

Wird die Chance für eine Verkehrswende vertan?

Luxemburg braucht eine transportpolitische und landesplanerische Gesamtstrategie



Eine Stellungnahme des
Mouvement Ecologique

Januar 2002



In Luxemburg wird derzeit viel vom Ausbau des Schienenverkehrs, von einem Gesamtkonzept "Transport und Landesplanung" diskutiert.

Dem Mouvement Ecologique liegt ein bis dato nicht veröffentlichtes Dokument der Regierung vor, in dem ihre Vorstellungen in diesem Bereich dargelegt werden.

Und hieraus ergeben sich so manche Fragen:

- Welches ist der Zusammenhang zwischen öffentlichem Transport und Landesplanung?
Ist das vorliegende Dokument des Transportministeriums der Wahrheit letzter Schluß?*
- Wird die Regierung tatsächlich entscheiden, ein langfristiges Gesamt-Konzept zu erstellen, gleichzeitig aber x-umstrittene Straßenbauprojekte als sogenannte Dringlichkeitsmaßnahmen umzusetzen?*
- Ist die Regierung auch bereit Maßnahmen zu treffen, die eine kurzfristige Verbesserung der Situation mit sich bringen?*

Das vorliegende Dokument soll die aktuelle politische Situation beschreiben und die Stellung des Mouvement Ecologique darlegen.

Herausgeber:

Mouvement Ecologique asbl.

6, rue Vauban

L - 2663 Luxemburg

Tel. 439030, Fax. 422242

email: meco@emweltzenter.lu, www.emweltzenter.lu

Diese und ähnliche Aktionen können nur dank der Spenden zahlreicher Personen durchgeführt werden.

Wenn auch Sie die Aktivitäten des Mouvement Ecologique in diesem Bereich unterstützen möchten, bedanken wir uns für eine Spende auf das CCP 73418-86 der Stiftung Öko-Fonds mit dem Vermerk "Mobilitéit".

Die Spenden können von den Steuern abgesetzt werden.

1. Akuter politischer Handlungsbedarf angesichts der transportpolitischen Misere

Die desaströse Situation in der Transportpolitik ist auf Fehler der vergangenen Jahrzehnte, auf die einseitige Orientierung auf den Straßenbau und fehlende landesplanerische Konzepte zurückzuführen. Findet endlich ein Umdenken statt?

Die Situation in der Transportproblematik in Luxemburg hat sich in den letzten Jahren und Monaten in einem beträchtlichen Ausmaß verschärft: Der "Druck der Straße" wird immer stärker - die Regierung ist aufgefordert bis zu den nächsten Wahlen deutliche Akzente zu setzen. Dabei ist es nicht nur eine **Frage der beeinträchtigten Mobilität** bzw. der **Lebensqualität** vieler betroffener Anrainer sowie des Klimaschutzes:

die Verkehrsmisere in Luxemburg ist im Begriff sich immer mehr auch aus wirtschaftlicher Sicht zu einem gravierenden **Standortnachteil** zu entwickeln.

Daß die heutige Situation zu einem großen Teil hausgemacht ist, dürfte bekannt sein. Während Jahren wurde die Entscheidung über den **Bau der modernen Stadtbahn** hinausgezögert - dadurch wurde u.a. auch die Bestellung von modernem Transportmaterial bei der Eisenbahngesellschaft blockiert. Angesichts der heute geltenden Lieferzeiten ist damit eine Verzögerung von mehreren Jahren de facto gegeben. Auch in Sachen Landesplanung wurden - abgesehen von der Veröffentlichung des Entwurfes eines neuen **Landesplanungsprogrammes** - kaum konkrete, verkehrsvermeidende Maßnahmen ergriffen, geschweige denn auf regionaler Ebene eine integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in die Wege geleitet.

Vielmehr wurden die Investitionen bzw. die Planung in Bezug auf die **Straßeninfra/struktur** vorangetrieben - dies ohne Gesamtverkehrskonzept: diese völlig einseitige Fixiertheit auf den Individualverkehr führte de facto zu einer Zuspitzung der Verkehrssituation, u.a. auf den Autobahnen bzw. deren Zu- und Abfahrtsstraßen, besonders in Spitzenzeiten (siehe Studie der Straßenbauverwaltung, die vom Mouvement Ecologique im Juli 2001 veröffentlicht wurde). Dies wiederum zog ein



Ausweichen vieler AutofahrerInnen auf Schleichwege durch Dörfer und Stadtviertel nach sich, womit die Lebensqualität der EinwohnerInnen entscheidend beeinträchtigt wurde.

Die bisherige Politik hat letztlich zu einer Zuspitzung der Problematik bzw. zu einer Verlagerung geführt. Grundsätzlich wurde die Transportproblematik nicht angegangen.

Besonders offensichtlich wird diese Konzeptlosigkeit am Beispiel **Nordstraße**: Die Strassenbauverwaltung selbst legte - wie erwähnt - vor einem Jahr in einer Studie eindeutig dar, daß der Bau der Ostvariante der Nordstraße durch den Grünwald mehr Probleme schaffen, denn lösen würde und appellierte indirekt an die politisch Verantwortlichen, diese Entscheidung zu überdenken und für die Variante durch den Westen des Landes zu optieren. Ohne Erfolg! Der Beweis liegt nun vor: durch die Ost-Variante der Nordstraße werden die Probleme nicht im geringsten gelöst: vielmehr wird nun - ähnlich konzeptlos - der Bau einer zweiten "Nordstraße" - die Westvariante als vermeintlicher Ausweg angesehen...

Wird nun angesichts des akuten Handlungsbedarfs die naheliegende Idee eines transportpolitischen Gesamtkonzeptes in die Wege geleitet oder wird diese Chance vertan?

2. Der ursprüngliche Regierungsanspruch

Im Koalitionsabkommen ist der Regierungsanspruch in Sachen Nachhaltigkeit nachzulesen:

«Le programme directeur permettra au gouvernement d'orienter le développement durable du Luxembourg en termes d'aménagement de l'espace et doit par conséquent être considéré comme constituant une stratégie globale.

La mise en oeuvre de cette stratégie sera intégrée dans les politiques sectorielles poursuivies par les départements ministériels concernés. L'aménagement du territoire assurera dans ce contexte une mission de coordination.»

- die Anbindung aller Siedlungen bzw. Standorte zu gewährleisten bzw. zu verbessern (*«assurer et améliorer l'accessibilité de toutes les localisations»*).

Hierbei sollte, so der Anspruch, ein Ausgleich zwischen dem Bedarf nach **langfristiger Planung** und bestehendem **kurz- und mittelfristigem Handlungsbedarf** gefunden werden.

Informationen des Mouvement Ecologique zufolge sollte auf der Grundlage der Vorarbeiten der interministeriellen Arbeitsgruppe im Auftrag des Innenministeriums (Landesplanung) im Regierungsrat von 25. Januar 2002 ein **Zwischenbericht** gutgeheißen werden.

In diesem wurde vorgeschlagen, ein sogenanntes **"Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept Luxemburg ("IVL")"** bei einem externen Studienbüro in Auftrag zu geben. **Aufgrund der öffentlich zugänglichen Berichte über diesen Regierungsrat ist zur Zeit unklar, ob diese Entscheidung formal getroffen wurde oder nicht.**

Prinzip und Orientierung eines solchen Gesamtkonzeptes werden selbstverständlich vom Mouvement Ecologique begrüßt.

Bedauerlich ist in diesem Zusammenhang der **Zeitverlust**: Für die Erstellung eines Gesamtkonzeptes werden **zwei Jahre** benötigt. Dies bedeutet, daß der Entwurf eines Gesamtkonzeptes - bei einer jetzigen Entscheidung des Regierungsrates - frühestens vor dem Wahltermin vorliegt... Es ist somit nicht davon auszugehen, daß in dieser Legislaturperiode - über angekündigte Infrastrukturvorhaben hinaus - überhaupt noch deutliche Akzente zur Integration von Transportpolitik und Landesplanung (u.a. Siedlungsentwicklung) gesetzt werden (können). Das Thema wird de facto in die nächste Legislaturperiode verlagert.

Andererseits gilt es aber auch einen kritischen Blick darauf zu werfen, ob diese Vorgehensweise von allen Regierungsmitgliedern getragen wird, welchen Impakt es auf aktuelle Entscheidungen hat und von welchen Voraussetzungen in diesem Dokument ausgegangen wird.

Die Regierung beabsichtigt ein sogenanntes "Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept Luxemburg" (IVL) zu erstellen, das sowohl landesplanerische als auch verkehrspolitische Aspekte berücksichtigen soll. So der theoretische Anspruch ...

Entsprechend wurde im Transportbereich eine **interministerielle Arbeitsgruppe** zum Thema *«concept global sur la mobilité»* / *«mobilité»* geschaffen. Diese wird vom Bautenministerium (F.Pesch) präsiert und setzt sich aus VertreterInnen des Innen-, Transport- und Umweltministeriums, der Bautenverwaltung sowie Vertretern der «Cellule Modèle de Trafic » sowie der CFL zusammen. Sie traf sich im Dezember 2000 ein erstes Mal und legte im Mai 2001 ein erstes (nicht öffentliches) Dokument vor.

Ziel der Arbeitsgruppe ist es, ein **integriertes Konzept für die zukünftige Entwicklung der Transportpolitik in Luxemburg zu erstellen und dieses in einen landesplanerischen Rahmen** bzw. in den Plan einer nachhaltigen Entwicklung einzubinden. Berücksichtigt werden sollen hierbei die verschiedenen Transportmittel (Straße, Schiene, Wasserschiffahrt, Fahrradpisten sowie Flugbewegungen) sowohl im Bereich des Personen- als auch des Warentransportes.

Dies bedeutet, laut Selbstverständnis der interministeriellen Arbeitsgruppe, im konkreten:

- die Belastungen durch den Verkehr zu verringern (*« diminuer les nuisances par une réduction du trafic »*)
- den Verkehr soweit wie möglich auf umweltschonende Transportmittel zu verlagern (*«transférer le trafic sur des modes de transports respectueux de l'environnement humain et naturel»*)

3. Statt eines Gesamtkonzeptes zur Mobilität nur ein "Strategiepapier zum Schienenverkehr"?

Ein Tag bevor eine Gesamtstrategie im Bereich Landesplanung und Transport seitens der Regierung gutgeheissen werden soll, legt H. Grethen seine Vorschläge auf den Tisch. Der Ausbau des Schienennetzes ist zwar grundsätzlich positiv zu werten - doch ist die Vorgehensweise recht problematisch und es gibt inhaltliche Mängel

Genau einen Tag vor dem genannten Termin im Regierungsrat stellte Transportminister H. Grethen (ohne Absprache mit den anderen betroffenen Regierungsmitgliedern?!) ein "Strategiepapier zum Teilaspekt Schienenverkehr" vor.

Es ist absolut begrüßenswert, daß endlich deutliche Akzente in Richtung Ausbau der öffentlichen Transportmittel - Neubau von Schienentrassen - gesetzt werden.

Während der letzten 40 Jahre fand in diesem Land ein einseitiger Ausbau der Straßeninfrastrukturen statt - mit dem Konzept des Transportministeriums soll nun dieser Entwicklung Einhalt geboten werden. Die angekündigten Projekte stellen somit längst überfällige Akzente im Hinblick auf eine strukturelle Verbesserung der Schieneninfrastruktur dar.

Diese grundsätzliche "Weichenstellung" findet die uneingeschränkte Unterstützung des Mouvement Ecologique!

Die Vorgehensweise jedoch, für die sich das Transportministerium entschieden hat, wirft eine Reihe von grundsätzlichen Fragen auf.

Auch der "Schienenverkehr" kann nur Teil eines Gesamttransport-Konzeptes sein!

Was für den Straßenbau gilt, gilt auch für den Bereich Schienenverkehr: isolierte Projekte müssen eingebettet sein in ein Gesamtkonzept, das prioritär landesplanerischen Aspekten Rechnung trägt.

Auch wenn der Großteil der angekündigten Projekte ohne Zweifel Sinn macht: nunmehr nach isolierten Straßenbauprojekten auch isolierte Schienennetze auszubauen, ist nicht der Wahrheit letzter Schluß.

Der Mouvement Ecologique bleibt auch im Bereich Schienenverkehr der Überzeugung, daß ein direkter Zusammenhang zwischen Ausbau der Schieneninfrastruktur und landes-

planerischen Aspekten bestehen muß. **Die Entscheidung über Transportinfrastrukturen - ob es nun Schiene oder Straße ist - muß in Zukunft landesplanerischen Prioritäten untergeordnet sein.** Eine kohärente Vorgehensweise auf Regierungsebene ist in dieser Hinsicht unerläßlich.

Im Klartext bedeutet dies: nur in enger Absprache zwischen Innenministerium (zuständig für Landesplanung), Transportministerium und anderen Ministerien (u.a. Umwelt-) sowie Gemeinden (!) lassen sich Prioritäten im Transportbereich festlegen.

Einige Beispiele zur Veranschaulichung des Spannungsfeldes:

- Im Strategiepapier "mobilité.lu" werden eine ganze Reihe von **P&R-Anlagen** an der Grenze geplant. Diese werden - ob man will oder nicht - auch landesplanerische Folgewirkungen mit sich bringen.
- Oder aber das Beispiel der **Industriebrachen im Süden des Landes**. Belval / West soll - und dies ist zu begrüßen - an das Train-Tram-System angebunden werden. Die anderen Brachen im Süden des Landes finden jedoch in dem Konzept keine direkte Berücksichtigung.
- Auch am Bsp. der **Schieneninfrastruktur im Süd-Westen der Hauptstadt** stellen sich landesplanerische Fragen: in welchem Zusammenhang steht die zur Zeit geplante Schieneninfrastruktur (u.a. mit den geplanten Peripherie-Umsteigeknoten Bahn-Bus) mit einem immer dringlicher werdenden Gesamtentwicklungskonzept im Westen der Stadt? Sind hier nicht - je nach gewählten Entwicklungsszenarien - andere alternative Erschließungsformen mit der Schiene denkbar?

Diese Fragestellung gewinnt noch an Brisanz, wenn man davon ausgeht, daß - parallel zu den angekündigten Projekten im Schienenverkehr - ja wohl demnächst ein vergleichbares Bündel an neuen Straßenprojekten angekündigt werden dürfte (siehe Kapitel 4. «Weiterer massiver Ausbau des Straßennetzes ohne Integration in ein Gesamtkonzept?!»).

Wie greifen beide - in Zusammenhang mit landesplanerischen Aktivitäten - ineinander?

Auch ein Schienenkonzept muß mit den anderen Transportmitteln abgestimmt werden.

Benötigt wird nach wie vor ein Gesamtkonzept zur Mobilität, nicht nur ein sektorielles "Strategiepapier zum Schienenverkehr", so lobenswert der Großteil der darin angekündigten Projekte auch sein mögen.

Strukturelle Fragen bleiben zum Teil (noch) offen

Wie schon betont, begrüßt der Mouvement Ecologique grundsätzlich, daß ein weitgehender Ausbau des Schienennetzes erfolgt. Es kann sich jedoch bei diesem Strategiepapier nur um einen ersten - ohne Zweifel wertvollen - Diskussionsentwurf handeln; dies u.a. auch weil darin eine Reihe von wichtigen Fragen nicht oder kaum angesprochen werden. Als Beispiel seien folgende angeführt:

- Wann kommt der im Koalitionsabkommen vorgesehene Verkehrsverbund?

Das Koalitionsabkommen ist in Sachen Verkehrsverbund eindeutig; wir zitieren: *«L'optimisation de l'offre actuelle (en matière de transports publics) se fera notamment sous les angles de vue suivants:*

- créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée et dans quelle mesure les coûts générés pourront le cas échéant être répartis entre les différents acteurs...»

Der Verkehrsverbund - dem ohne Zweifel eine grundlegende Bedeutung für die Transportpolitik der Zukunft zukommt - wird im Strategiepapier nicht erwähnt. Dabei ist dessen Schaffung strukturell von vordringlicher Bedeutung, wenn man eine bessere Abstimmung und Ergänzung zwischen allen öffentlichen Transportmitteln erreichen möchte.

- Opportunität bestimmter Projekte muß hinterfragt werden dürfen

Auch darf es kein Tabu sein, einzelne Maßnahmen kritisch zu hinterfragen. Ein Beispiel: Der Mouvement Ecologique spricht sich zwar nicht grundsätzlich gegen den Bau von **P&R-Anlagen entlang der Grenze** aus. Doch darf man doch die Frage stellen, ob die Kosten, der Flächenbedarf, die Folgewirkungen für angrenzende Siedlungen (z.B. in Bezug auf ein induziertes Verkehrsaufkommen) für die Vielzahl der angeführten Anlagen im Grenzraum im Verhältnis zum Nutzen steht. Es ist im übrigen aufgrund ausländischer Beispiele bekannt, daß die Gefahr einer Sub-Urbanisierung im Umfeld solcher größeren P&R Anlagen besteht, was zu einer weiteren Zersiedlung des Raumes beitragen kann.

Es sei dahingestellt, ob es nicht zumindest partiell kostengünstigere und effizientere Lösungen gibt, u.a. eine weitere Verbesserung des Schienen- bzw. Busangebotes im Grenzraum selbst in Zusammenarbeit mit Luxemburg; solche Verbesserungen können nur durch eine weitere kurzfristige, intensive Diskussion mit den Behörden und Transportverantwortlichen der Grenzregionen erreicht werden. Denkbar wäre hier z.B. die Einrichtung neuer (Train-Tram) Bahn-Haltestellen gekoppelt an einen effizienten Bus-Zubringerdienst. Dies ist ohne Zweifel ein nicht einfaches Unterfangen aufgrund unterschiedlicher politischer und administrativer Ebenen, stellt jedoch eine grundsätzlichere Lösungsvariante dar.

Das Anwachsen des Pendleraufkommens hat bekanntlich in den letzten Jahren - besonders auch aus den französischen Grenzregionen - auf beeindruckende Art und Weise zugenommen. Mit einer Park & Ride Anlage von 1000 Parkplätzen können vielleicht 1.500 Personen zusätzlich für den öffentlichen Transport gewonnen werden. Sogar bei sechs dieser Anlagen entlang der Grenze stellt dies bei mindestens 60.000 Grenzpendlern aus Frankreich nicht viel mehr als einen Tropfen auf den heißen Stein dar. Man darf auch in diesem Zusammenhang nicht vergessen, daß gleichzeitig eine entsprechende Erhöhung der Transportkapazitäten von Schiene bzw. Bus gegeben sein muß.

An dieser Stelle sei sich zur Zeit weder für noch gegen diese Maßnahme ausgesprochen. Das Beispiel verdeutlicht jedoch, wie wichtig eine kontradiktorische Diskussion der P+ R Problematik ist.

Eine Diskussion über
Verbesserungen am
Projekt des
Transportministeriums
muß erlaubt sein

- Kurzfristige Dringlichkeitsmaßnahmen nicht vorgesehen...

Das Strategiepapier "Schienenverkehr" geht davon aus, daß in dieser Legislaturperiode (neben dem schon länger beschlossenen Bau eines zweiten Gleises zwischen Luxemburg und Pétange) der Bau neuer Schienenverbindungen für Findel und Kirchberg und das Entwicklungsgebiet Belval /West in die Wege geleitet würden. Auch wird in der Umsetzungsstrategie vorsichtig ein "abgestimmtes Angebot Bahn / Bus / Train - Tram (Umsteigebahnhöfe) ", "einzelne P & R - Anbindungen im Süden und verbessertes Angebot Frankreich" sowie "neues Zugmaterial" angekündigt.

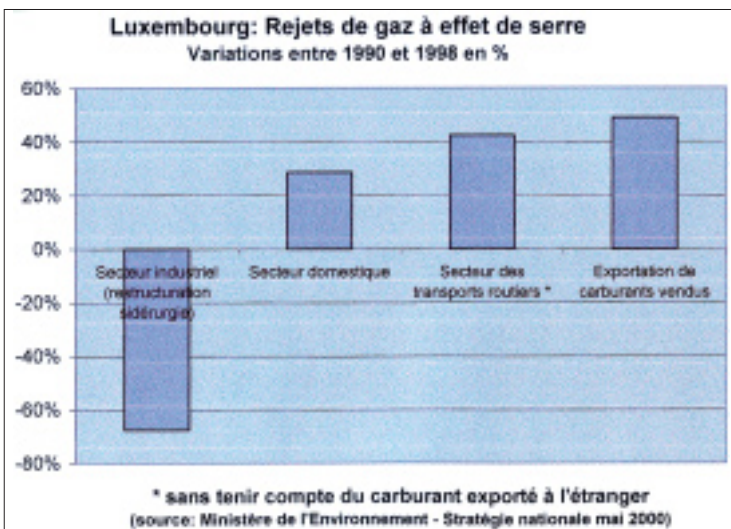
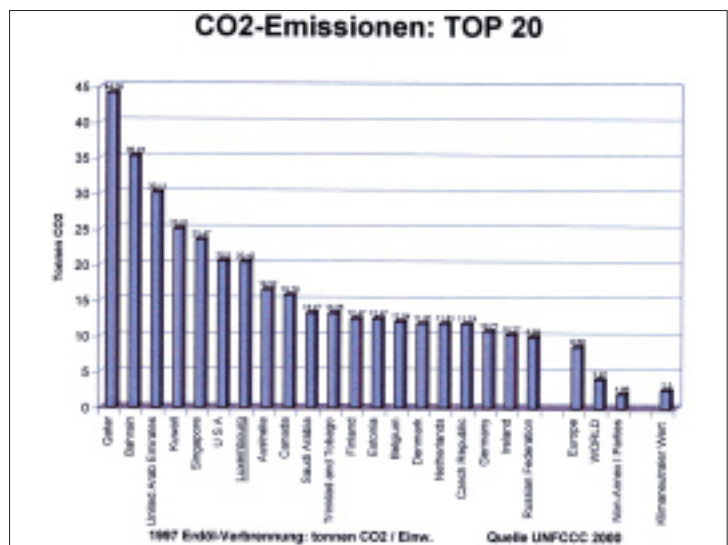
Angesichts einerseits des akuten Handlungsdruckes und andererseits der z.T. zeitaufwändigen Umsetzung von Infrastrukturprojekten stellt sich für den Mouvement Ecologique die Frage von Dringlichkeitsmaßnahmen - nicht unbedingt (nur) im Infrastruktur- sondern hauptsächlich im organisatorischen Bereich bzw. im Hinblick auf eine weitergehende Verkehrsvermeidung und -verlagerung wie auch im landesplanerischen Bereich (siehe hierzu Kapitel 7. "Dringlichkeits-Maßnahmen dürfen sich nicht auf Infrastrukturprojekte begrenzen!») Entsprechende Initiativen z.B. im Vorfeld einer zu schaffenden Mobilitätszentrale werden im Strategiepapier nur am Rande gestreift.

Verkehr und Klimaschutz: Luxemburgs Klimaschutzziele auch ohne Tanktourismus in weiter Ferne!

Die Luxemburger Regierung hat Ende 2001 lobenswerterweise das Kyoto-Abkommen zum Klimaschutz unterzeichnet. Mit diesem internationalen Abkommen - das nach wissenschaftlichen Erkenntnissen längst nicht weit genug geht - verpflichtet sich die Luxemburger Regierung die CO2-Emissionen unseres Landes bis zum Jahre 2012 um 28 % gegenüber dem Stand von 1990 zu reduzieren.

Im Jahr 1998 stammten / der heimischen CO2-Emissionen oder 3 Tonnen pro Einwohner aus dem Bereich Verkehr (ohne dabei den Tanktourismus zu berücksichtigen, der 1998 allein für 35% aller Emissionen verantwortlich war, die uns im Rahmen des Kyoto-Abkommens angelastet werden). Die Tendenz gegenüber 1990 : ein Plus von 42,5%. Luxemburgs gesamte CO2-Emissionen liegen laut Kyoto-Berechnung bei 18 Tonnen pro Einwohner und Jahr.

Wissenschaftler errechnen, daß eine Klimastabilisierung weltweit lediglich mit einer Emission von 3 Tonnen pro Einwohner und Jahr zu erreichen ist. Luxemburg erreicht diese Emissionsgrenze also allein durch Autofahren.



Luxemburg braucht demnach zur Zeit allein im Bereich Verkehr mehr als das 6fache von dem, was uns bei einer nachhaltigen Wirtschaftsweise eigentlich zusteht. Eine Generation allein verfährt das CO2-Budget von 6 Generationen.

Die Anliegen des Klimaschutzes werden mit dem vorliegenden Straßenbauprogramm also keineswegs berücksichtigt.

Die Zahlen stammen aus dem nationalen CO2-Strategiepapier des Umweltministeriums

4. Weiterer massiver Ausbau des Straßennetzes ohne Integration in ein Gesamtkonzept?!

Das Straßenbau-
ministerium beab-
sichtigt sogenannte
"mesures d'urgences"
durchzuführen,
d.h. Straßenbau-
projekte, die auch
unabhängig von einer
kritischen Analyse
außerhalb eines
Gesamtkonzept es
realisiert werden
sollen. Dies ist nach
Ansicht des
Mouvement
Ecologique nicht
zulässig, vor allem,
wenn man die Liste
der in Frage
kommenden Straßen
unter die Lupe
nimmt.

Wie schon erwähnt, wird in Zusammenhang mit den Arbeiten der interministeriellen Arbeitsgruppe "Mobilität" die Erstellung eines integrierten Verkehrs- und Landesentwicklungskonzeptes von der Regierung ins Auge gefaßt.

Man könnte also meinen in Erwartung dieses Konzeptes würden keine vollendeten Tatsachen geschaffen, die eine Hypothek auf dieser - auch vom Mouvement Ecologique schon wiederholt geforderten Gesamtstrategie - darstellen würden. Dem scheint jedoch nicht so zu sein.

Im Zwischenbericht der interministeriellen Arbeitsgruppe, der am 25. Januar im Regierungsrat zur Diskussion stand, wird ein **weiterer massiver Ausbau der Straßen-Infrastruktur** angestrebt. Um die Durchsetzungs- und vor allem Umsetzungschance dieser Planungen zu erhöhen, werden die entsprechenden Projekte (wohl im Auftrag der Straßenbauverwaltung) quasi als Vorgabe für das Gesamtkonzept definiert. Dies indem sie als **"mesures d'urgence"** bezeichnet werden, und entsprechend "im Vorfeld" des Gesamtkonzeptes grundsätzlich entschieden werden sollen.

Die Straßenbauprojekte werden auf 3 Ebenen angesiedelt:

- Kategorie 1: "Basisfall"-Projekte

Hierzu zählen folgende Projekte: "*Projets formalisés et / ou en cours de réalisation ainsi que des projets non encore formalisés dont la réalisation est jugée indispensable pour garantir la fonctionnalité du maillage existant du réseau routier en un endroit donné*".

D.h. hier handelt es sich um Projekte, die sich de facto bereits in der Umsetzung befinden oder aber deren Planung bereits äußerst weit fortgeschritten ist.

- Kategorie 2: "Basisfall+"- Projekte

Hierzu zählen folgende Projekte: "*Projets dont les études et procédures ne doivent pas être interrompues*" resp. "*Basisfall+ mit neuen Netzelementen (Schiene und Straße) ... die rechtlich abgesichert sind oder ein hohes Maß an Umsetzungssicherheit aufweisen und deren Realisierung politisch beabsichtigt ist.*" (sic!)

Hierzu zählen Projekte, die nach Meinung der Straßenbauverwaltung als "mesures d'urgence" durchgeführt und de facto im Rahmen des IVL nicht mehr in Frage gestellt werden (sollen).

- Kategorie 3: "Planfall-Projekte"

Die Projekte in dieser Kategorie sind wie folgt definiert: "*Projets nouveaux à reprendre par le réseau de référence élargi*" "*Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept*"

Unter Planfall versteht man demnach die Projekte, deren Opportunität und Nutzen im Rahmen des zu erstellenden Gesamtkonzeptes noch auf ihre Opportunität hin untersucht werden sollen.

Die von der Straßenbauverwaltung im Rahmen der Arbeiten der Mobilitätsgruppe eingereichten Pläne für neue Straßen stellen jedenfalls keine Abkehr von einer weiteren Förderung des Individualverkehrs dar, wie folgende Übersicht aufzeigt:



Die Hierarchie der geplanten Straßenbauprojekte aus der Sicht des Bautenministeriums

Basis-Fall-Projekte

Projekte, die bereits in der
Umsetzung bzw. entschieden sind

Les projets de la Grande Voirie

- Route du Nord (A7) entre l'échangeur "Kannerduerf" (CR102) et la N11
- Route du Nord (A7) entre la N11 et la A1 (échangeur de Gruenewald)
- Autoroute de la Sarre (A13) entre l'échangeur de Hellange et la frontière germano-luxembourgeoise à Schengen
- Liaison Micheville (A4)

Les contournements de localités

- Contournement de Sandweiler E29/N2
- Contournement-Sud de Bridel N12&CR181
- Contournement de Bous Lot I E29/N2
- N13

Les liaisons d'ordre supérieur

- Voie de liaison N6-CR181-N5 à Strassen/Bertrange N34 Lot I
- Voie de liaison N6-CR181-N5 à Strassen/Bertrange CR181 - N6 Lot II
- Pénétrante de Differdange (LOT II) N32
- Voie Charly à Echternach N10-N11

Basis-Fall+ - Projekte

Projekte, die unabhängig vom IVL(*)
realisiert werden sollen

Les projets de la Grande Voirie

- L'élargissement à 2x3 voies de l'assise autoroutière (A3et A6)

Les contournements de localités

- Contournement Ouest de Ettelbruck N7/N15
- Contournement de Bascharage et de Dippach N5
- Contournement de Feulen N15/N21
- Contournement de Heinerscheid N7/E421
- Contournement de Remich E29/N2&N16
- Contournement de Junglinster E29/N11
- Contournement de Bous Lot II N28-E29/N2
- Contournement de Hosingen E421/N7
- Contournement de Troisvierges N12

Les liaisons routières d'ordre supérieur

- Tangente Ouest (T.O.) A7 - A6/N6
- Transversale de Clervaux N7 - N18
- Voie de liaison échangeur Strassen-Nord - N6 CR181 - N6

Planfall - Projekte

Projekte, die im Rahmen des IVL (*)
untersucht werden sollen

Les projets de la Grande Voirie

- La liaison de Sélange (A13)
- Le by-pass de Foetz (A13)

Les liaisons routières d'ordre supérieur

- Nouvelle descente vers Walferdange CR215 - N7
- Le boulevard de l'ouest de la Ville de Luxembourg N6 - N5 - N4
- Le nouveau CR230 N34 - bd. de l'ouest - Le boulevard de Cloche d'Or N4 - A4
- La déviation du CR175 CR175 - N31
- Contournement-Sud de Oberkorn (N31)
- Contournement-Est de Niederkorn (N31)
- Le contournement d'Echternach

(*) IVL = Integriertes Verkehrs- und Landesentwicklungs-Konzept

Was läßt sich aus dieser Auflistung schlußfolgern?

Die Projekte in Bezug auf den " Basisfall +"
beinhalten eine Vielzahl neuer Straßen-
infrastrukturen, die geplant und durchge-
führt werden sollen, ohne daß ihre Oppor-
tunität im Rahmen eines integrierten
Verkehrs- und Landesplanungskonzeptes
untersucht worden wäre.

Der Verdacht liegt nahe, daß hier die
Straßenbauverwaltung - mit Duldung der
Bautenministerin (?) - versuchte alle mittel-
fristig noch denkbaren Projekte einzube-
ziehen, um der Gefahr aus dem Wege zu
gehen, daß dieses oder jenes Projekt auf-
grund der vom Gesamtkonzept ggf.
gesetzten Prioritäten nicht mehr in Frage
kommen würde.

Auch wenn dies eine Unterstellung ist: der
Verdacht liegt nahe!

Daß in dieser Auflistung in der Kategorie
"Basis +" auch äußerst umstrittene - weil in
ihrer Gesamtauswirkung sehr bedeutungsvolle
Projekte - aufgelistet werden, schockiert.

Mit einer solchen Vorgehensweise ist a priori
der Sinn eines Gesamtkonzeptes in Frage
gestellt. Stutzig macht auch die Tatsache, daß
eine Transversale in Clerf nunmehr als "mesure
d'urgence" definiert wird.

Die Kriterien, die zu der Hierarchisierung der
Projekte führten sind somit in keiner Form
nachvollziehbar.

Schaffung vollendeter Tatsachen im Straßenbau - Infragestellung einer Gesamtstrategie

Die Vorgehensweise im Straßenbau stellt - allen Beteuerungen der Bautenministerin zum Trotz - ein Fortführen der unverantwortlichen Politik der Straßenbauverwaltung und der für sie politischen Verantwortlichen dar.

Zunächst wird einmal gebaut; ob die Straße den gewünschten Erfolg hat, welche negativen Auswirkungen entstehen, welche Folgewirkungen (z.B. im Bereich Siedlungsentwicklung zu erwarten sind) - wird sich erst nach dem Bau der Straße erweisen... Und die Landesplanung kann sich - wie in den letzten Jahrzehnten - an den Vorgaben der Straßenbauer ausrichten.

Durch eine solche Politik vollendeter Tatsachen wird der Sinn und Zweck eines integrierten Gesamtkonzeptes von vornherein in Frage gestellt. Es ist eine virtuelle Stilübung, die Gefahr läuft, vor Ort nicht mehr zu bewirken als die bisherigen Programme der Landesplanung.

Die "logique de construction" im Straßenbau wird bewirken, daß ein Straßenbauprojekt weitere nach sich ziehen wird. Oder wer glaubt daran, daß wenn bis die Westvariante der Nordstraße geplant, die Autobahn auf 3-Spuren ausgegebaut wurde ... sprich der Stau vor Luxemburg-Stadt weiterzunimmt, nicht der Ausbau der Umgehung der Stadt Luxemburg de facto vorweggenommen wird?

Salamitaktik und untransparente Vorgehensweise

Erneut wird, dies kann man ruhig unterstellen, nicht mit offenen Karten gespielt. Unter verschiedenen nur mit ihrem Kürzel angeführten Straßenbauprojekten verbirgt sich de facto die Verlängerung der Westvariante der Nordstraße bis in den Südzipfel des Landes. Warum wird hier nicht Klartext gesprochen!? Wohl weil darauf spekuliert wird, daß die einzelnen Teilprojekte weniger problematisch erscheinen mögen, als die Anführung der effektiven Trasse auf ihrer vollen Länge? Oder aber weil die Hoffnung besteht, daß derart die **EU-Impaktstudienrichtlinie** umgangen werden kann?

Problem-Verlagerung statt Problem an der Wurzel lösen

Auch von diesem "traditionellen" und so pragmatischen Grundsatz scheint nicht abgelassen zu werden. Die in der Kategorie der "Basisfall" bzw. "Basisfall+" angeführten Projekte haben direkte Auswirkungen auf die umliegenden Regionen. Unzweifelhaft steht fest, daß z.B. das Ausschütten der Westvariante der Nordstraße im Raum Mamer auch einen Impact auf den südlichen Zipfel des Landes haben wird...oder etwa nicht? Oder aber die Umgehung von Bascharage auf die Gemeinde Sanem?

Lokal mag vom Straßenbau dieses oder jene Problem vermeintlich gelöst werden; in der Realität jedoch werden die Probleme auf andere Teile des Raumes verlagert, in andere Gemeinden bzw. in Naherholungsgebieten von Menschen verlagert.

Diese schleichende Zerschneidung des Raumes, diese Abschneidung der Siedlungen von Naherholungsgebieten, die damit verbundene Parzellierung der Landschaften und Abnahme großer freier Flächen hat im Süden bzw. Zentrum des Landes Ausmasse angenommen, welche die Lebensqualität und mit ihr einer der wichtigen sog. "weichen" Standortfaktoren beeinträchtigen.

Die Politik der Straßenbauverwaltung der letzten Jahrzehnte hat in Zusammenhang mit dem Fehlen landesplanerischer Prioritäten entscheidend zu dem aktuellen Fiasko im Verkehrsbereich beigetragen.

Der Mouvement Ecologique spricht sich kategorisch gegen eine Fortführung dieser Politik und insbesondere gegen die Schaffung vollendeter Tatsachen aus, die ein zukünftiges Gesamtkonzept in Frage stellen.

Weitreichende transport- und landesplanerisch umstrittene Projekte dürfen nicht als "Basisfall" bzw "Basisfall+"-Projekte definiert werden!

Sie sollten vielmehr Bestandteil einer Analyse im Rahmen des integrierten Gesamtkonzeptes sein!

Das Dokument des Straßenbau-ministeriums, das dem Gesamtkonzept zugrunde liegt, muß unbedingt abgeändert werden. Wenn ein Gesamtkonzept überhaupt Sinn machen soll, dann dürfen nicht unabhängig davon äußerst umstrittene Projekte in die Wege geleitet werden.

5. "Plan-Fälle" im Bereich Straßenbau - nicht aber im Bereich öffentlicher Transport?!

Es besteht ein Ungleichgewicht zwischen Projekten im Straßenbau oder aber im Bereich Schienenverkehr. Während bei den Straßen auch langfristig Projekte untersucht werden sollen, soll dies im Bereich Schienenverkehr nicht der Fall sein. Der Mouvement Ecologique drängt auf eine Änderung.

Im Zwischenbericht der interministeriellen Arbeitsgruppe "Mobilität" werden neben den erwähnten Straßenbauprojekten auch eine Reihe von Projekten im Bereich "öffentlicher Transport" angeführt. In wesentlichen Aspekten entspricht die entsprechende Liste denjenigen des Strategiepapiers "mobilité.lu" des Transportministeriums.

Allerdings springt ein Unterschied ins Auge was die Gewichtung von Projekten im Bereich Straßenbau bzw. im Bereich Schienenverkehr betrifft: **Während im Straßenbau eine Vielzahl von «Planfällen» aufgelistet werden** - d.h. von Projekten die langfristig ins Auge gefasst bzw. untersucht werden sollen - **so gibt es keinen einzigen «Planfall» im Bereich des öffentlichen Transportes.**

Dabei ist der Nachholbedarf im öffentlichen Transport erheblich, wurde doch während Jahrzehnten nicht mehr in diesen investiert. Zudem hat das Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept als Ziel angesichts einer steigenden Bevölkerungszahl eine **Transportpolitik über Jahrzehnte** zu definieren.

Neben den in «mobilité.lu» angekündigten und vom Investitionsvolumen sicher beeindruckenden Projekte, hätte man dennoch erwarten können, daß auch Planfälle im Bereich öffentlicher Transport definiert werden, sozusagen als «Zukunftsvision». Der Mouvement Ecologique denkt in diesem Zusammenhang u.a. an folgende Problembereiche:

- **Bau einer modernen Stadtbahn durch das Stadtzentrum:** Sogar seitens des Transportministeriums wird der Bau dieser Teilstrecke nicht mehr als Tabu betrachtet. Denn Fakt ist, daß die «Stadtumfahrung» die realen Verkehrsströme zum Teil außer Acht läßt, da nach wie vor starke Fahrgastströme in Richtung Stadt-Zentrum, Limpertsberg usw. führen. Vor allem auch für den Schülertransport wird derzeit keine Verbesserung erreicht. Auch bietet das derzeitige Schienen-Konzept keine Lösung für die Problematik der begrenzten Buskapazitäten. Bereits heute sind die Achsen im Zentrum der Stadt während Spitzenstunden überlastet. Im übrigen kann

nur ein BTB-Projekt durch das Stadtzentrum auch zu einer urbanistischen Aufwertung der Stadt bzw. zu deren Stärkung führen.

- **Verbesserung der Schienen-Anbindung an Saarbrücken bzw. nach Deutschland:** Eine bessere Anbindung Luxemburgs an Trier / Saarbrücken bzw. darüber hinaus an das deutsche Eisenbahnnetz ist von strategischer Bedeutung für Luxemburg. Warum nicht - sowohl aus übergeordneten politischen Interessen als auch im Hinblick auf die steigende Anzahl von Grenzgängern - hier über neue Schienenverbindungen nachdenken?

- **Westachse als Ausbauphase einer modernen Stadtbahn:** In fast allen Städten / Regionen, in denen eine Stadtbahn eingerichtet wurde, erfolgte deren phasenweiser Ausbau. In der ursprünglichen Studie der FCNTTFEL zur Stadtbahn war noch von einer Westverbindung die Rede. Die Verlegung einer modernen Stadtbahn-Verbindung entlang der Siedlungsachse bis hin nach Capellen bzw. deren Anbindung an das CFL-Netz würde durchaus Sinn machen.

- **Ausbau der Eingleisigkeit:** Positiv ist, daß bestimmte Schienenstränge zweigleisig ausgebaut werden. Wenn jedoch das Gesamtkonzept eine langfristige Perspektive eröffnen soll, so wäre es angebracht, grundsätzlich zu untersuchen, welche weiteren eingleisigen Verbindungen im Schienenbereich eines Anbaus bedürfen.

- **Train-Tram als horizontale Rückgradlinie im Süden des Landes:** Desweiteren wäre ein Ausbau des Tramsystems im Süden des Landes im allgemeinen denkbar. Hier können die nicht mehr benutzten Linien der Stahlkonzerne miteinbezogen sowie neue Haltestellen angelegt werden. Der TICE würde teils umfunktioniert werden als Zubringer zu den Bahnhöfen.

- **Landesweite Planung:** Das derzeitige Konzept setzt deutliche Akzente im Süden und Zentrum des Landes. Mittelfristig müssten aber auch die anderen Regionen besser erschlossen werden.

6. Landesplanung - weiterhin ein theoretisches Konstrukt?

Parole, Parole ... mag man sagen, wenn man die Diskrepanz zwischen so manchen Aussagen von Politikern und der Realität analysiert. Während davon gesprochen wird in Zukunft Aktivitäten zu dezentralisieren, den Schienenverkehr auszubauen ... ist die Realität eine andere. "Weiter wie bisher" scheint das Motto zu sein, wie das Beispiel der "Cloche d'Or" auf besonders beeindruckende Art und Weise aufgeht.

Wie bereits in den vorherigen Kapiteln angeführt, würde - falls sich die bisherige Vorgehensweise durchsetzen würde - weiterhin die von sektoriellen Ministerien im Bereich Verkehrsbetriebene Infrastrukturprojekte die Siedlungsentwicklung bzw. Ansiedlung von Aktivitätszonen u.a.m. bestimmen, statt umgedreht. Der Entwurf des neuen Landesplanungsprogramms sowie der Plan für eine nachhaltige Entwicklung würden zu einem theoretischen Konstrukt degradiert. Daß so manche landesplanerische Zielvorgabe nach wie vor nur auf dem Papier zu bestehen scheint, zeigt das Fallbeispiel der Entwicklung des Raumes «Cloche d'Or» - Bartringen, Strassen auf.

Die Entwicklung im Südwesten der Stadt Luxemburg : ein landesplanerisches Fallbeispiel

Die «Cloche d'Or» ist als Aktivitätszone im Bebauungsplan der Stadt Luxemburg vorgesehen und begreift noch weite ungenutzte Terrains; sie dehnt sich auf einer Fläche aus, die in etwa dem Entwicklungsgebiet von Esch-Belval entspricht. Enorme Ausdehnungspotenziale im Bereich der Aktivitätszonen sind ebenfalls im Raum Bartringen - Strassen - Leudelingen gegeben bzw. vorgesehen, wo insgesamt der Ausbau von fünf (!) Aktivitäts- / Industriezonen vorangetrieben wird.

Die Flächen werden - gemäß dem Strategiepapier «Schienenverkehr» - **nicht direkt mit einem schienengebundenen öffentlichen Transport erschlossen** - was ja theoretisch denkbar wäre - sondern erfordern - einerseits einen massiven Ausbau des Strassennetzes (siehe entsprechende Projekte «Basisfall » bzw. «Basisfall +» der Straßenbauverwaltung) und - andererseits sage und schreibe - mittelfristig - die Einrichtung von 60.000 neuen Parkplätzen in diesem Raum (siehe entsprechenden Vermerk auf dem Kartenausschnitt)!

Man führe sich dies vor Augen: 60.000 Fahrzeuge täglich, die zusätzlich in diesen Ballungsraum einpendeln!

Die massive und auf regionaler Ebene unkoordinierte aktuelle Urbanisierung im Süd-Westen der Stadt Luxemburg (wie übrigens auch im Raum Findel - Sandweiler - Niederanven) wirft grundsätzliche Fragen auf:

- Sowohl im **Koalitionsabkommen** der Regierung als auch in den **Direktiven der Landesplanung** wird eine Dezentralisierung der Aktivitäten als wesentliche Politikentscheidung dieser Regierung angeführt! Die aktuelle Entwicklung aber steht diesen Absichtserklärungen diametral gegenüber! Oder soll der Begriff der Dezentralisierung lediglich bedeuten, daß - zusätzlich zu **einer weiterhin ungezügelter Entwicklung im Umfeld der Stadt Luxemburg** - eben nun auch dezentral weitere Aktivitäten angesiedelt werden sollen? Dies führt de facto nicht zu einer Abnahme der Zentralisierung!

- Während im Süden des Landes von einem «neuen Flaggship», von neuen Entwicklungschancen für eine Region, diskutiert wird, Masterpläne - Architektenwerke in die Wege geleitet und durchgeführt werden, erfolgt die Entwicklung im Südwesten der Stadt salamiweise und scheinbar **ohne (regionales) Gesamtkonzept bzw. ohne BürgerInnen-Beteiligung** (die über die gesetzlichen Prozeduren hinausgeht). In wiefern wird hier eine wünschenswerte Durchmischung von Wohnen-Arbeit-Freizeit angepeilt? Wie kann die Naherholung der Anrainer, die in diesem Umfeld leben, gewährleistet werden?

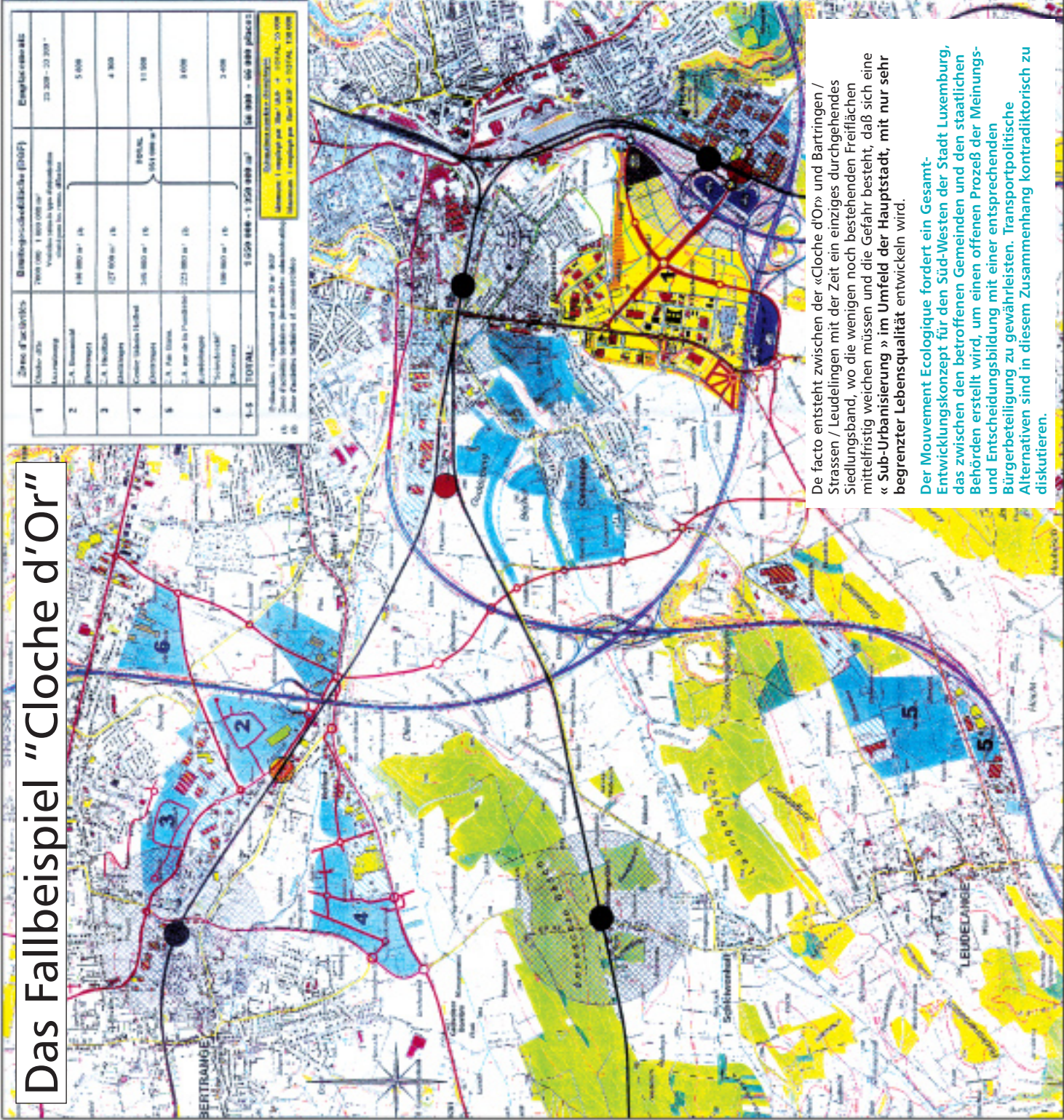
Keine Notwendigkeit für (transport-)politische Optionen, weil unbegrenzte finanzielle Spiel(t)räume ?

Das Transportministerium führt in seinem Dokument "mobilité" an, die **geplanten Infrastrukturprojekte im Schienenbereich** würden Kosten in Höhe von etwa 2,6 Mia. Euro verursachen. Schaut man sich die Liste der im Regierungsdokument in den Rubriken Basisfall und Basisfall+ angeführten **Straßenbauprojekte** an, so kann man sich vorstellen, daß auch hier ein Kostenpunkt in ähnlicher Höhe erreicht werden kann.

Kann sich dieses Land endlos leisten, **Gelder wahllos ohne Prioritäten in die Transportpolitik zu setzen**? Oder gilt es nicht alleine aus Kostengründen gezielter vorzugehen und Prioritäten festzulegen?

Das Fallbeispiel "Cloche d'Or"

Zones d'activités	Emplacements (ha)	Emplacements (m²)
1. Centre-ville	100 000	1 000 000 m²
2. Z.A. (Zone d'Activité)	100 000	1 000 000 m²
3. Z.A. (Zone d'Activité)	100 000	1 000 000 m²
4. Centre-ville (Habitat)	100 000	1 000 000 m²
5. Z.A. (Zone d'Activité)	100 000	1 000 000 m²
6. Z.A. (Zone d'Activité)	100 000	1 000 000 m²
1-6 TOTAL:	600 000	6 000 000 m²



De facto entsteht zwischen der «Cloche d'Or» und Bartringen / Strassen / Leudelange mit der Zeit ein einziges durchgehendes Siedlungsband, wo die wenigen noch bestehenden Freiflächen mittelfristig weichen müssen und die Gefahr besteht, daß sich eine « Sub-Urbanisierung » im Umfeld der Hauptstadt, mit nur sehr begrenzter Lebensqualität entwickeln wird.

Der Mouvement Ecologique fordert ein Gesamt-Entwicklungskonzept für den Süd-Westen der Stadt Luxemburg, das zwischen den betroffenen Gemeinden und den staatlichen Behörden erstellt wird, um einen offenen Prozeß der Meinungs- und Entscheidungsbildung mit einer entsprechenden Bürgerbeteiligung zu gewährleisten. Transportpolitische Alternativen sind in diesem Zusammenhang kontradiktorisch zu diskutieren.

AMÉNAGEMENT FUTUR DU RÉSEAU ROUTIER

- Route principale
- Route collective
- Voie de descente

PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL

- Z.A. / Z.I. projetées
- Z.A. / Z.I. existantes
- Z.A. Cloche d'Or + Z.I. Gasperich (existent + projet)
- Extension de quartiers résidentiels de CESSANGE

RÉSEAU FERROVIAIRE

EXISTANT

- Voies ferrées
- Gare / Halle CFL
- Rayon d'accessibilité (R= 600m)

PROJET

PARKING P+R

- Existant (TOTAL: 600 places)
- Projet (TOTAL: 1000 places)

SCHROEDER & ASSOCIÉS S.A.
Ingénieurs - conseils

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
Administration des Ports et Chaussées
VILLE DE LUXEMBOURG
ETUDE DE TRAVAIL POUR L'EXTENSION SUD-OUEST DE LA
VILLE DE LUXEMBOURG (Cloche d'Or-Gasperich-Cessange)
des Z.A. / Z.I. projetées et
des Z.A. / Z.I. existantes
Sud-Ouest de la ville de Luxembourg

7. Dringlichkeits-Maßnahmen dürfen sich nicht auf Infrastrukturprojekte begrenzen!

Die Regierung hat Möglichkeiten, um die Situation im Transportbereich kurzfristig zu verbessern – dies unabhängig von neuen Infrastrukturprojekten. Diese Möglichkeiten sollte sie nutzen.

Im Zwischenbericht der interministeriellen Arbeitsgruppe "Mobilität" werden wie schon erwähnt sowohl im Straßenbau als auch betreffend die Schieneninfrastruktur Dringlichkeitsmaßnahmen ("mesures d'urgence") angeführt - die sogenannten "Basisfälle" Für den Mouvement Ecologique ist dies völlig unzureichend: die Ankündigung von (zeitaufwändigen) Infrastrukturprojekten als "mesures d'urgence" reicht nicht aus. Es gilt auch auf der Ebene der Landesplanung bzw. der Transportpolitik kurzfristig greifende Maßnahmen in die Wege zu leiten. So z.B.

- Sofortmaßnahmen auf landesplanerischer Ebene

Dies heißt z.B. im Klartext ein **Sofortprogramm im Bereich Landesplanung** verabschieden. Hierzu gehören:

- Der Ausbau oder die Ansiedlung neuer **Aktivitätszonen ohne Anbindung an den öffentlichen Transport** muß unterbunden werden. In Holland, USA und der Schweiz gibt es entsprechende Präzedenzfälle.
- Der **sektorielle Plan für Aktivitätszonen**, für den mehrere Vorstudien gemacht wurden, ist

überfällig: im Vorfeld der Erstellung dieses Planes sollten die gesetzlichen Möglichkeiten für ein **Einfrieren der aktuellen Situation** (Landesplanungsgesetz von 1999) genutzt werden; neue Aktivitätszonen bzw. neue Realisierungsphasen von bestehenden sind nur insofern genehmigungswürdig, als sie transportpolitisch optimal an einen (schienengebundenen) öffentlichen Verkehr angebunden sind.

- Eine **weitere Zentralisierung der Aktivitäten auf die Region Zentrum** sollte in jedem Fall mit den zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln bzw. durch Vereinbarungen auf politischer Ebene gestoppt werden, um das Verkehrschaos in diesem Raum nicht noch zu verschärfen (Moratorium).

- Bei Erweiterung von Bauperimetern bzw. bei größeren Neubaugebieten sollte die "commission d'aménagement" ab sofort ihr Gutachten vom **Vorlegen einer Anbindung an die öffentlichen Transportmittel abhängig** machen.

- Der **Bau weiterer Parkplätze oder P&R-Anlagen in der Region Zentrum bzw. der Stadt Luxemburg ist als äußerst problematisch** zu betrachten: dies gilt u.a. für das

Das Beispiel der Schweiz: Kein Bau publikumsträchtiger Zentren ohne Anschluß an die öffentlichen Transportmittel

Das Bundesgericht hat anfangs September dieses Jahres die Beschwerde der Grundeigentümer zum Bau eines Kino- und Einkaufszentrums im zürcherischen Adliswil abgewiesen - mangels ausreichenden Anschlusses an den öffentlichen Verkehr.

Zehn Kinos, zwei Restaurants, einen Fachmarkt und ein Dancing hatte Mövenpick in Adliswil erstellen wollen auf dem Grüt-Areal, das mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht zu erreichen ist. Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) hatte gegen das Projekt Rekurs eingelegt. Nachdem er beim Regierungsrat abgeblitzt war, gab das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich ihm Recht mit der Begründung, es fehle an der vom kantonalen Planungs- und Baugesetz verlangten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (öV). Mövenpick bezeichnete diesen Entscheid als willkürlich und gelangte ans Bundesgericht. Die Beschwerdeführerin verteidigte die weitgehende Ausrichtung auf den privaten Autoverkehr mit der Nähe zum Autobahnanschluß. Zudem sei eine ausreichende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht Sache der Bauherrschaft.

Doch das Bundesgericht hielt unmißverständlich in seinem Entscheid fest, daß publikumsintensive Anlagen attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein müssen. Vier der fünf Richter vertraten die Ansicht, die öV-Verbindungen müßten kundenfreundlich und bequem sein. Gemäß Gesetz gelte es Lärm und Schadstoffe zu vermeiden. Deswegen und zum Schutz der Nachbarschaft dürften solche Bauten nicht fast ausschließlich auf den privaten Verkehr ausgerichtet sein.

Dieses Urteil wird zweifellos auch andernorts Auswirkungen haben. In Zukunft muß bei der Planung von Projekten mit großem Publikumsverkehr zwingend auf eine genügend attraktive öV-Erschliessung geachtet werden. Damit stellt sich für Gemeinden die Grundsatzfrage, welche Standorte für Großprojekte geeignet sind, auch unter einem neuen Aspekt: jenem der Tragbarkeit des finanziellen Aufwands für die öV-Erschliessung.

Plateau Kirchberg, Findel und den Südwesten der Stadt. Solche Infrastrukturen, die das Verkehrsaufkommen in den Stadtumland-Gemeinden nicht reduzieren, sind zu unterbinden.

- Die Ausweisung von **Tabuzonen**, von sogenannten "barrières à l'urbanisation" bzw. der Schutz der "zones vertes interurbaines" u.a. zwischen der Süd- und der Zentrumsregion, muß entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsabkommen kurzfristig erfolgen.

- Sofortprogramm im Bereich der Verkehrsorganisation bzw. zur Verkehrsvermeidung - und Verminderung

Desweiteren wäre es unverantwortlich, nicht bereits jetzt konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Transportbereich zu ergreifen, neue positive Akzente zu setzen. Es gibt zahlreiche Handlungsmöglichkeiten:

In Menschen und "Software" statt nur in "Hardware" (Infrastrukturen) investieren

Neben notwendiger «hardware» - den Infrastrukturprojekten -, lohnt es verstärkt in «software» zu investieren. Einige Beispiele:

- Vorlegen einer gesetzlichen Grundlage zur Schaffung einer **Mobilitätszentrale** bzw. eines **Verkehrsverbundes**.
- Im Vorfeld der Schaffung der Mobilitätszentrale: kurzfristig eine **Reihe von machbaren Initiativen vorziehen**. Ziel einer derartigen Zentrale ist:
 - * als Anlaufstelle zu fungieren, wo der interessierte Bürger Informationen über das gesamte Netz aus einer Hand erhält
 - * neue Angebote (Ruftaxi, Nachtbus, Car-Sharing, Mitfahrzentralen ...) in die Wege zu leiten
 - * Gemeinden, Betriebe, Vereine ... bei neuen Projekten zu beraten.
- Die systematische **Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements**: dies reicht von einem Beratungsangebot bis hin zu juristischen Vorgaben (siehe Beispiel Schweiz). In Österreich z.B. gibt es eine spezifische Gesetzgebung "Umweltförderung - Betriebliche Verkehrsmaßnahmen". Zitiert sei aus dem "Programm: Zielgruppe:
 - * *Unternehmen zur Ausübung von gewerbmässigen Tätigkeiten*
 - * *Konfessionelle Einrichtungen und gemeinnützige Vereine*

* *Einrichtung der öffentlichen Hand in der Form eines Betriebes mit marktbestimmender Tätigkeit*

* *Energiesversorgungs- und Verkehrsunternehmen. Förderungsgegenstand:*

* *CO2-relevante Umstellungen von Transportsystemen und Fuhrparks*

* *Betriebliche Investitionsmaßnahmen zur Forcierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs*

* *Mobilitätsdienstleistungen und -beratung, Verkehrsinformations- und Logistiksysteme*

* *Mobilitäts- und Verkehrskonzepte, sofern sich die zur Förderung eingereichte Maßnahme aus diesem herleiten läßt, maximal jedoch im Ausmaß von 50% der Förderungsbasis*

* *Nebenkosten (Software etc.) maximal jedoch im Ausmaß von 20% der Förderungsbasis*.

- **Integration von Förderhilfen im Budget 2003**, um auf freiwilliger Basis Initiativen zur Verkehrsverlagerung bzw. -vermeidung in Zusammenhang mit der CO2-Reduktion (Kyoto-Verpflichtungen Luxemburgs) auf kollektiver bzw. betrieblicher Ebene zu unterstützen. Hierzu gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, wie ausländische Beispiele aufzeigen (siehe u.a. Initiativ 21 - eine Veröffentlichung des Mouvement Ecologique).

- Desweiteren drängt sich eine **offensive Informations- und Marketingkampagne** für den öffentlichen Transport auf: Stichworte sind hierbei die Veröffentlichung eines Jahresberichtes zur Verkehrsentwicklung und Mobilität (Darstellung der Situation, Evaluation der getroffenen Massnahmen, Definition von weiteren Zielen), die Organisation einer «Public-Awareness-Kampagne» (in welcher über die grundsätzliche Thematik der Mobilität informiert wird, Zusammenhänge dargelegt, für die Akzeptanz für die öffentlichen Transportmittel geworben wird.)

- Im Vorfeld der Schaffung eines **grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes** sollten weitere kurzfristige **Verbesserung im Angebot des öffentlichen Transportes in der Grenzregion** - in enger Zusammenarbeit mit besonders den französischen und belgischen Behörden bzw. dem dortigen Transportsektor erreicht werden.

- Weitere kurzfristige Verbesserungen auf der Angebots-Seite so z.B. im Süden des Landes : **Erhöhung der Takt-Frequenz auf 15 Minuten im gesamten TICE-Einzugsbereich.**

Schlußfolgerungen des Mouvement Ecologique

Die Regierung muß sich grundsätzlich entscheiden ob sie, wie in den letzten Jahrzehnten, nunmehr parallel zum Ausbau des Schiennetzes weiter den Bau von neuen Straßen ohne Einbindung in landesplanerische Zielvorstellungen beschliessen will, oder ob sie bereit ist, eine dringend notwendige Verkehrswende herbeizuführen. Letzteres bedingt jedoch eine klare Prioritätensetzung aus planerischer und finanzieller Sicht..

- 1. Es ist positiv zu werten, daß die Regierung grundsätzlich bereit ist in den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu investieren. Dadurch aber, daß zusätzlich zu den isolierten Projekten im Bereich des Straßenbaus nunmehr auch isolierte Projekte im öffentlichen Transport durchgeführt werden, entsteht noch kein kohärentes Ganzes . Es besteht nicht die Gewähr, daß die gravierenden Probleme im Bereich Transport mittel- und langfristig, u.a. im landesplanerischen Zusammenhang gelöst werden.*
- 2. Der Mouvement Ecologique richtet deshalb einen eindringlichen Appell an die Regierung, daß - wie ursprünglich beabsichtigt - umgehend ein Gesamtkonzept in Auftrag zu geben. Dieses Gesamtkonzept muß eine Integration zwischen landesplanerischen und transportpolitischen Aspekten unter Berücksichtigung umweltpolitischer Rahmenbedingungen gewährleisten.*

Der Plan für eine nachhaltige Entwicklung - dessen parlamentarische Diskussion noch immer aussteht - sollte dabei, neben dem Entwurf des neuen Landesplanungsprogrammes - dessen Diskussion ebenfalls aussteht - als Grundlage dienen.

Die Federführung eines integrierten Konzeptes sollte beim Innenministerium liegen, dies in direkter Zusammenarbeit mit Transport-, Umwelt- und Bautenministerium.

- 3. Im Vorfeld der Arbeiten am integrierten Konzept dürfen keine vollendete Tatsachen geschaffen werden, die eine Hypothek für das spätere Vorgehen darstellen. Dies bedeutet konkret, daß im Vorfeld eines solchen Konzeptes aufgrund eines klar und nachvollziehbaren Kriterienkataloges nur solche Projekte im Bereich Schienen- und Straßenbau definiert werden, die tatsächlich unumgänglich sind.*

Unerläßlich ist es desweiteren, wenn das integrierte Konzept langfristige Perspektiven eröffnen soll, auch sogenannte Planfälle im Bereich öffentlichen Transport zu definieren.

- 4. Desweiteren drängt der Mouvement Ecologique darauf, ähnlich wie bei den Infrastrukturprojekten auch auf der Ebene der Landesplanung bzw. der Verkehrsorganisation und -verlagerung /-vermeidung kurzfristige Maßnahmen definiert werden.*

Eine konsequente landesplanerische und transportpolitische Gesamtstrategie, die auf einer möglichst hohen gesellschaftlichen Akzeptanz gründet und neben mittelfristigen auch kurzfristig greifende Maßnahmen beinhaltet, ist allein imstande nicht nur Lebensqualität zu erhalten, eine menschen- und umweltverträgliche Mobilität wieder herzustellen, sondern auch einen Standortvorteil für Luxemburg zu gewährleisten.