN als konzeptionnelle Grundlage für den weiteren Prozess der Konkretisierung der Nordstad zu wählen.

Dieses Projekt hat an den strategisch bedeutsamen Stellen die überzeugendsten konzeptionnellen Vorschläge für die Nordstad-Entwicklung gemacht.Insbesondere die Gestaltung eines neuen prägnanten Tores zur künftigen Nordstad unter und seitlich der Brücke der B7 setzt einen entscheidenen städtischen Impuls. Hinzu kommen die konzeptionnellen und gestalterischen Ausformungen des zentralen Bereiches beidseits dieses Eingangsplatzes. Durch das angebotene Nutzungsgemenge und die städtebaulichen Strukturen wird ein Quartier geschaffen, das Zentralität, Vielfalt und Urbanität verspricht. Die Aufwertung der Wasserlagen verspricht qualitätsvolle und attraktive Adressen für die Nordstad. Die zentrale Achse ist ihrer Funktion entsprechend funktional und stadtgestalterisch so ausgerichtet, dass sie das verbindende Rückgrat des Nordstad bilden kann. Sie nimmt die wesentlichen Verkehrsfunktionen wahr, wird von städtischer Bebauung und Nutzungen begleitet, und kann, ähnlich dem Eingangsplatz, das identifizierbare Kennzeichen der Nordstad werden. Damit sind die wesentlichen städtebaulichen Anforderungen an die integrative Entwicklung eines leistungsfähigen Mittelzentrums gegeben, wie sie aus der Sicht der Landesplanung formuliert sind.

Das Expertengremium spricht sich für die Weiterentwicklung des Konzeptes unter folgenden Empfehlungen aus :

Touristisch relevante Konzeptbestandteile sollen eine stärkere Berücksichtigung finden / Das Hochwasserkonzept ist unter Einbeziehung entsprechender Experten zu präzisieren / Für die Entwicklung der Areale am Ettelbrücker Bahnhof sind kurz- und mittelfristige Realisierungsmöglichkeiten zu gewährleisten (die Arbeit des Teams 3 bietet dafür Anregungen) / Die Busführung in Ettelbrück muss verbessert werden, dafür ist auch eine etappenweise Umsetzung konzeptionnell zu entwickeln / Die Wohnergänzungen in Erpeldange sollen eine angemessene und moderate Dichteerhöhung erfahren/ In der weiteren Konzeptkonkretisierung müssen die Aspekte der Wirtschaftlichkeit und der Realisierbarkeit ausgearbeitet und sichergestellt werden / Bei der Konkretisierung des Phasenkonzeptes soll deutlicher auf die Berücksichtigung des Bestandes eingegangen werden / Die Phasierung ist unter wirtschaftlichen wie dramaturgischen Gesichtspunkten gleichermassen zu entwickeln. Dabei sollen vor allem Möglichkeiten von Sofortmassnahmen, Initial- und Impulsprojekten aufgezeigt werden.

Team

Architekt / Stadtplaner / Ansprechpartner:
CBA CHRISTIAN BAUER ARCHITECTES, L - Luxemburg

Architekt / Stadtplaner:
MEURER ARCHITEKTEN+STADTPLANER, D - Frankfurt am Main

Verkehrsplaner:
RUNGE + KÜCHLER INGENIEURE, D - Düsseldorf

Landschaftsplaner:
SOMMERLAD.HAASE.KUHLI, D - Giessen

Konzept

Die beabsichtigte Entwicklung, die sechs Gemeinden Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbrück und Schieren in eine Hauptstadt des Nordens von Luxembourg zu wandeln, ist ein Prozess der Ordnung von derzeit heterogenen Agglomerationen zwischen den Gemeinden hin zu einem künftigen Stadt- und Siedlungskörper, der Identität stiftet und Gemeinschaft fördert.
Trotz, oder gerade wegen der vorhandenen Weiträumigkeit des Siedlungskörpers, ist im Sinne einer wirtschaftlichen und auch identitätsstiftenden Stadtentwicklung die Setzung eines zentralen Bereichs, eines Stadteingangs in siedlungsgeographisch und funktional begründeter Lage eine conditio sine qua non der künftigen Planung der Nordstad.
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 zentraler Ausgangspunkt für Tourismus in diesem Bereich zu sein. Die Planung muss daher „optische“ Stadtraumqualitäten 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 Grünschneisen 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 vorhandenen Hochwassergefährdung verzichtet. Im Mündungsbereich der Alzette/ Sauer wird ein Seitenarm der Sauer geschaffen. Die Stadt entwickelt somit einen unmittelbaren Kontakt 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 vorsehen; 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 den 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 Ettelbrück wird zur urbanen Drehscheibe. Eine Autounterführung im südwestlchen 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 zusammenhängend 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

Städtebauliches Konzept

finden hier Platz. Diese Bereiche sind fußläufig und über den Bus direkt an den zentralen Bereich angebunden.

Grünschneisen mit Wegeverbindungen zum Goldknapp und den Uferbereichen gliedern das Gebiet zwischen Ingeldorf und Walebroch in drei Makrobereiche: Einfamilienhausgebiete, grossflächige Gewerbebauten und denkmalgeschützte Einzelgebäude.
Sukzessiver Rückbau und Umsiedlung des Gewerbes, Erhalt der Einfamilienhausgebiete, und Stärkung der Ränder zu den Grünschneisen 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 gelegene 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 Nordstad-Bahn langfristig genutzt wird.

Die Idee Nordstad mit ihren Veränderungen muss als Chance für die Menschen vermittelt werden. Das Potential, Wohnen in höchster städtischer Qualität mit einmaliger Landschaft und einer sehr guten Infrastruktur zu verbinden, ist sehr hoch.
Das Instrument der „Nordstad-Konferenz“ als Strukturprogramm sollte konsequent genutzt werden und den Werdungsprozess der Nordstad begleiten.
Es gilt, aus der Kopfgeburt Nordstad jetzt ein Bauchgefühl zu machen. Die Weichen sind gestellt, der Start ist gemacht.

Teilbereiche des städtebaulichen Konzeptes

Ettelbrücker Bahnhof / Flussmündung
Dreieck Erpeldange / Laduno
Walebroch / Diekirch West

1

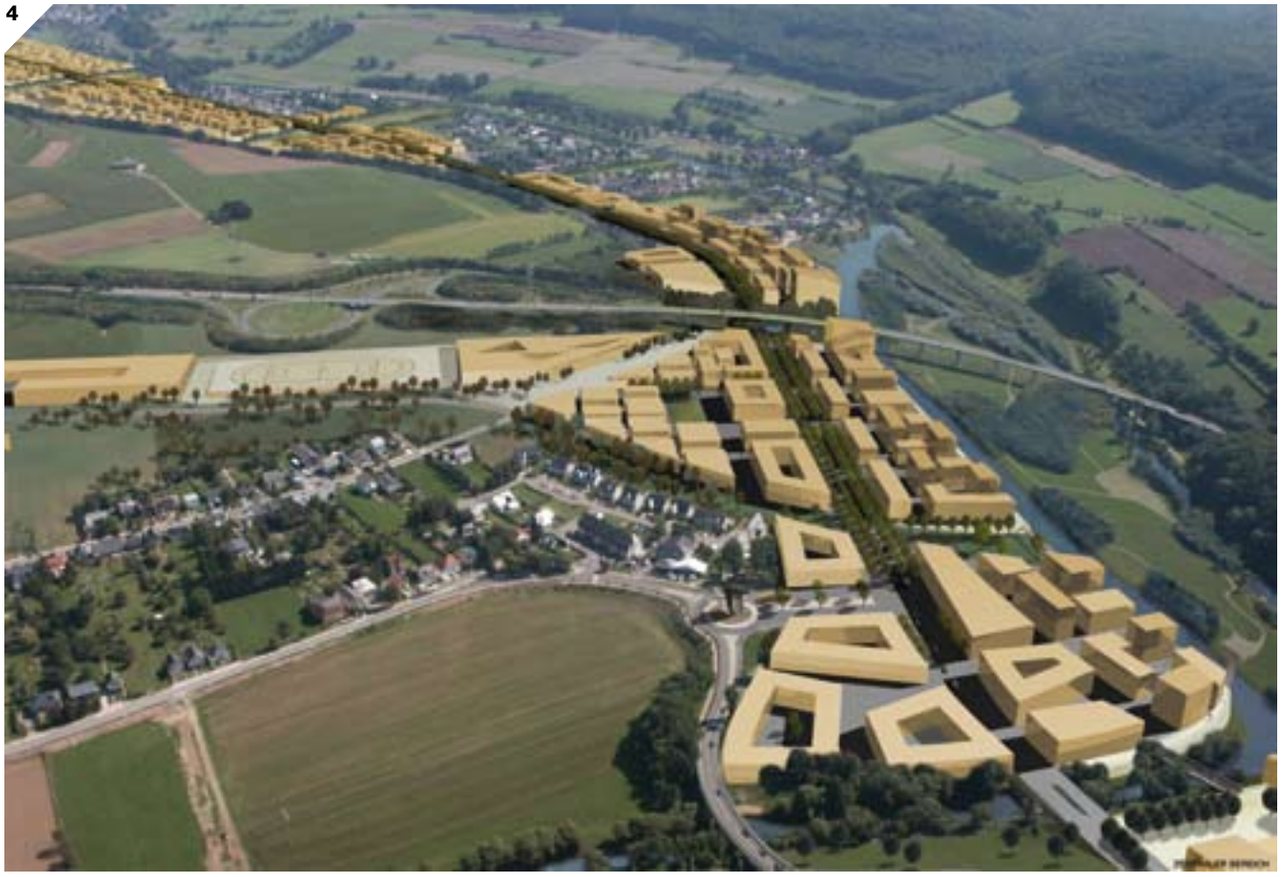
2

Visionen

1 - Luftperspektive auf die zentrale Achse
2 - Ettelbrücker Bahnhof
3 - Eingang Diekirch West
4 - Dreieck Erpeldange Laduno

3

4



1

Visionen

1 - Blick vom Sauertal zum Dreieck Erpeldange Laduno

2 - Blick unterhalb der B7 zur Sauer

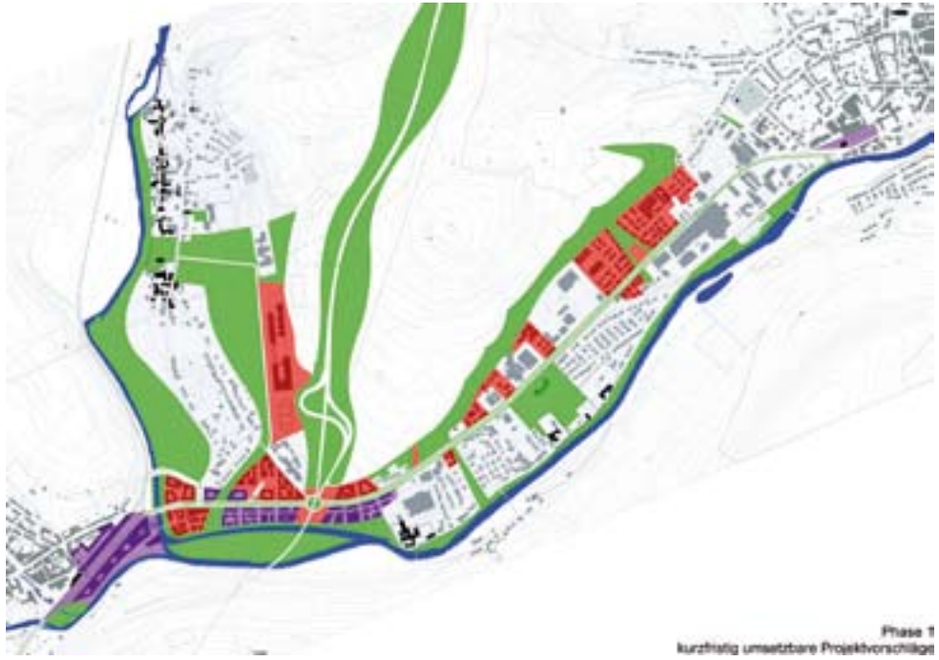
2

3

3 - Blick von Diekirch in Richtung Ingeldorf
4 - Blick vom Ettelbrücker Bahnhof zur Sauer

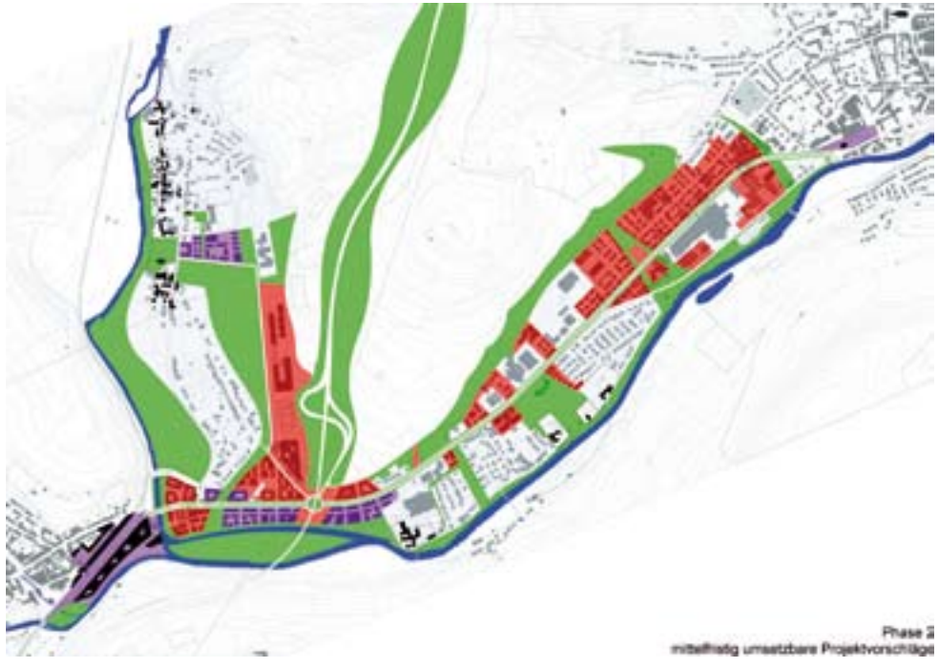
4

Nutzungskonzept



Phase 1
kurzfristig umsetzbare Projektvorschläge

Phase 3
langfristig umsetzbare Projektvorschläge



Phase 2
mittelfristig umsetzbare Projektvorschläge

Legende

- Neubaufläche (priorität)
- Neubauflächen
- Bestandsfläche
- Bestandsgebäude
- Bestandsschutz
- Abriß von Gebäuden
- Boulevard Urbain
- Grünflächen
- Fluß

Phasenplanung

SCHNITT E-E / M 1:1000 / WALEBROCH - QUERSCHNITT

SCHNITT D-D / M 1:500 / ZENTRALER BEREICH - TOR ZUR NORDSTADT - LÄNGSSCHNITT

SCHNITT C-C / M 1:500 / ÜBERGANG BAHNHOF ETTELBRÜCK - ZENTRALER BEREICH - LÄNGSSCHNITT

SCHNITT B-B / M 1:500 / BAHNHOF ETTELBRÜCK - QUERSCHNITT

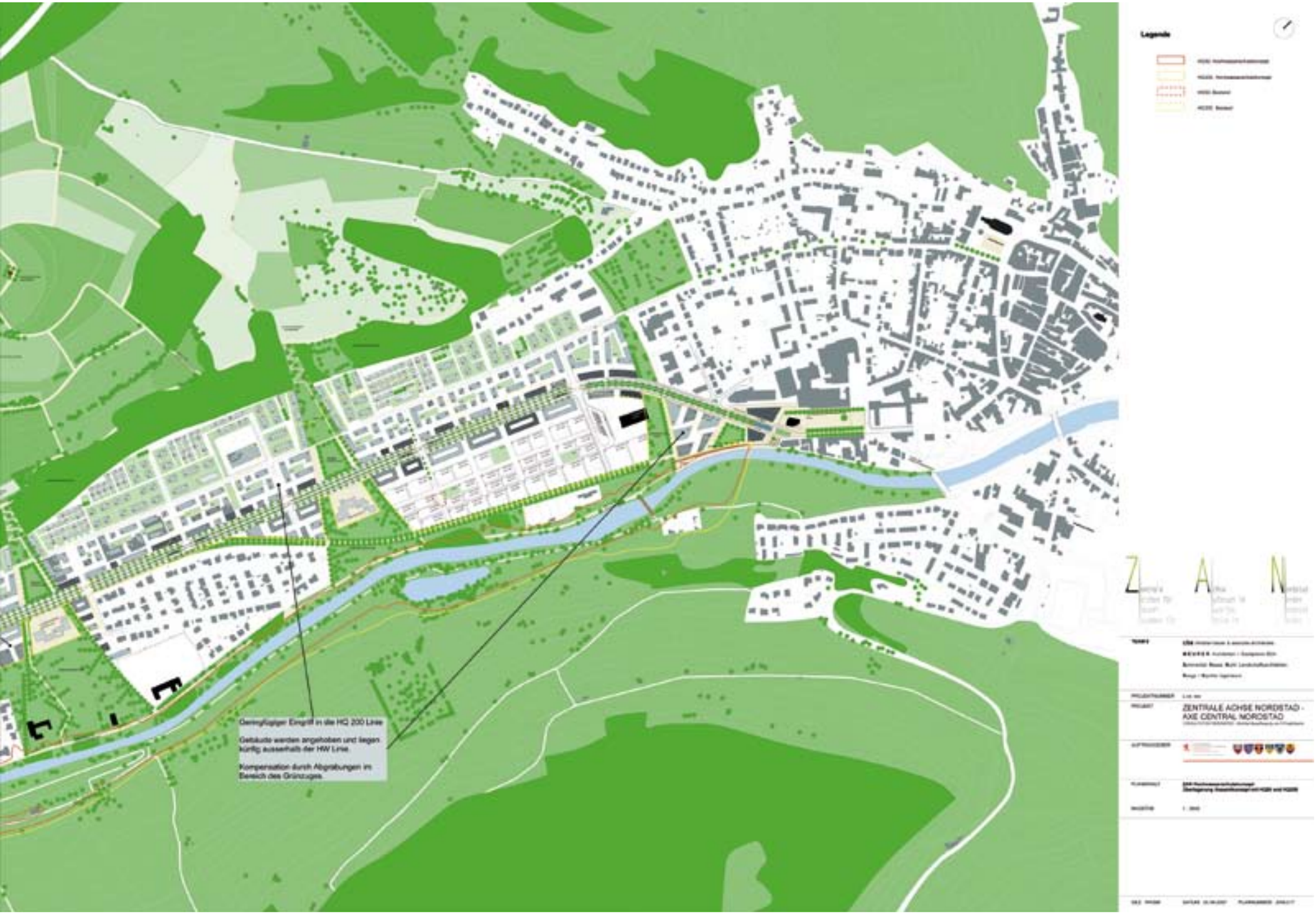
SCHNITT A-A / M 1:500 / ZENTRALER BEREICH - QUERSCHNITT

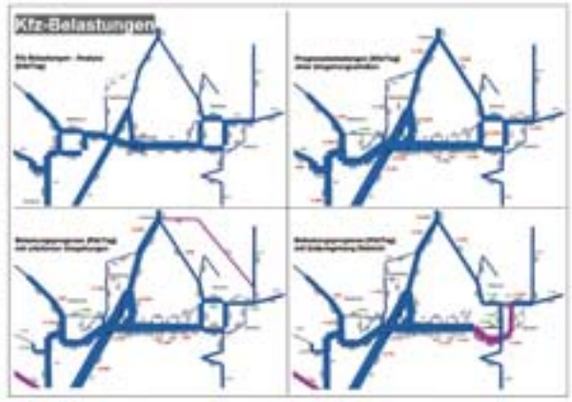
LAGE DER SCHNITTLINIEN IM PLANUNGSGEBIET

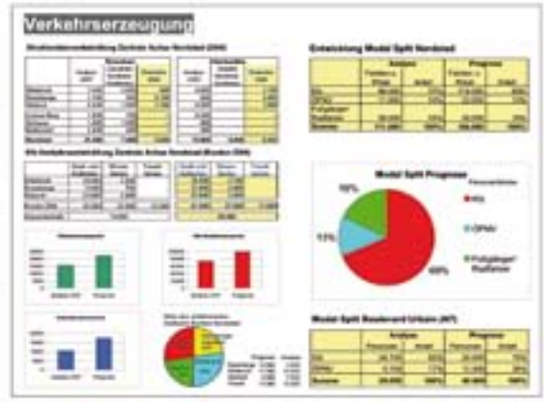
Schnitte durch das Planungsgebiet

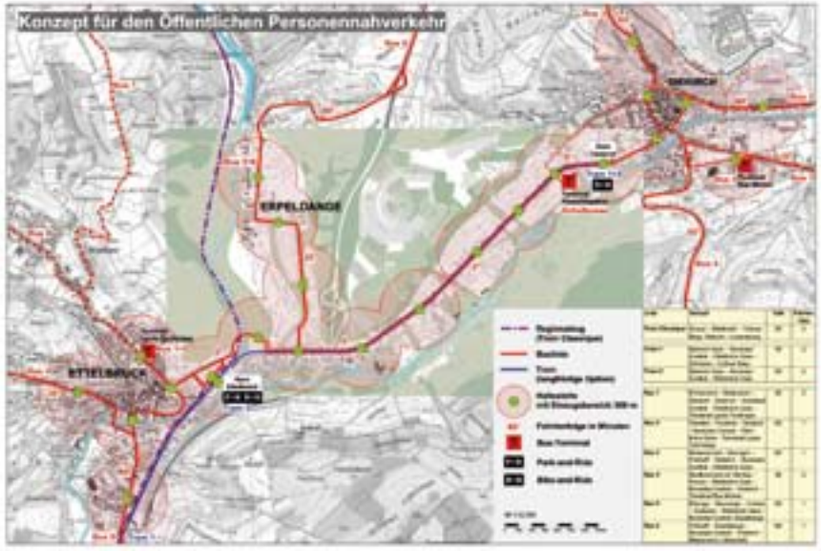
Freiraumkonzept

Hochwasserkonzept


Legende
Geringfügiger Eingriff in die HQ 200 Linie
Gebäude werden angehoben und liegen künftig ausserhalb der HW Linie.
Kompensation durch Abgrabungen im Bereich des Grünzuges.
ZENTRALE ACHSE NORDSTAD -
AXE CENTRAL NORDSTAD







übergeordnetes Verkehrskonzept

Verkehrskonzept im Planungsgebiet

Sources :
PROGRAMME DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE - MINISTRE DE L'INTÉRIEUR - 2003
ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - PHOTOS AÉRIENNES
LASTENHEFT - ZENTRALE ACHSE NORDSTAD - MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES 6 COMMUNES DE LA NORDSTAD
LUFTAUFNAHMEN (PAGES 17 À 18) VON JEAN-MARC FRIEDERICI, PILOT: GIL MÜLLER

Coordination :
ALEX SIMONIS, MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
LISI TEISEN ET FRANK NICKLAS,
ARCHITEKTURBÜRO TEISEN & GIESLER UND F. NICKLAS ARCHITEKT, LUXEMBURG
IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM PLANUNGSBÜRO SCHROEDER & ASSOCIÉS, LUXEMBURG

Graphisme :
ARNAUD MOURIAMÉ GRAPHICDESIGN

Impression :
IMPRIMERIE CENTRALE - Luxembourg

 © 2007 - **Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire**

édition juin 2007