

**Nach Jahrzehnten verpasster
Prioritätensetzung:**

**Budgetäre Situation und Klimaschutz
zwingen zu Umdenken in der
Mobilitätspolitik**

Dezember 2005

Nach Jahrzehnten verpasster Prioritätensetzung: Budgetäre Situation und Klimaschutz zwingen zu Umdenken in der Mobilitätspolitik

Zur Zeit prägen vor allem die Diskussionen um den Staatshaushalt aber auch um das Kyoto-Klimaschutzprotokoll die politische Aktualität.

Der Mouvement Ecologique stellt fest, dass grundsätzlich ein politischer Konsens zu bestehen scheint, stärkere Prioritäten auf der Ausgabenseite des Staatshaushaltes zu setzen. Gleichzeitig nimmt der Mouvement Ecologique mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Regierung erneut ihren Willen bekundet hat, das Kyoto-Protokoll und die entsprechenden Verpflichtungen Luxemburgs respektieren zu wollen.

Allerdings: sollen beide Bekundungen sich nicht auf allgemeine Absichtserklärungen begrenzen und tatsächlich einen Niederschlag im politischen Handeln finden, so müssten im Rahmen der derzeit stattfindenden Mobilitätsplanung sowie der Budgetgestaltung neue Akzente gesetzt werden. Dies erfolgt jedoch bei weitem nicht in dem erforderlichen Ausmaß!

1. Mobilitätsplanung im 21. Jahrhundert darf nicht weiter „Kyoto-blind“ sein!

Wer sagt, er wolle Kyoto respektieren, muss auch endlich in jenem Sektor deutliche Akzente setzen, der sehr maßgeblich für die CO₂-Emissionen verantwortlich ist: der Transportbereich. Denn - auch ohne den sogenannten Tanktourismus - verursacht der Mobilitätsbereich derzeit 12,6% der Gesamt-Emissionen Luxemburgs. Von den rein hausgemachten CO₂-Emissionen (ohne Treibstoffexport also) macht der Inlandsverkehr mit 23,11 % nach der Industrie den 2t größten Teil aus. Seit 1990 haben sich diese Emissionen mehr als verdoppelt. Die Ursachen der steigenden Emissionen liegen auf der Hand: steigende Zahl der Fahrzeuge, stärkere Motorleistungen, steigende Kilometerzahlen beim Individualverkehr. Bei den nationalen Hausaufgaben zum Klimaschutz muss also die nationale Verkehrspolitik an forderster Stelle stehen. Ohne deutlichen Richtungswechsel in der Verkehrspolitik sind die Klimaschutzziele nicht zu erreichen.

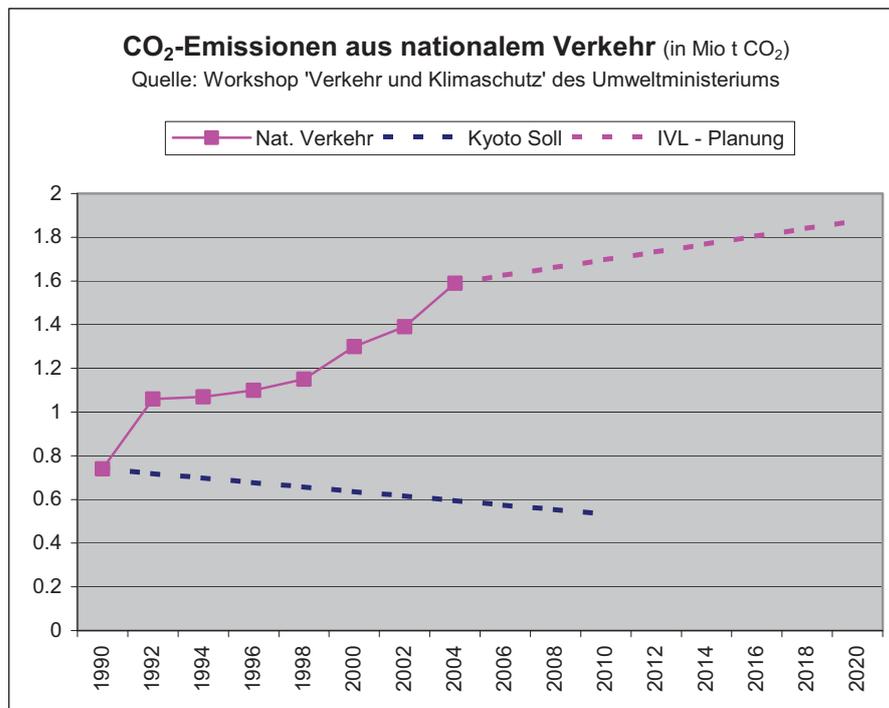
Anstatt jedoch in der Konsequenz eine grundsätzliche Umorientierung in der Mobilitätsplanung zu gewährleisten, werden die Kyoto-Ziele scheinbar nach wie vor bei der Mobilitätsplanung

ausgeblendet. Sowohl „mobilité.lu“ als auch das „Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept“ (IVL) wurden in der Tat unabhängig von den Kyoto-Zielsetzungen erstellt, obwohl u.a. ein Mouvement Ecologique immer wieder auf diese dringend erforderliche Integration drängte. Derzeit deutet nichts darauf hin, dass hier ein Umdenken stattfindet und die weiteren Planungen verstärkt aufgrund von Klimaschutzkriterien durchgeführt werden (siehe weiter unten). (Anmerkung: dies erfolgt bei Mobilitätsplanungen, wie z.B. bei einer OECD-Studie „EST-Projekt“, wo eine 80%tige CO₂-Reduktion im Verkehr bis 2030 angestrebt wird).

Die Folgen unseres Handelns werden in ihrer Tragweite mit der Zeit äußerst problematisch sein: Falls das IVL in der jetzigen Form umgesetzt werden würde, wäre bis 2020 mit einer Zunahme von min. 14-22% des inländischen und des grenzüberschreitenden Individualverkehrs (nicht des sogenannten „Tanktourismus“) und entsprechenden Steigerungen der CO₂-Emissionen zu rechnen!

Ein absoluter Widerspruch: denn Luxemburg steht völkerrechtlich in der Verpflichtung seine CO₂-Emissionen um 28% bis 2010 zu reduzieren. Sollen etwa die anderen Sektoren – Industrie, Wohnen usw. – umso mehr reduzieren müssen, um die Steigerungen im Mobilitätsbereich zu kompensieren? Sicherlich wäre eine solche Alternative weder umsetzbar noch gesellschaftspolitisch erwünscht!

D.h. im Klartext: sogar das im IVL-Konzept angestrebte modal split von 25% zu Gunsten der öffentlichen Transportmittel ist nicht ausreichend, angesichts der Klimaschutzverpflichtungen Luxemburgs. Entsprechend gälte es das IVL in wesentlichen Punkten zu überdenken und zu überarbeiten. Handlungsspielraum gibt es durchaus, z.B. wurden im IVL-Konzept eine ganze Reihe von neuen Straßenbauprojekten nicht kritisch hinterfragt.



Der Mouvement Ecologique fordert mit Nachdruck, dass eine Mobilitätsplanung in die Wege geleitet wird, die gewährleistet, dass die CO₂-Emissionen auf der Ebene des Verkehrs deutlich reduziert werden (statt einen massiven Anstieg zu akzeptieren). Dies aus Gründen wie Landschafts- und Klimaschutz, aber auch aus finanziellen Überlegungen heraus (ein „Freikauf“ ist teuer und nur in begrenztem Ausmaß zulässig).

Exkurs: Der Freikauf sowie der Ausstieg aus dem Tanktourismus alleine sind keine Lösung

- **Ein „Freikauf“ wird nur in begrenztem Ausmaß seitens der EU geduldet!** Dies sei klargestellt, da von bestimmter Seite die Reduktionsverpflichtungen Luxemburgs mit z.T. abenteuerlichen Thesen in Frage gestellt werden. So z.B. mit dem Argument „Luxemburg wird sich aus seinen Kyoto-Verpflichtungen freikaufen.“ Dies ist eine Fehleinschätzung: Luxemburg wird sich nicht in diesem Ausmaß freikaufen können! Denn die EU schreibt vor, ein wesentlicher Anteil der CO₂-Reduktions-Maßnahmen müsse im Land selbst durchgeführt werden! Freikauf ist somit nur in begrenztem Ausmaß möglich.
 - **„Freikauf“: auch ein ökonomisches Wagnis:** Und außerdem: es ist offen, wie sich die Preise des „Freikaufs“ entwickeln werden. Fest steht aber: sie werden weiter ansteigen! Es wäre deshalb ein budgetär unabwägbares und ökonomisch nicht tragbares Wagnis, wenn Luxemburg sich zu sehr von diesem Freikauf abhängig machen würde.
 - **Ausstieg aus dem Tanktourismus alleine reicht nicht aus:** Ebenso darf man sich nicht darauf verlassen, dass ein Ausstieg aus dem Tanktourismus die Probleme lösen würde. Dieser Ausstieg ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique sicherlich mittel- bis langfristig unerlässlich (u.a. auch vor dem Hintergrund von EU-Harmonisierungsbestrebungen). Ein solcher Ausstieg würde jedoch die Bilanz Luxemburgs nur kurzfristig verbessern, falls parallel die Emissionen durch den einheimischen Verkehr weiter ansteigen würden.
-

2. Sektorieller Plan – Fortführung des IVL – allgemeine Mobilitätsplanung: Vorgehensweise ohne Transparenz und nachvollziehbare Strategie!

Derzeit gibt es recht zahlreiche Dokumente, in denen Straßen- und Schienenbauprojekte angeführt werden: „mobilite.lu“, „route2020“, „fonds du rail“ und „fonds des routes“, Prioritätenlisten, die im Rahmen der Budgetdebatten vorgelegt wurden usw.

Trotzdem steht die allgemeine Mobilitätsplanung in Luxemburg auf mehr denn wackligen Füßen:

2.1. IVL: nur begrenzt eine Grundlage für die weitere Mobilitätsplanung!

Der Mouvement Ecologique möchte sein Befremden darüber ausdrücken, dass das IVL-Konzept scheinbar als Basis für jedwede neue Infrastrukturprojekte genutzt wird.

Die Tatsache, dass die Infrastrukturprojekte aus diesem Konzept scheinbar „blindlings“ übernommen werden, wird u.a. durch folgende Fakten bewiesen:

- Rezent führte das Bautenministerium im Rahmen der Budgetdebatten das IVL als Grundlage für weitere Straßenbauprojekte an – ja sogar für neue P&R-Plätze (an noch niemals wirklich diskutierten Standorten!)
- ebenso werden die im IVL genannten Straßenbauprojekte im Staatshaushalt selbst mehrfach erwähnt;
- im pluriannuellen Finanzplan der Regierung tauchen diese Projekte immer wieder auf,
- und nicht zuletzt scheinen sie die Planungsgrundlage des sektoriellen Planes Transport selbst darzustellen.

Diese Entwicklung ist aus zahlreichen Gründen nicht zulässig:

Das IVL stellt derzeit überwiegend eine Fortführung der vom Bautenministerium in „route2020“ vorgeschlagenen Straßenbauprojekte sowie der Schienenprojekte von „mobilite.lu“ des Transportministeriums dar. Quasi alle (!) Infrastrukturprojekte beider Ministerien wurden in der Tat im IVL übernommen, somit auch etwa 30 Straßenbauprojekte! Dies hat äußerst problematische Folgen:

- Es entstand de facto ein Nebeneinander von Straßen- und Schieneninfrastrukturprojekten – und somit keine wirklich integrierte Planung.
- Es wurde nicht in dem notwendigen Ausmaß sichergestellt, dass Straßenbauprojekte kritisch hinterfragt und untersucht wurden. Es wurde nicht zufriedenstellend analysiert, ob der Ausbau des öffentlichen Transportes nicht eine machbare Alternative zu bestimmten Straßenbauprojekten darstellt.

- Eine Prioritätenliste der Infrastrukturprojekte wurde nicht erstellt, weder innerhalb der unterschiedlichen Transportträger, noch zwischen ihnen!
- Darüber hinaus wurden weder „route 2020“, noch „mobilite.lu“, noch das IVL wirklich öffentlich diskutiert und politisch validiert! Würden sie jetzt erneut als „Planungsgrundlage“ hinter den Kulissen dienen, wäre dies politisch nicht begründet.
- Vor allem aber wurde das IVL erstellt bevor die Kyoto-Situation in dem aktuellen Ausmaß bekannt war.
- Das IVL-Konzept bzw. besonders „mobilite.lu“ und „route 2020“ wurden zu einer Zeit erstellt, wo die angespanntere finanzielle Situation des Staates weniger bekannt war. Man gewinnt beim Durchblick der erwähnten Planungen in der Tat den Eindruck, als ob man hier noch davon ausgegangen wäre, die Staatsgelder würden aus einem goldenen Füllhorn fließen und man könne sich alles leisten.

Der Mouvement Ecologique lehnt somit das IVL in dieser Form als verbindliche Vorgabe für die Erstellung des sektoriellen Planes Transport ab! Sicherlich stellt dieses Konzept ein wichtiges Basisdokument dar, jedoch nicht in diesem Ausmaß eine zwingende Planungsgrundlage!

2.2. Fehlende Klärung der Kompetenzen für eine kohärente Planung

Doch stellt sich die fundamentale Frage: wer übernimmt überhaupt auf welcher Ebene die Mobilitätsplanung, d.h. die Prioritätensetzung im Sinne einer integrierten Planung aufgrund fachlich nachvollziehbarer Daten?

Die derzeit äußerst unzufriedenstellende Situation entsteht wohl auch daraus, dass es derzeit äußerst unklar ist, wer mit welcher Prioritätensetzung in Luxemburg eine wirklich kohärente Mobilitätsplanung gewährleistet.

- Wer in der Tat ist für die Umsetzung des IVL-Konzeptes im Mobilitätsbereich verantwortlich?
- Wer gewährleistet ein Ineinandergreifen vom Ausbau der öffentlichen Transportmittel und von Infrastrukturen für den Individualverkehr?
- Wer hinterfragt kritisch, ob diverse Straßenbauprojekte, die zur Diskussion standen und im IVL weiter angeführt sind, nicht besser durch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs ersetzt werden könnten?

Diese aktuelle problematische Situation resultiert u.a. daraus, dass eine der kohärenten Organisation von Mobilität nicht zuträgliche Kompetenzteilung auf der Ebene der diversen Ministerien besteht: während sich das Transportministerium für den öffentlichen Verkehr zuständig fühlt, sieht sich das Bautenministerium verantwortlich für den Straßenverkehr. Das

Landesplanungsministerium seinerseits scheint seine Kompetenzen vor allem in der Raumnutzung zu sehen, nicht aber in strategischen Fragestellungen der Mobilitätsplanung.

Es fehlt de facto in Luxemburg an einer ministerienübergreifenden Mobilitätsplanung. Dies ist weder aus der Sicht einer rationellen Nutzung der Gelder noch vor allem einer zukunftsorientierten Mobilitätsplanung sinnvoll. Hier muss endlich über neue Wege der Zusammenarbeit und Planung nachgedacht werden.

2.3. Sektorieller Plan „Mobilität“: Hierarchie und Transparenz in die Vorgehensweise bringen!

Eine Antwort auf die aufgeworfenen Fragen wird vielfach vom “sektoriellen Plan Transport” erwartet, an dem Transport-, Bauten-, Umwelt- sowie Landesplanungsministerium mitwirken. Dieser Plan wurde neben anderen sektoriellen Plänen (Aktivitätszonen, Wohnungsbau, geschützte Landschaften) im Koalitionsvertrag festgeschrieben und wird aufgrund des Landesplanungsgesetzes von 1999 erstellt.

Bis dato scheinen die Ministerien in ihrem stillen Kämmerlein zu arbeiten. Wobei der Mouvement Ecologique die große Gefahr sieht, dass (neben der CO2-Frage) keine eigentliche integrierte Mobilitätsplanung erfolgt.

Der Mouvement Ecologique hatte sich bereits vor Monaten mit der Aufforderung an die zuständigen Ministerien gewandt, in aller Transparenz die Zielsetzung und Vorgehensweise in diesem so wichtigen Dossier darzulegen. Denn es besteht durchaus Klärungsbedarf:

- Der sektorielle Plan Transport gilt vor allem als Instrument zur Freihaltung von Flächen für neue Infrastrukturprojekte. Müsste dieser sektorielle Plan nicht vielleicht mehr darstellen und grundlegende Prioritäten für die Mobilität (die u.a. auch räumliche Auswirkungen haben, aber nicht ausschließlich nur!) entwickeln (inkl. Taktverkehr ...)? Wenn ja, mit welcher Legitimation und unter Mitwirkung welcher Akteure? Wenn nicht, wo dann soll diese Prioritätensetzungen stattfinden?
- Wie wird ansonsten gewährleistet, dass hierbei auch eine reelle Kohärenz zwischen der Planung vom öffentlichen Transport und den Straßenbauprojekten stattfindet? Denn derzeit scheint es eher so zu sein, dass das Bautenministerium Straßenbau-Projekte einzeichnet, das Transportministerium jene für den öffentlichen Transport – und daraufhin das Landesplanungsministerium eine „einheitliche Karte“ anfertigen würde...
- Letzlich geht es um eine Frage der Hierarchie: Bereits beim IVL wurden keine Prioritäten erstellt – auch nicht, inwiefern gewisse Projekte des Bautenministeriums durch verstärkte Maßnahmen auf der Ebene des öffentlichen Transportes kompensiert werden könnten. Wie sollen dies nun beim sektoriellen Plan erfolgen?

Der Mouvement Ecologique bleibt deshalb bei seiner alten Forderung:

- Es sollte eine Begleitgruppe bei der Erstellung des sektoriellen Planes eingesetzt werden, die die Leitlinien und Prioritäten bei der Erstellung sowie wesentliche Grundfragen mitdiskutieren würde. So kann ein Konsens über die Vorgehensweise hergestellt und für die notwendige Transparenz gesorgt werden. Dieser Gruppe sollten interessierte Akteure und vor allem auch Gemeinden, Regionalsyndikate (wie ProSud) angehören. Denn vor allem letztere werden ja erheblich von den Mobilitätsplanungen der Regierung betroffen sein.
- Es sollte eine klare Zielrichtung des sektoriellen Planes vorgegeben werden, auch im Sinne einer budgetären Prioritätensetzung. Nach Ansicht des Mouvement Ecologique sollen Projekte, die den öffentlichen Transport betreffen, schneller als bisher geplant und umgesetzt werden (wie z.B. Doppelgleisigkeit Petingen, Neubaustrecke Bettemburg-Luxemburg-Stadt, Stadtbahn Hauptstadt und Stadtbahn Minette-Region).

3. Die moderne Stadtbahn – Nägel mit Köpfen machen!

Die aktuelle Entwicklung in Sachen "Stadtbahn" ist schwer von "außen" einzuschätzen, da recht wenig konkrete Informationen über die detaillierte Vorgehensweise der Arbeitsgruppe zwischen Staat und Stadt Luxemburg vorliegen.

Der Mouvement Ecologique möchte an dieser Stelle nicht auf Spekulationen eingehen, sondern seine Erwartungen an ein neues Schienenmittel erneut darlegen:

Der Mouvement Ecologique basiert sich hierbei auf folgende Grundüberlegung: **Beim Ausbau des Schienennetzes klare Prioritäten setzen – aus transportpolitischen, aber auch aus budgetären Gründen!**

Aus dieser Sichtweise ergeben sich folgende Überlegungen.

3.1. Die Strecke Bahnhof – Findel – Kirchberg darf keine erste Priorität darstellen

Es scheint aufgrund zahlreicher Aussagen der politisch Verantwortlichen festzustehen, dass der Bau einer neuen Schienenleitung via Bahnhof Dommeldingen – Findel - Kirchberg - Bahnhof Stadt Luxemburg aus technischen Gründen in ihrer Gesamtrasse nicht mehr aktuell ist.

Der Mouvement Ecologique vermag diese Entwicklung aus technischer Sicht kaum zu bewerten, mit Nachdruck möchte er aber auf folgende wesentliche Aspekte hinweisen.

- **Teilstrecke Luxemburg / Bahnhof – Findel - Kirchberg: bis dato immer nur eine Ausbaustrecke einer weitergehenden Trasse, die nunmehr in Frage gestellt ist!**

Die Trasse Luxemburg/Bahnhof – Findel – Messehallen beträgt ca 8,4 km. Sie wird im gleichen Gesetzestext festgehalten, wie die Anbindung des Kirchbergs-Plateau via Bahnhof Dommeldingen und ist somit Teilstück eines Ganzen: einer Strecke, die eine Art "Ring darstellt": Bahnhof-Luxemburg bis Bahnhof Dommeldingen via Kirchberg.

Bis dato war die Verbindung Luxemburg/Bahnhof – Findel – Messehallen lediglich als "zweite Phase" des gesamten Projektes geplant, sie genoss nie eine Priorität, auch im Gesetzestext nicht. Hier war die Trasse via Dommeldingen als erste Phase vorgesehen. Verwiesen sei darauf, dass in zahlreichen Gutachten zum Gesetzesprojekt sehr skeptische Anmerkungen zur Trassierung über den Flughafen zu finden waren (Staatsrat u.a.).

Es ist nun mehr denn fraglich, wenn eine Teiltrasse zu einer Priorität erhoben werden soll, die immer nur als zweite Phase einer Gesamttrasse zur Debatte stand – ja, in der Luxtraffic-Studie gar nicht mal verankert war! Dies vor allem auch dann, wenn Phase 1 nicht mehr realisiert werden soll.

- **Trasse via Findel als transportpolitische Priorität äußerst umstritten**

Die Bedeutung der Trasse via Findel gegenüber anderen Schienenprojekten ist in der Tat mehr denn umstritten. Dies aus zahlreichen Gründen:

* Warum als erstes auf einer Trasse eine Linie bauen, wo heute vergleichsweise die wenigsten BürgerInnen wohnen und arbeiten? Sicherlich, so manch einer denkt an eine weitere Entwicklung der Kaltgesbréck, des gesamten Flughafenareals ... Doch ist diese tatsächlich in dem Ausmaß erwünscht? Entspricht sie dem Stadtentwicklungskonzept der Gemeinde, oder sollten andere Gebiete bevorzugt entwickelt werden? Entspricht sie dem Anspruch der Dezentralisierung, einem der Hauptziele des „programme directeur“ der Landesplanung? Und wird die Entwicklung dieser Gebiete tatsächlich in jenem Ausmaß erfolgen, wie sich das so mancher erwartet?

* Darüberhinaus stellt sich die berechtigte Frage, ob eine "Fahrt über Land" mit der Stadtbahn vom Bahnhof über Findel zum Kirchberg von 8 km überhaupt wirklich attraktiv für die Nutzer ist. Besteht nicht die Gefahr, dass hier viel Geld in eine Neubaustrecke über Land investiert wird und so manch einer aber lieber auf den Bus zurückgreift, da diese Fahrt (vor allem abhängig davon, wo man auf Kirchberg arbeitet!) schneller und kürzer ist als diejenige über 8 km „querfeldein“?

* Nicht zuletzt: dieser Schienenneubau würde unzweifelhaft sehr teuer, auch wegen eines über 4 km langen Tunnels. Von gut 8 Milliarden Luf wird gesprochen ... dabei ist der Bau eines Bahnhofes bei den Messehallen nicht einmal mitbedacht und so schnell auch nicht möglich (!)

Es besteht die reelle Gefahr, dass deshalb erhebliche Gelder (und Zeit) in ein Projekt investiert werden würden, das zu diesem Zeitpunkt nicht die oberste Priorität darstellt.

In der Konsequenz spricht sich der Mouvement Ecologique gegen die Trasse Flughafen – Kirchberg als erste Trassierung einer neuen Schieneninfrastruktur aus.

3.2. Ja zu einer prioritären Anbindung des Stadtkerns und der wesentlichen Entwicklungspole der Stadt Luxemburg

Der Mouvement Ecologique begrüßt ausdrücklich, dass die Verantwortlichen der Stadt Luxemburg angeben, sie wären offen für die Lösung des Baus einer modernen Stadtbahn durch die Stadt selbst.

Es gilt diese Bereitschaft zu nutzen, um wieder die Trassierung als Priorität umzusetzen, die unumstritten in allen bisherigen staatlichen Planungen als wichtigste anerkannt wurde: die Trasse durch die Stadt Luxemburg. Auf diese Trasse sollte alle Kraft und Geld verwendet werden.

Wobei der Mouvement Ecologique jedoch anerkennt, dass nach der Luxtraffic-Studie 10 Jahre ins Land gegangen sind und sich die Zeit genommen werden sollte, in Verknüpfung mit den alten Planungen folgende weitere Fragen aufzuwerfen:

- **Entwicklung der verschiedenen Stadtviertel berücksichtigen:** Verschiedene Viertel der Stadt Luxemburg kennen eine sehr starke Entwicklung und werden sich in den nächsten Jahren gemäß den Entschlüssen der Stadtplanung sehr stark entwickeln. Stichworte sind: Geeseknäppchen, Cloche d'Or, Ban de Gasperich. Eine Trassierung der modernen Stadtbahn müsste dieser Entwicklung unbedingt Rechnung tragen.
- **Stadtkern und Verbesserung der Urbanität:** Die neue Schienenverbindung sollte weiterhin als Instrument zur Verbesserung der Anziehungskraft und der Urbanität der Stadt im allgemeinen und des Stadtkerns im besonderen genutzt werden.
- **Bau von Peripherbahnhöfen berücksichtigen:** Eine Überlastung des Bahnhofs Luxemburg zu Spitzenstunden ist bereits heute gegeben. Sie wird untragbare Ausmasse annehmen, wenn das modal split sich zu Gunsten des öffentlichen Transportes verschieben wird. Entsprechend sollte nicht nur der Umbau des Bahnhofs zügig vorangetrieben werden, sondern auch parallel zur Tramplanung die Debatte geführt werden, inwieweit Peripher-Bahnhöfe eine Entlastung des Hauptbahnhofs gewährleisten können und inwiefern eine bessere Bedienung von Stadtvierteln durch Peripherbahnhöfe möglich ist.
- **Datenlage aktualisieren:** Auch sollte mittels einer Aktualisierung der Datenlage geklärt werden, welche effektive Entwicklung besonders der Arbeitsstandorte u.a. in Zusammenhang mit dem Pendleraufkommen in den letzten Jahren erfolgt ist, welche

Perspektiven kurz- und mittelfristig gegeben sind und welche Konsequenzen deswegen in der Trassierung der modernen Stadtbahn gezogen werden müssen.

Alle diese Fakten müssten an sich recht schnell verfügbar sein, wurde doch in den vergangenen Jahren so manches bereits untersucht. Deren Erstellung dürfte kaum zu einer eigentlichen Verzögerung der Planung führen. Vielmehr erlauben sie eine Trassierung zurückzubehalten, die tatsächlich angesichts der rezenten Entwicklung die optimalste wäre.

Exkurs: “Train-Tram” versus moderne Stadtbahn

Mit einem gewissen Befremden hat der Mouvement Ecologique zur Kenntnis genommen, dass seitens der CFL nunmehr angeführt wurde, ein “Train-Tram” könne erst 2017 auf dem klassischen Schienennetz fahren. Diese Aussage der CFL ist zum Teil umstritten, allerdings wäre es wohl problematisch, dem Betreiber des Schienennetzes “den Arm biegen“ zu wollen.

Der Mouvement Ecologique sieht im “train-tram” kein Tabu, das nicht in Frage gestellt werden dürfte. Es sei auch darauf verwiesen, dass in der ursprünglichen Studie zur modernen Stadtbahn, die von der Technischen Universität Wien im Auftrag vom Mouvement Ecologique, der Stiftung Öko-Fonds sowie der Tram asbl. erstellt wurde, von einer modernen Stadtbahn die Rede war. Für den Mouvement Ecologique sind in diesem Zusammenhang folgende Elemente von grundlegender Bedeutung:

- Im Falle einer Stadtbahn muss gewährleistet werden, dass das Umsteigen auf Bahnhof Luxemburg im Rahmen der Neugestaltung besonders attraktiv und ohne Zeitverlust erfolgen kann!
- Eine Ausbaumöglichkeit auf das klassische Schienennetz mit neuem Material sollte für einen späteren Zeitpunkt offen gehalten werden. Entsprechend wäre wohl die Einführung einer modernen Stadtbahn sinnvoll, jedoch unter Bedachtnahme der technischen Anforderungen (u.a. Spurenbreite), die ggf. später auch einen “train-tram” zulassen würde.
- Aus den Augen verloren werden darf auch keinesfalls, dass die Idee besteht, auch im Süden des Landes ein neues Schienenmittel einzuführen. Eine Lösung im Zentrum des Landes dürfte diesem Anspruch nicht zuwiderlaufen. Diese so wichtige Verbindung wird im Übrigen auch im IVL umrissen.

Exkurs: Standort „Uni Lëtzebuerg“ und moderne Stadtbahn

Mit Interesse hat der Mouvement Ecologique zur Kenntnis genommen, dass der Universitätsrektor als eine von vier Voraussetzungen für die Wahl des Standortes bzw. der Standorte der Universität Luxemburg eine gute Anbindung an den öffentlichen Transport nennt. Dies kann in den Augen des Mouvement Ecologique nur eine schienengebundene Anbindung darstellen. Im Falle, wo die Regierung, wie letzte Woche bestätigt, sich für zwei Standorte entscheidet (Hauptstadt bzw. Belval-West) würde dies voraussetzen, dass

- an beiden Standorten kurz- bis mittelfristig eine zeitgemäße schienengebundene Anbindung besteht bzw.
- beide Standorte direkt miteinander verbunden sind.

Dies gilt im übrigen auch für die Verbindung zu der geplanten Universitätsbibliothek.

In der Hypothese, dass Limpertsberg einer der zwei Standorte darstellt (bzw. der einzige, wie der Universitätsrektor es sich wünscht), so müsste als unumgängliche Voraussetzung die Erschließung mit der modernen Stadtbahn gewährleistet sein. Andernfalls droht dieses Stadtviertel im Chaos des Individualverkehrs zu versinken.

4. Selektive budgetäre Prioritäten in der Bauten- und Transportpolitik!

Im Rahmen der Budgetdebatten wurde mehr als deutlich, dass Luxemburg sich nicht mehr den Luxus der vergangenen Jahre leisten kann, es scheinbar "jedem gerecht machen" zu wollen. In der Konsequenz muss auch dem „Laisser faire“ in der Transportpolitik der vergangenen Jahre Einhalt geboten werden: **das Weiterführen der „Doppelstrategie“ im Transportbereich ist nicht länger zulässig: man kann nicht gleichzeitig einen weiteren Ausbau des Straßennetzes und einen solchen der Infrastrukturen des öffentlichen Transportes wollen. Diese langjährige Doppelstrategie ist zum einen kontraproduktiv und zum anderen budgetär nun definitiv nicht mehr vertretbar!**

Die Notwendigkeit „choix politiques“ als Grundlage für eine „nachhaltige Budgetpolitik“ zu machen, wurde im übrigen auch in der Rede des Budgetberichterstatters mehrfach hervorgehoben.

Die Tatsache, dass derzeit verstärkt Gelder für den Ausbau des öffentlichen Transportes vorgesehen werden, ist in diesem Zusammenhang sicher begrüßenswert.

Diese positive Entwicklung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass gleichzeitig die Planung und der Bau weiterer Straßenbauprojekte weiter vorangetrieben werden, trotz anderer Aussagen. Während nach Außen der Eindruck vermittelt wird, als würde der sektorielle Plan Transport prioritär erstellt und während dem bestünde ein gewisses Moratorium für weitere Straßenbauprojekte, scheint die Realität eine ganz andere zu sein. Einige Fakten:

- Im Dokument „**présentation des priorités du gouvernement en matière de projets d’infrastructures de l’Etat**“, das in der Sitzung vom 31. Oktober der Finanz- und Budgetkommission der Abgeordnetenversammlung vorgestellt wurde, werden u.a. folgende Straßenbauprojekte als prioritär in Planung / Umsetzung angeführt:
 - * Elargissement des autoroutes A3 et A6 entre Mamer et Bettembourg
 - * N34 – raccordement route d’Arlon à route de Longwy-tronçon médian

* diverse Umgehungsstraßen werden untersucht, so folgende: Ettelbrück N7/N15 – Bascharage und Dippach N5 – Feulen – Heinerscheid – Remich – Bous Lot II – Hosingen – Troisvierges.

- Vor allem aber werden im Staatshaushalt („**pluriantuelle Finanzplanungen**“) befremdende Projekte angeführt, wie folgende Tabelle sowie die Tabellen im Anhang zeigen:

Les principaux projets autoroutiers actuellement à l'étude ou en cours de réalisation sont les suivants:

- Liaison avec la Sarre (sections I et II)	311,9 millions
- Grande voirie du Nord:	
- Contournement de Colmar/ Colmar-Mersch	57,2 millions
- Contournement de Mersch	54,4 millions
- Route de liaison A7/A6	62,0 millions
- Luxembourg - Mersch	630,0 millions
- Liaison Micheville.	205,0 millions
- Adaptation croix et échangeur A3/A6	109,2 millions
- Ban de Gasperich	60,2 millions
- Pont Adolphe & Passerelle Luxembourg	40,9 millions
- Divers ouvrages d'art	19,9 millions

- Des Weiteren sind im staatlichen Haushalt 2006 Gelder für die Evaluierung von etwa 30 weiteren Straßenbauprojekten vorgesehen! Gelder für die Untersuchung wichtiger Schienenprojekte, wie z.B. durch die Hauptstadt, finden keine Erwähnung!

(2) Les dépenses pour frais d'études ne peuvent pas dépasser par projet le montant plafond fixé à l'article 80, paragraphe (1) sous d) de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

- Liaison Micheville [A4]
- Echangeur de Burange [A13-N31]
- Echangeur de Pontpierre [A4-N13]
- Echangeur de Hesperange [A3-CR231]
- Elargissement des autoroutes A3/A6
- Route de liaison A7/A6 dite « Tangente Ouest » [CR101-CR102-N12-N6]
- Liaison Strassen-Nord [N6-CR181/A6]
- Elargissement du viaduc de la Haute-Syre sur l'A1
- Réaménagement des aires de service
- Amélioration de la sécurité du réseau autoroutier
- Modernisation des tunnels existants (exemples: sorties de secours tunnels St.Esprit et Howald, ventilation tunnel Howald)
- Pont Adolphe à Luxembourg [N2]
- Contournement de Bascharage – Dippach [N5/E44]
- Pénétrante de Differdange [N32]
- Contournement de Niederfeulen et d'Ettelbruck [N15]
- Contournement de Junglinster [N11/E29]
- Contournement d'Echternach – tronçon N10-N11/E29 dit « Voie Charly »
- Contournement de Bous 2e tronçon N2/E29-N28
- Contournement de Remich [N2/E29-N16]
- Contournement-Nord de Differdange [N31] avec déviation du CR175
- Contournement de Troisvierges [N12]
- Contournement de Hosingen [N7/E421]
- Transversale de Clervaux [N7-N18]
- Descente vers la vallée de l'Alzette [CR181-N7]
- Boulevard de Merl [N6-N5-A4-N4]
- Boulevard Cloche d'Or [A3 (rond-point Glück)-N4]
- Rue Raiffeisen [CR231]
- Extension du CITA sur la voirie annexe
- Viaducs de Lultzhausen et d'Insenborn [N27 sur le lac d'Esch-sur-Sûre]
- Pont frontalier à Grevenmacher [N10a sur la Moselle]
- Nouvel accès SIDOR [CR169-N4/A4]
- Raccordement de l'échangeur de Mertert à la N1 et au Port de Mertert

- Parallel zur begrüßenswerten erhöhten Dotierung des „fonds du rail“ (bis 2009 sind wohl Gelder für die Umsetzung der Trassierung via Findel vorgesehen) kann man feststellen, dass hier Gelder für wesentliche Infrastrukturprojekte fehlen, die z.T. weitaus mehr in der Diskussion standen, als verschiedene angeführte Straßenbauprojekte.

Dies gilt vor allem für den Bau

* der modernen Stadtbahn durch das Stadtzentrum

* der Peripherbahnhöfe auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg.

Andere wichtige Projekte, wie die Konzeption einer modernen Stadtbahn im Süden des Landes, sind ebenso nicht vorgesehen.

- Gleichzeitig steht folgendes im Dokument der «Cour des Comptes» zu den Investitionsfonds zu lesen: *“Le programme pluriannuel table sur des produits d'emprunt de l'ordre de 1 milliard d'euros entre 2005 et 2009, répartis à charge égale entre le Fonds*

du rail et le Fonds des routes". (!!)

Die Analyse ist demnach recht einfach:

- es wird in positiver Weise mehr Geld für den öffentlichen Transport zur Verfügung gestellt;
- parallel aber werden z.T. im Widerspruch zu anderen Aussagen massiv Gelder für weitere Straßenbauprojekte vorgesehen. Wobei es auffällt, dass es sogar massiv Gelder für den Bau von Straßen sind, die überhaupt noch nicht entschieden sind (50.000.000 Euro für die Umgehung von Bascharage – 5.200.000 für die Umgehung von Differdingen).
- es fehlen noch immer Budgetmittel für wichtige Projekte auf der Ebene der öffentlichen Transportmittel – es müssen vor allem umgehend Gelder für die moderne Stadtbahn sowie Peripherbahnhöfe zur Verfügung gestellt werden!

Fazit: Eine budgetäre Prioritätensetzung ist somit de facto nicht erfolgt, ist aber unbedingt erforderlich!

Projets Unité: millier d'euro		Coût global
Autoroute de Trèves:		
1	- Sections I et III	122.041.740
2	- Section II	46.737.337
3	- Section I (accès Z.T. Aéroport)	3.344.052
4	- Divers: emprises et études	1.232.335
	Sous-total	173.366.464
Contournement de Luxembourg:		
5	- Cont. Ouest: échangeur de Helfent (+ accès), Cessange	7.481.485
6	- Cont. Ouest: échangeur Bridel liaison rue de l'Industrie	3.406.057
7	- Cont. Sud-Est: Centre douanier et échangeur Gasperich	27.136.839
8	- Cont. Sud-Est: Gasperich - Irrgarten	92.445.337
9	- Cont. Sud-Est: Irrgarten-Kirchberg	64.776.715
	- Voirie connexe Aéroport	p.m
10	- Pénétrante Sud et Rocade de Bonnevoie	56.554.208
11	- Divers: emprises et études	5.471.727
	Sous-total	257.272.368
Collectrice du Sud:		
12	- Voie express(Lallange-Belval,entr.Esch,RP Raemerich)	38.524.256
13	- Lankelz-Biff	63.740.020
14	- Biff-Rodange	57.453.955
15	- Foetz-Dudelange-Hellange	93.294.922
16	- Diverses sections	919.230
17	- Adaptation de l'échangeur de Foetz	481.521
18	- Divers: emprises et études	13.227.510
19	- Echangeur de Burange	16.400.000
	Sous-total	284.041.414
Liaison avec la Sarre		
20	- Section I	61.846.474
21	- Section II	181.230.597
22	- Diverses sections	44.051.807
23	- Divers: emprises et études	24.834.472
	Sous-total	311.963.350
Grande voirie du Nord:		
24	- Echangeur d'Ingeldorf	7.961.966
25	- Contournement d'Ettelbruck	27.819.064
26	- Ettelbruck-Niederfeulen (petit contourn. d'Ettelbruck)	10.181.028
27	- Ettelbruck-Friedhaff	2.496.288
28	- Contournement de Schieren	20.106.644
29	- Contournement de Colmar/Colmar-Mersch	57.237.265
30	- Contournement Mersch	54.365.570
31	- Luxembourg-Mersch	630.000.000
32	- Diverses sections	650.804
33	- Route de liaison A7/A6	62.000.000
34	- Divers: emprises et études	26.251.029
	Sous-total	899.069.658
Divers		
35	- Divers	86.420.220
36	- Surveillance des chantiers	69.034.793
37	- Aires de service	27.187.412
38	- CITA	85.000.000
39	- Entretien grande voirie	133.048.469
40	- Entretien technique CITA et tunnels	57.302.472
41	- Giratoire de Merl	13.099.897

Projets Unité: millier d'euro		Coût global
42	- Echangeur de Pontpierre	9.426.975
43	- Contournement de Sandweiler	8.489.749
44	- Aménagement d'un giratoire à Kayl	4.048.484
45	- Contournement Junglinster	18.041.336
46	- Contournement de Strassen	721.370
47	- Contournement de Bascharage/Dippach	50.000.000
48	- Contournement de Differdange	5.200.000
49	- Liaison route d'Arton/rue de Strassen	9.426.975
49	- N34 Bertrange, section médiane	4.000.000
50	- Giratoire rue de l'Industrie/N34 Bertrange	2.100.000
##	- Boulevard de Merl, Giratoire N5/N34-rte d'Arton	23.400.000
	- + voie de liaison Bourmicht	
	Sous-total	605.948.152
	Ban de Gasperich	
41	- Rues Esch/Raiffeisen	12.224.450
42	- Nouvel échangeur autoroutier	20.481.720
43	- Voirie secondaire (Kockelscheuer)	16.896.760
44	- Voirie secondaire (Gluck)	6.497.400
45	- Voirie "rue des Scillas"	4.118.750
	Sous-total	60.219.080
	Adaptation croix et échangeur A3 / A6:	
49	- Elargissement A3/A6	376.125
50	- Croix de Gasperich	14.942.685
51	- Croix de Cessange	12.000.000
52	- Echangeur Helfenterbrück	31.800.000
53	- Section courante Mamer-Bettembourg	50.100.000
	Sous-total	109.218.810
	Liaison Micheville:	
54	- Liaison Micheville (phase 1)	76.000.000
	- Liaison Micheville (phase 2)	129.000.000
	Sous-total	205.000.000
	Pont Adolphe & Passerelle à Luxembourg:	
55	- Pont Adolphe (pont provisoire inclus)	35.000.000
56	- Passerelle	5.900.000
	Sous-total	40.900.000
	Divers ouvrages d'art:	
56	- Pont sur la Sûre à Moestroff	2.500.000
57	- Pont frontalier Moselle à Remich	2.300.000
58	- Pont frontalier Grevenmacher	7.200.000
59	- OA498 Insenborn et 499 Lultzhausen	7.880.000
	Sous-total	19.880.000
	Total	2.966.868.296