

Plattform „Fir Mobilität mat Zukunft“

Bürgerinitiativ Gemeng Suessem

Bürgerinitiativ „Keng nei Autobunn duerch Monnerech“

Bürgerinitiativ vun der Gemeng Kielen „Eist Duerf soll liewen“

Lokalinitiativ geint eng Autobunn duerch oder laanscht d'Gemeng Kéinzeg

Mouvement Ecologique et ses regionales Dudelingen, Esch-Alzette, Kordall et Westen

Stroossebauprojet'en am Süden a Südwesten:

Trotz Landesplanung, Programme directeur an IVL – de „Strosse-Wahn“ geet weider...

Nei Dokumenter beleen: d'Transportpolitik drifft weider an di falsch Richtung

November 2003

Stroossebauprojet'en am Süden a Südwesten:

Trotz Landesplanung, Programme directeur an IVL – de „Strosse-Wahn“ geet weider...

Nei Dokumenter beléen: d'Transportpolitik drifft weider an di falsch Richtung

IVL - Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept- heift nach wie vor das „Zauberwort“ im Bereich Mobilität und Landesplanung in Luxemburg.

Seit Jahren wartet in der Tat so mancher gespannt auf **dieses Dokument, das - gemäss den** eigenen Ansprüchen der Regierung - endlich den Rahmen für jedwede Mobilitäts- und Siedlungsplanung in unserem Land darstellen **soll**.

Doch mehr und mehr verstärkt sich der Eindruck, als ob das IVL von so manch einem **auch** missbraucht wird: missbraucht, um eine Debatte über die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung auf die lange Bank zu schieben - missbraucht, um aber die Gelegenheit zu nutzen um während der Erstellungszeit des IVL in der Straßenbauplanung erneut vollendete Fakten zu schaffen.

Und je häufiger die Vorstellung **des IVL** immer wieder vertagt wird, **umso** augenscheinlicher wird, dass diese Befürchtungen tatsächlich berechtigt zu **sein scheinen, dass diese** Regierung **de facto** lediglich auf recht raffinierte Weise ein „Weiter wie bisher“ in der Straßenbauplanung legitimiere.

Immerhin sollte das IVL theoretisch zu Beginn dieses Jahres, dann **erneut erst** vor **den** Sommerferien, im Herbst und jetzt ? veröffentlicht werden. Eines aber **scheint** immer wahrscheinlicher zu werden: eine praktische Umsetzung des IVL und eine **reelle** Einbeziehung in die stattfindenden Planungen in den einzelnen Regionen wird wohl **unter dieser** Regierung **kaum** noch möglich sein.

Doch während das IVL de **facto** mehr und mehr den Beigeschmack **einer** theoretischen Planung erhält, geht der Straßenbauwahn weiter.

Als gäbe es das IVL nicht, als wären die Direktiven der Landesplanung weiterhin nur ein hohles theoretisches Konstrukt, als würde es das Protokoll von Kyoto und die notwendige Reduktion der CO2-Emissionen nicht geben, arbeitet die Straßenbauverwaltung - z.T. mit Unterstützung des Transportministeriums - an einem weiteren systematischen und umfangreichen Ausbau des Straßennetzes.

A. Systematische und weitgehende Straßenplanungen unabhängig vom IVL!

In der Tat belegen eine Reihe von Vorfällen und offiziellen Dokumenten diese nicht länger tragbare Vorgehensweise, die für eine schier unerträgliche Widersprüchlichkeit der Transportpolitik dieser Regierung steht!

Denn klammheimlich und ohne öffentliche Debatte (denn diese ist ja erst nach Veröffentlichung des IVL genehm) werden konkrete Straßenbauplanungen vor allem im Süden / Südwesten des Landes vorangetrieben.

Einige Beispiele:

Beispiel 1: Geplante Umgehungsstrasse von Bascharage - mit Verlängerung südlich von Dippach

Am 12. September 2003 stellte die Straßenbauverwaltung, als wäre es das selbstverständlichste der Welt, der Gemeinde Sanem die geplante neue Trassenführung der Umgehungsstraße von Bascharage und deren logische „Verlängerungstrassen“, südlich an Dippach vorbei, vor (siehe Anlage). Dies mit der Aufforderung an die Gemeinde verbunden, doch in einem kurzen Zeitraum eine diesbezügliche Stellungnahme abzugeben. Das gleiche Szenario wiederholte sich wenige Wochen später im Niederkerschener Gemeinderat.

Dass sich die Straßenbauverwaltung zu einem Zeitpunkt, an welchem das IVL theoretisch vorgestellt werden soll bzw. unmittelbar vor der Fertigstellung steht, eine derart bedeutende Neubaustrecke einer Schnellstrasse ohne jedwede Verknüpfung mit dem IVL vorstellt, ist nicht hinnehmbar! Dass sich die Straßenbauverwaltung aber zusätzlich erdreistet, eine Gemeinde zu diesem Zeitpunkt um eine Stellungnahme zu beten, sprengt jeden Rahmen!

In der Tat handelt es sich bei der gesamten Planung nicht um eine reine Ortsumgehungsstraße, sondern um den Anfang einer regelrechten neuen Nord-Süd-Verbindung, die über die geplante Westtangente die eigentliche Nordstrasse entlasten soll. Somit würden sich die kühnsten Träume der Straßenbauverwaltung bewahrheiten.

Denn, da sollte sich niemand etwas vormachen, für die Einwohner im Süden des Landes wird diese Trasse keine Vorteile mit sich bringen. Im Gegenteil:

- bestehende Ortschaften werden nicht entlastet (Auch die Hauptstraße durch Bascharage, die N5, wird kaum zurückgebaut werden, da sie für den „regionalen Verkehr“ nach wie vor von Bedeutung sein wird. Diese Befürchtung wird im übrigen durch
- Straßenbaupläne der Verwaltung vom Mai 2003 bestätigt, laut denen die N5 nicht

zurückgebaut wird. Außerdem entspricht dies einer gängigen Praxis der Straßenbauverwaltung: auch nach der Fertigstellung der Collectrice wurden die Hauptstraßen nicht entlastet!).

- die bereits arg strapazierte Landschaft im Süden / Südwesten wird weiter zersiedelt, Naherholungsgebiete werden zerstört;
- Wohngebiete werden erheblichem Lärm ausgesetzt;
- neuer Transitverkehr wird angezogen, welcher der Region ausschließlich Nachteile bringen wird.

In diesem Zusammenhang sei die positive Stellungnahme des Sanemer Gemeinderates begrüßt, welcher sich gegen die vorliegende Trassenführung ausgesprochen hat (Anlage)

Beispiel 2: Staatliches Dokument beweist: neue transnationale Autobahnverbindung „Arlon-Longwy-Thionville“ und „Liaison de Sélange“ und eine weitere Autobahntankstelle für Luxemburg weiterhin in Planung

Diese neue Autobahn-Verbindungen werden bereits im Regierungsdokument "*Task Force - Infrastructures des Transports*" der Großregion aus dem Jahre 2001 unter der Projektnummer 23 recht ausführlich beschrieben.

Als dieses offizielle Dokument jedoch im Mai 2002 seitens des Mouvement Ecologique und der Bürgerinitiativen veröffentlicht wurde, reagierten die staatlichen Stellen recht abwehrend.

Nun liegt jedoch ein weiteres Dokument vor, das belegt, dass die Regierung mit gespaltener Zunge spricht und dass Mouvement Ecologique und Bürgerinitiativen durchaus Recht haben!

In der Tat ist das Abschlussdokument zum Gipfeltreffen der Großregion vom vergangenen 30. Juni in Saarbrücken wiederum äußerst aufschlussreich:

Einstimmig hießen die teilnehmenden Regierungsmitglieder die geplanten Trassen erneut gut Einzige unwesentliche Änderung: sie tauchen nicht mehr unter der Nr 23 sondern unter Nr 25 der geplanten Projekte auf. Ansonsten, wird das Projekt wortgetreu wie im Dokument 2001 definiert! Sic!

Weiterhin ist im Abschlussdokument zum Gipfel im Juni dieses Jahres zu lesen:

„Die Arbeiten im Rahmen der Vorbereitung dieses Gipfels boten die Gelegenheit, die Beschreibung der Verkehrsverbindungen in der Großregion wieder aufzunehmen, die bei der Vorbereitung des 6. Gipfels erstellt wurde, der am 12. November 2001 unter dem Vorsitz des

Großherzogtums Luxemburg stattfand. Der Gipfel übernimmt die damals gemeinsam mit der Regionalkommission SaarLorLux-Trier/Westpfalzgesetzten Prioritäten für die Realisierung von Verkehrsverbindungen. Der Gipfel fordert die auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene verantwortlichen Akteure auf, die von den zuständigen Behörden genannten und von den politischen Entscheidungsträgern vorgemerkten Projekte schnell umzusetzen,"

Am 12. März 2003 hieß der Stadtrat von Arlon einstimmig den lokalen Mobilitätsplan gut, der u.a. ebenfalls den Bau der A28 vorsieht.

Der Verlauf dieser neuen Straße ist folgender: von Hondelange ausgehend nähert sie sich ab der E411 bis zu knapp 100 Meter an die Grenze mit Luxemburg - zwischen den beiden Ortschaften Sélange und Küntzig - um dann wieder über Messancy in Richtung Aubange abzudrehen.

Mit dieser Entscheidung des Gemeinderates werden vormalige andere Planungsdokumente bestätigt (u.a. Regionalentwicklung der Regierung Walloniens vom 27. Mai 1999, Detailplan der „Direction Generale des Routes et des Autoroutes“ vom 19. 3. 1998).

Auch im Bautenministerium in Luxemburg lauert man unterdessen förmlich auf die Fertigstellung der A28, um sich dann mit einer neuen, ab Bascharage-Biff zu bauenden, vierspurigen Verbindungsautobahn bei Sélange/Clemency über ein großflächiges Verteilerkreuz anschließen und somit über die Anbindung an die heutige Collectrice du Sud eine weitere internationale Transitstrecke eröffnen zu können¹.

Mangels einer objektiv betriebenen Informationspolitik, gibt es im belgischen Grenzgebiet zahlreiche Befürworter dieses Bauvorhabens, da sich hierdurch allgemein eine Entlastung der vielbefahrenen E411 (Autobahn "Arlon-Luxembourg") und der unmittelbar daran angrenzenden Ortschaften erhofft wird. Nach Auffassung der Straßenplaner könnte ein Großteil des Transitverkehrs zwischen Belgien und Frankreich dann die neugeschaffene Abkürzung über die A28 und A13 nehmen und würde somit den Autobahnabschnitt zwischen Hondelange/Sterpenich, Contournement Luxemburg-Stadt und Düdelingen meiden, der dadurch wiederum fließender befahren werden könnte. Völlig ungeklärt - da offiziell eigentlich überhaupt nicht angesprochen - bleibt jedoch in diesem Zusammenhang die Frage, ob dieser Bypass ohne Möglichkeit auf ein bei weitem billigeres Auftanken in Luxemburg für den dichten (LKW-)Transitverkehr überhaupt jemals attraktiv werden könnte. So wird mit Recht befürchtet, dass am neu zu bauenden Verteilerkreuz bei Sélange/Clemency - auf luxemburgischer Seite - früher oder später, eine weitere Großtankstelle geplant und gebaut werden wird. Und gerade diese Befürchtung - deren Berechtigung übrigens noch am 8. Mai 2002 von der luxemburgischen Bautenministerin vehement abgestritten wurde! - findet ihre Bestätigung in einem weiteren, von der „Association Transfrontalièrede l'Agglomération du P.E.D.“ erstellten offiziellen Dokument²!

¹ Antwort der Bautenministerin Erna Hennicot-Schoepges auf die parlamentarische Frage Nr. 1496 vom 14-02-2002

² "Schéma de développement - Thème n°3: Transports - Diagnostic et recommandations" / www.agglo-ped.org

Mit Verlaub: das ist dann doch ein dicker Hund. Im eigenen Land derartige Planungen immer wieder verharmlosen - besorgte Bürger auf die Erstellung des IVL verweisen - und parallel auf der Ebene der Großregion klare Aussagen zu treffen, zeugt von mehr als schlechtem politischem Geschmack!

Hier werden nicht nur Bürger und Gemeinden hinters Licht geführt, sondern de facto auch das für die Landesplanung verantwortlich zeichnende Innenministerium und alljene, die an die Bedeutung eines kohärenten Landesplanungskonzeptes glauben!

Nachzulesen sind die 30 verschiedenen Straßen- und Eisenbahnprojekte sowie Wasserstraßenplanungen innerhalb der Großregion allesamt unter folgender Internetadresse:
http://www.grande-region.net/de/files/7_Gipfel_Grossregion_Verkehrsinfrastrukturen.doc

Beispiel 3: Eine neue A32 im nahen Grenzgebiet mit Frankreich

Auf französischer Seite verstärkt sich der politische Druck zusehends, ebenfalls den dort seit längerer Zeit geplanten Bau der A32 endlich zu verwirklichen.

Spätestens seit dem Erscheinen des von der amtierenden französischen Regierung in Auftrag gegebenen "*Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport*"³, ist wieder verstärkt Bewegung in die Sache gekommen, und so werden besonders die Gemeindeväter aus Longwy, Thionville und Metz nicht müde die baldige Verwirklichung dieses Autobahnprojektes vehement einzufordern.

Der Bau der A32 stand deshalb auch bereits am 20. Mai 2003 in der französischen Nationalversammlung und am 3. Juni 2003 im französischen Senat zur Debatte. In der politischen Auseinandersetzung wurden bisher drei Varianten zwischen Nancy und Longwy kontrovers diskutiert. Sämtliche Varianten enden jedoch unweigerlich bei Longwy und könnten demnach dort an die im Projekt Nr. 25 der Großregion vorgesehene Erweiterung der bereits bestehenden Schnellstraße zwischen Longwy und Aubange angebunden werden. Durchzusetzen scheint sich nun aber allmählich die Variante "tracé sillon". Das vorhin erwähnte "Audit" seinerseits geht davon aus, dass u.a. die A32 zwischen 2010 und 2020 gebaut werden kann: "*...six autres projets sont enfin potentiellement réalisables entre 2010 et 2020 (autoroutes A24 Amiens-Frontière belge et A32 dans le Sillon mosellan ...)*."

Geplant ist, den Bau der A32 phasenartig zu betreiben. Als letzter von insgesamt drei Teilabschnitten, soll die Umgehung von Thionville mit Anschluss an das bestehende Autobahnnetz nach Luxemburg und Belgien gebaut werden: "*La dernière section a pour objectif majeur la déviation de la traversée urbaine saturée de l'autoroute A31 dans Thionville et le raccordement au réseau autoroutier existant vers le Luxembourg et la Belgique.*"

³ "Inspection générale des Finances" und "Conseil General des Ponts et Chaussées" / Frankreich, Februar 2003

Die Teilnehmer am 7. Gipfeltreffen der Großregion vom 30. Juni in Saarbrücken räumen der in Frankreich geplanten A32 übrigens eine sehr hohe Priorität ein: *"Außerdem macht die Notwendigkeit einer Einbindung der Großregion in eine der europäischen Nord-Süd-Achsen die Realisierung und Inbetriebnahme einer neuen Autobahntrasse im lothringischen Moseltal bis 2010/2020 erforderlich."*⁴

Auch diese Autobahn wird seine Auswirkungen auf die luxemburgische Verkehrssituation haben, da sie durch Belval-West über die „Liaison de Micheville“ mit der A4 verbunden sein wird und demnach müsste sie im aufzustellenden „plan sectoriel transport“ berücksichtigt werden.

Beispiel 4: Die P.E.D.-Gemeinden fordern neue Schnellstraßen und eine Autobahntankstelle - auf luxemburgischem Boden - entlang der belgischen A28

In einem kürzlich veröffentlichten Arbeitspapier⁵ welches unter der Mitwirkung der Herren Goerges Molitor, beigeordneter Direktor der Straßenbauverwaltung, und Paul Schmit, Regierungskommissar im Transportministerium, ausgearbeitet wurde, fordert auch die „Association Transfrontalière de l'Agglomération du Pool Européen de Développement“ (A.T.P.E.D.) vorrangig⁶ neue Schnellstraßen, welche sich zumindest teilweise mit den Plänen der Großregion decken:

- Autobahnverbindung E411/A28/A30 für den internationalen Transitverkehr:
„L'Association Transfrontalière estime donc que la mise au gabarit autoroutier des 2 viaducs français (Viaduc de Piémont de Mont-Saint-Martin et Viaduc de la Chières de Réhon) et l'achèvement de l'autoroute A28 beige constituent la première priorité en terme d'aménagement routier sur l'Agglomération“
- „Zukunftsring“ (sic!) A30/Collectrice du Sud/A4 für den regionalen und grenzüberschreitenden Verkehr
- Ausbau des 2-spurigen Abschnitts der heutigen Collectrice du Sud (Avenue de l'Europe - Verbindung A4/A30) auf insgesamt 4 Spuren
- Umgehungsstraße von Niederkerschen

Da die Gemeinderäte aus Bascharage und Clemency sich inzwischen öffentlich gegen die geplante Liaison de Selange ausgesprochen haben, taucht diese Verbindungsautobahn zwischen der belgischen A28, ab Selange über Clemency und Linger bis nach Bascharage/Biff, nicht auf der Wunschliste der A.T.P.E.D. auf. Dies erklärt auch sicherlich, warum die P.E.D.-Gemeinden

⁴ 7. Gipfel der Großregion (30-06-2003), gemeinsame Erklärung, S. 25,
Internetadresse: <http://www.granderegion.net/de/news/index.html>

⁵ "Schema de développement - Thème n° 3: Transports - Diagnostic et recommandations" / www.aggloped.org

⁶ "Aménagement routiers prioritaires soutenus par l'Association Transfrontalière"

nunmehr quasi ersatzweise einen Ausbau auf 2x2 Spuren der Collectrice du Sud ab Bascharage/Biff in Richtung Rodange und Mont-Saint-Martin befürworten.

Die in der A.T.P.E.D. zusammengeschlossenen Gemeinden - darunter auch die Gemeinden Petingen, Niederkerschen und Differdingen - treten des weiteren für den Bau einer neuen Autobahntankstelle im Südwesten des Landes ein und bestätigen dadurch die vom Mouvement Ecologique bereits seit Mai 2001 zu Recht geäußerten Befürchtungen:

„...l'Association est d'avis qu'une aire de stationnement comprenant une Station essence devrait être aménagée le long de l'A28 beige, en territoire luxembourgeois.“

Da die geplante A28 zwischen Clemency und Sélange nur knappe 100 Meter an der Grenze mit Luxemburg vorbeiführen soll, kommt wohl kaum ein „geeigneter“ Platz als möglicher Standort für die nunmehr öffentlich geforderte Autobahntankstelle in Frage.

Dass die in Belgien und Frankreich geplanten Straßenbauvorhaben bisher noch nicht konkret in Angriff genommen wurden, hängt wohl eher mit dem Fehlen der dazu benötigten Finanzmittel zusammen als mit dem politischen Willen dies zu tun. So gesehen befinden sich die zahlreichen Projekte lediglich in Lauerstellung und können beim Erschließen der dazu erforderlichen (europäischen?) Geldquellen jederzeit problemlos aktiviert werden. Die konkreten Pläne mit den dazu passenden Streckenführungen dürften wohl schon seit geraumer Zeit griffbereit vorliegen!

Beispiel 5: Verkehrskonzept Esch - Belval: überdimensionierte Straßenbauprojekte!

Gemischte Gefühle hinterlässt ebenfalls das im Februar 2003 vorgestellte Verkehrskonzept⁷ der Industriebrache von Esch / Belval-West (Anlage 3).

Gemäß dieser im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft AGORA erstellten Studie, soll das bestehende Verkehrswegenetz der Südregion Luxemburgs in den nächsten Jahren wesentlich erweitert werden *"um den Revalorisierungsprojekten der Industriebrachen und der Wiederaufwertung der Region Rechnung zu tragen"*.

Das Planungspapier zur externen Erschließung von Esch/Belval zählt dann auch zahlreiche Straßenplanungen auf, wie die Collectrice-bis ("Umgehungsstraßen" von Niederkorn, Differdingen, Oberkorn und Beles), die "Liaison Micheville" (Projekt Nr. 11 der Großregion), den Bypass Monnerich oder die Neugestaltung des Autobahnverteilers Lankelz. Eine der Studie beigefügte Karte zeichnet all diese Straßenbauprojekte akribisch auf.

Deutlich zu erkennen sind dort ebenfalls die "Umgehungsstraße" in Niederkerschen sowie die vom Verteilerkreis Biff ausgehende "Liaison de Sélange" (Projekt Nr. 25 der Großregion). Als

⁷ Verkehrskonzept Esch-Belval-West - Schroeder&Associés S.A. (ingénieurs-conseils), R+T (Topp, Skoupil, Kuchler und Partner), Agora - Stand: Februar 2003

besonders wichtig werden eingestuft: die "Liaison Micheville" und die Südumgehung Oberkorn/Beles. Auch dieses aufschlussreiche Dokument bestätigt somit unumwunden die vom MECO ab Mai 2001 geäußerten Befürchtungen, welche den massiv geplanten Ausbau der vorhandenen Straßeninfrastruktur im Süden und Südwesten des Landes betreffen.

Aus deontologischer Sicht äußerst problematisch gilt zusätzlich die Tatsache, dass ausgerechnet das Büro R+T (Topp, Skoupil, Kuchler und Partner) an der Ausarbeitung dieses Verkehrskonzeptes mitgewirkt hat... und nun auch maßgeblich am Erstellen des I.V.L.-Konzepts beteiligt ist.

Es ist gewusst: die Erschließung von Esch-Belval erfordert auch gewisse Straßenplanungen. Doch: das Ausmaß dieser Projekte ist mehr denn besorgniserregend und befremdend - ebenso die fehlende Einbindung in das Konzept des IVL.

Beispiel 6: Grass/Sterpenich: landesplanerischer Fehltritt mit fatalen Folgewirkungen

Momentan verfolgen darüber hinaus viele Bürger mit wachsender Besorgnis die durchaus fragwürdige Entwicklung im Zusammenhang mit der in Grass geplanten Gewerbezone einerseits und dem unmittelbar daran anstoßenden Niederlassungsprojekt des IKEA-Möbelgiganten in Sterpenich andererseits. Gemäß den vorliegenden Plänen wird sich die Gewerbezone grenzübergreifend zwischen dem in Grass nach Kleinbettingen abbiegenden C.R. 110 und der dort in Sichtweite gelegenen Autobahn Arlon-Luxemburg (E411) auf "Miesseriech" großflächig ausbreiten.

Diese von den Gemeindeverantwortlichen aus Steinfort und Arlon in freier Landschaft zusammenhängend geplante Gewerbezone wird - bedingt eben durch das gigantische IKEA-Projekt mit seinen rund 1.200 Parkplätzen und den dort jährlich erwarteten 1,3 (!) Millionen Kunden - extrem zahlreichen Individualverkehr zusätzlich anlocken. Dieser wird mit Sicherheit nicht nur über die bereits heutzutage arg strapazierte Autobahn Arlon-Luxemburg nach Grass/Sterpenich anrollen! Darüber hinaus droht die geplante IKEA-Filiale unweigerlich zum bestimmenden Motor für weitere, ähnlich gelagerte Großprojekte an der Autobahnausfahrt Sterpenich/Clemency zu werden - mit all den damit verbundenen Vor- und Nachteilen!

Direkt an der E411 gelegen wird besonders die kleine Ortschaft Grass durch derartig verkehrsintensive Projekte sprichwörtlich überrannt werden. Grundsätzlich aber stellt sich eben auch gerade an diesem Ort - stellvertretend übrigens für viele andere hierzulande! - die alles entscheidende Frage nach dem landesplanerischen Sinn eines solch verkehrserzeugenden und daher äußerst problematischen Megaprojektes inmitten einer immerhin als erhaltenswert klassierten "zone verte interurbaine".

Auch den benachbarten Ortschaften im unmittelbaren Umkreis von Grass wird das wegen seiner absolut unglücklichen Standortwahl rundweg abstruse Projekt fatalerweise ein

überdurchschnittlich stark zunehmendes und daher auch völlig chaotisches Verkehrsaufkommen beschere. Ein Großteil der aus dem Süden des Landes anreisenden Kundschaft wird ihren Weg nach Grass und Sterpenich beispielsweise über die Collectrice du Sud ab Bascharage-Biff über den C.R. 110 mitten durch die Ortschaften Niederkerschen und Küntzig wählen und damit automatisch den Druck auf den dort geplanten Bau von zugleich zwei neuen vierspurigen Autobahnverbindungen erheblich steigern. Es ist zu befürchten, dass man spätestens nach der Inbetriebnahme der Gewerbezone in Grass/Sterpenich staatlicherseits wiederholt versuchen wird die beiden Autobahnverbindungen A28 und A13 irreführend als Erlösung verheischende Umfahrungen der vom zusätzlichen Verkehr geplagten Ortschaften zu preisen um somit die bereits seit längerem politisch angestrebte Anbindung der Collectrice du Sud über die Liaison de Sélange an das belgische Autobahnnetz doch noch zu erzwingen.

Es ist zu befürchten, dass man spätestens nach der Inbetriebnahme der Gewerbezone in Grass/Sterpenich staatlicherseits wiederholt versuchen wird die beiden Autobahnverbindungen A28 und A13 irreführend als Erlösung verheischende Umfahrungen der vom zusätzlichen Verkehr geplagten Ortschaften zu preisen und somit die bereits seit längerem politisch angestrebte Anbindung der Collectrice du Sud über die Liaison de Sélange an das belgische Autobahnnetz quasi zu erzwingen.

B. Neue Straßenbauprojekte: als gäbe es die Direktiven der Landesplanung nicht!

Doch losgelöst vom IVL, müssten an sich bereits die Direktiven der Landesplanung einen Riegel vor die genannten Planungen geschoben haben. Dass hier derart flagrant seitens einer Verwaltung und Regierungsvertretern gegen Regierungsdirektiven verstoßen wird, ist nicht länger tragbar.

Der Programme directeur, dieses so bedeutende Regierungsdokument, das am 27. März 2003 von der Regierung gutgeheißen wurde, gibt in der Tat deutliche Vorgaben betreffend die Mobilitätsplanung. Einige Zitate aus dem Kapitel 3, Transport, stellvertretend für andere:

«Objectif politique I - Diminuer les nuisances par une réduction du trafic

Objectifs prioritaires et mesures

- Limiter la consommation de terrain liée à la construction de routes et optimiser l'utilisation de l'infrastructure routière existante

** Eviter de nouvelles grandes extensions du réseau routier :*

- limiter les travaux concernant l'infrastructure routière à des extensions ponctuelles du réseau existant en vue d'achever les projets engagés, notamment en réalisant les maillons manquants au niveau local*
- poursuivre et actualiser la procédure engagée dans le cadre du projet de plan «contournement de localités» dans le contexte d'un plan sectoriel « transports»,*
- assurer aux extensions ponctuelles précitées le respect des objectifs du développement durable et la conformité à ses critères fondamentaux : effet de délestage important, préservation des espaces de valeur naturelle et culturelle, relation coût-bénéfice optimale par rapport à d'autres solutions...*

Objectif politique II - Transférer le trafic sur des modes de transports respectueux de l'environnement humain et naturel

Objectifs prioritaires et mesures

- Augmenter l'attractivité des transports en commun

- * Renforcer la part de marché des transports collectifs dans le Système global des transports pour atteindre à moyen terme un modal - split de 25 / 75 :*
- développer le réseau des transports en commun sur l'ensemble du territoire.*
- accorder la priorité aux transports collectifs dans les agglomérations urbaines*

- étendre le réseau des voies réservées aux bus,
- donner ta priorité aux transports en commun aux feux de signalisation,
- créer des offres différenciées en fonction de la répartition spatiale de la population
- introduire des city-bus à l'intérieur des centres urbains régionaux et entre ces centres et leurs communes périphériques,
- développer le principe de la véracité des coûts en internalisant les coûts externes du trafic individuel.

* Améliorer la qualité de l'offre en transports en commun :

* Développer une politique d'information et de sensibilisation efficace :

* Réorganiser le Système des transports en commun par l'introduction du Système train-tram:

* Donner une plus grande part au trafic non motorisé dans le Système des transports :

~ Favoriser les transports en commun lors de la définition des politiques sectorielles

* Développer et concrétiser une politique intégrée de transports et d'aménagement du territoire

- Elaborer des concepts, plans et projets visant ta meilleure intégration possible entre le développement spatial, les restrictions environnementales et t'organisation des systèmes de transports :

- réaliser un plan sectoriel « transports » sur base des travaux relatifs à un concept intégré des transports et du développement spatial
- cerner, avec précision, les besoins en déplacements en vue d'alimenter le plan sectoriel précité,
- améliorer, dans ce même contexte, les bases de données et veiller à leur actualisation continue,
- valoriser la complémentarité entre les différents modes de transports dans un contexte spatial donné,
- renforcer les liens entre programmations sectorielles et politique intégrée en matière de transports,
- intégrer les travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail « contournements de localités » à ceux destinés à aboutir au plan sectoriel « transports »

Die genannten Planungen widersprechen diesen politischen Zielsetzungen des „Programme directeur“ diametral!!

Schlussfolgerungen:

Direktiven der Landesplanung und IVL: politische Feigenblätter für ein weiterhin ungehemmtes Vorgehen der Straßenbauverwaltung?!

Während die interessierte Öffentlichkeit seit Monaten auf die Vorstellung des IVL wartet und damit auf eine kohärente Verkehrsplanung hofft, scheinen sich die Straßenplaner einen Deut um diese Planungsvorgaben zu scheren.

Was ist, wenn all jene Straßenbauprojekte losgelöst vom IVL erstellt werden, dann noch die Bedeutung dieser Planung? Zu untersuchen, wie sich die Siedlungsentwicklung der Straßenbauplanung anpassen kann??!! So wie dies in den vergangenen Jahrzehnten der Fall war, während denen die Straßenbauverwaltung de facto Landesplanung vor Ort gemacht hat?

Welches bitte ist der Stellenwert der Landesplanung, wenn sie als übergeordnete Planungsinstanz bei konkreten Projekten ignoriert wird?

Doch eine weitere Frage drängt sich auf. Es gibt interkommunale Zusammenschlüsse von Gemeinden im Süden des Landes, vor allem das *ProSud* aber auch die "*association des communes du bassin de la Chiers*". Letztere beabsichtigt ein "*Concept global de développement des communes du Kordair*" zu erstellen. Warum äußern sich diese Gemeinden nicht gezielter, auch nach außen gegenüber dem Planungswirrwarr, der ihre eigene Planungsvorhaben de facto in Frage stellt? Warum übernehmen sie nicht die Rolle eines offensiven und gemeinsamen Sprachrohres für die Einwohner des Süden des Landes auch im Bereich der Mobilität? Warum versuchen sie nicht den Planungen einer übermächtigen Verwaltung einen Riegel vorzuschieben zumindest bis das IVL vorliegt und ein politischer Konsens darüber gefunden wurde? Warum aber auch bindet das Landesplanungsministerium diese neue Gremien nicht weitaus offensiver in das IVL mit ein, statt dass jenes Dokument mittlerweile quasi als Geheimstudie gehandelt wird?

Doch nicht nur die Rolle der Gemeinden wirft Fragen auf: auch die Tatenlosigkeit des Umweltministeriums ist befremdend! Gerade dieses Ministerium müsste doch - auch gemäss Koalitionsabkommen - mit jedweder Konsequenz für den Erhalt von Freiräumen und "*zones vertes interurbaines*" im Süden des Landes eintreten. Entsprechende Verpflichtungen gibt es zu Hauf ... trotzdem schweigt es zu den genannten für den Natur- und Landschaftsschutz verheerenden Planungen!

Es stellt sich natürlich auch die Frage, in wiefern die Planungen der Straßenbauverwaltung der Bautenministerin überhaupt bekannt sind bzw. in wiefern das Ministerium, das ja einer

der Trägerstrukturen des IVL-Konzeptes ist, die Vorgehensweise ihrer Verwaltung verantworten kann. Hat die Straßenbauverwaltung innerhalb des Ministeriums wiederum - wie das schon bei vorherigen Ministern der Fall war - ihre Narrenfreiheit, das zu planen, wozu sie Lust und Laune hat ? Wann greift die Bautenministerin hier durch und übernimmt ihre politische Verantwortung ?

Somit geht die Tragweite der geplanten Straßeninfrastrukturen weit über die Bedeutung eines isolierten Projektes hinaus. Sie ist vielmehr grundsätzlicher Natur:

- Welches soll in Zukunft der Stellenwert einer kohärenten Landesplanung sein? Welches aber auch der Stellenwert des IVL?
- Welche Prioritäten gibt sich diese Regierung in der Transportpolitik, wenn in diesem Ausmaß der Individual- und Transitverkehr gefördert wird, währenddem doch eine Steigerung des modal split auf 30% (Plan für eine nachhaltige Entwicklung) bzw. 25% (Transportministerium) angestrebt wird.
- Welche Vormacht wird Verwaltungen eingeräumt, die in der Tradition der vergangenen Jahrzehnte weiterhin ihre alleinigen Interessen mit aller Konsequenz durchzusetzen vermögen?
- Wie ernst aber auch nimmt die Regierung das Protokoll von Kyoto, das Luxemburg verpflichtet eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 28% vorzunehmen (auch im Verkehrsbereich!)
- Sollen allmählich alle Freiräume im Süden / Südwesten des Landes nach wie vor verbaut werden und die Landschaftszerstörung als Kavaliersdelikt angesehen werden?
- Werden die Gemeinden im Süden es schaffen, in Zukunft als gemeinsame Schlagkraft aufzutreten, oder werden sie in wesentlichen Fragestellungen weiterhin am Gängelband der Regierung gehalten?

Mouvement Ecologique und Bürgerinitiativen jedenfalls treten weiterhin mit Konsequenz für eine kohärente Landesplanung und nachhaltige Optionen im Bereich der Mobilität ein. Stichwörter bleiben weiterhin: Erhöhung des Taktverkehrs, Einführung einer grenzübergreifenden Regionaltram, Schaffung eines Verkehrsverbundes, Erstellen eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Süden des Landes u.a.m.

An den Gemeinden und dem Staat wäre es, zu gewährleisten, dass mittels IVL in aller Sachlichkeit und Objektivität die Möglichkeiten einer zukunftsorientierten Transportpolitik erörtert werden.

In der Konsequenz fordern Mouvement Ecologique und Bürgerinitiativen, dass das Primat der Politik und der Landesplanung wieder hergestellt wird und jedwede weitere Straßenbauplanungen im Süden des Landes gestoppt werden, bis zum Vorlegen des IVL. Aufgrund dieses Dokumentes sollte dann eine transparente und offene Debatte nach

außen geführt werden, was die zukünftige Mobilität im Süden/Südwesten des Landes betrifft. Diese Regierung hat bis dato die Chance eines Dialoges mit den betroffenen Bürgern in diesem Bereich nicht wahrgenommen: **hier müsste dringend Remedur** geschaffen werden.

Folgende Vorgehensweise wäre opportun:

1. **Moratoire** für Strassenbauprojekte
2. Zügige Aufstellung des „**plan sectoriel transport**“, die Empfehlungen des IVLs berücksichtigen d
3. **Prioritäre** Umsetzung der im „**plan sectoriel transport**“ aufgeführten Projekte betreffend den öffentlichen Transport.