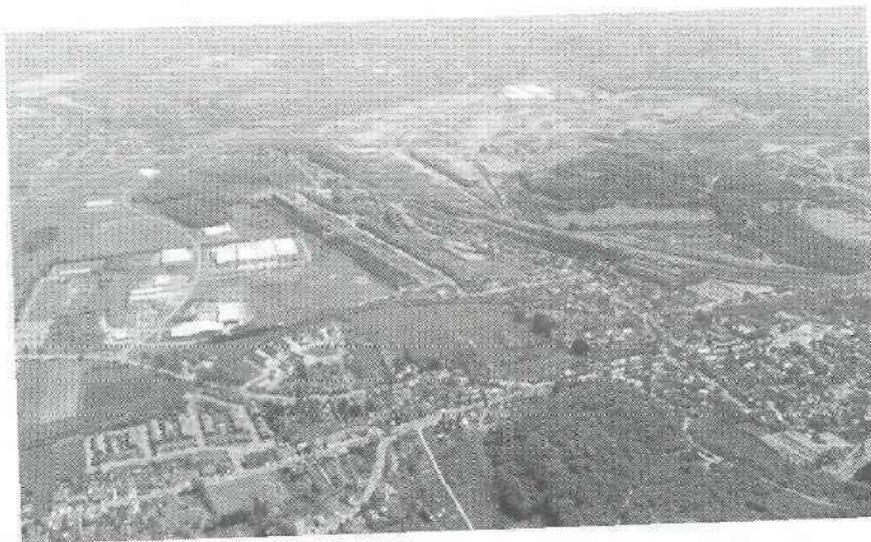
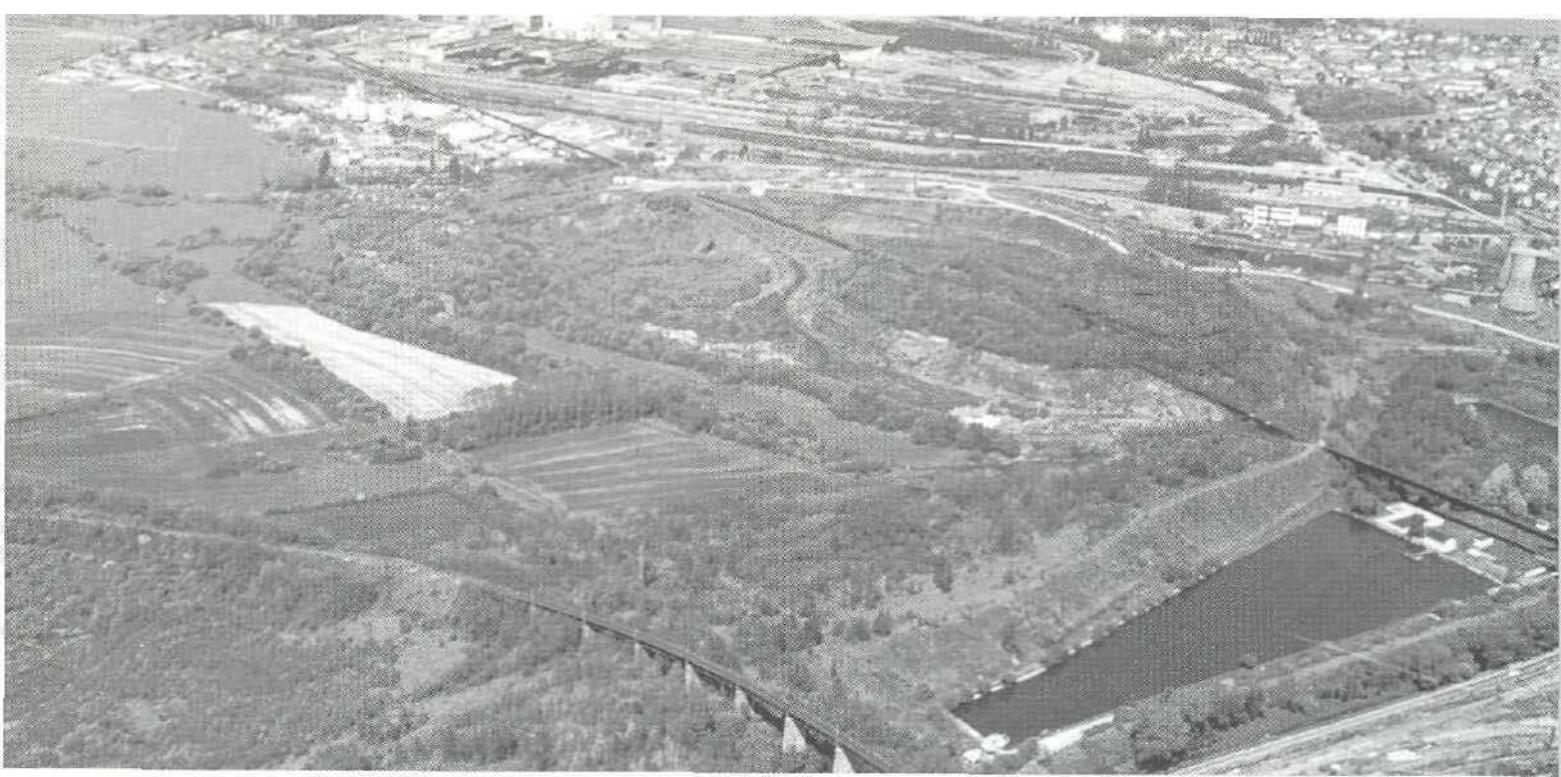


# Statt mehr Straßen - Priorität für den öffentlichen Transport?

## Der Testfall für den Strukturwandel in der Minette-Region

Mee 2001





Hohe Erwartungen werden in den Strukturwandel in der Region Süden gesteckt

# Die Entwicklung der Region Süden: Innenministerium und Gemeinden für zukunftsorientierte Zielsetzungen

*Der politische Anspruch betreffend die Entwicklung der Region Süden im allgemeinen sowie der Industriebranchen im spezifischen wird positiverweise sowohl vom Innenministerium als auch von einer Reihe von Gemeinden recht hoch angesetzt.*

*in so manchem politischen Diskurs ist die Rede von «Eng nei Nues fir de Süden» - «E Qualitätssprung fir de Süden» usw. Der Süden soll - so das allgemeine Credo - durch neue Ideen aufzeigen, wie die Stadt- und Siedlungsentwicklung, die Arbeitsmarktpolitik, die Verkehrspolitik ... einer zukunftssträchtigen Region auf nachhaltige Weise definiert werden soll. Dieser Anspruch, so die allgemeinen Aussagen, soll in direkter Kooperation mit der Bevölkerung und betroffenen Akteuren verwirklicht werden.*

## Der Anspruch: Einen Strukturwandel in die Wege leiten

Vor allem in Vorträgen, Unterredungen usw. seitens des Innenministeriums als auch der Gemeinden wird ein hoher inhaltlicher Anspruch an die Entwicklungsziele in der Region Süden gestellt, der sich z.T. auch in offiziellen Dokumenten wiederfindet. Neben einem qualitativen Sprung im

ökologischen, sozialen und ökonomischen Bereich wird vor allem auf neue Zukunftsperspektiven dank einer verstärkten Zusammenarbeit und der Erstellung eines Regionalplanes gesetzt. Folgende Zitate stehen symbolisch für eine derartige Sichtweise:

- Der innovative Charakter im Kontext einer regionalen Zusammenarbeit wird von Innenminister M. Wolter mehrfach hervorgehoben, wie folgendes Zitat aus dem Referat des Ministers im Rahmen der Regionalkonferenz Süden im Dezember 1999 aufzeigt:

*«Insgesamt betrachtet ist der Regionalplan eine Chance für die Entwicklung der Südregion. Er soll dazu beitragen, eingetretene Wege zu verlassen und neue zu finden. Sein Erfolg wird maßgeblich von einem gesunden Gleichgewicht zwischen den bestehenden Ambitionen und dem notwendigen Realitätsbezug abhängen.»*

- Von Bedeutung sind außerdem die generell im Rahmen der Regionalkonferenz gemachten Aussagen, die primär in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung der Region Süden gehen: von einer Förderung flächensparender Bauweisen bis hin zu der Gestaltung zukunftsfähiger Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich.

- Auch im Rahmen der Regierungserklärung wird sich für einen Qualitätssprung in der Region Süden ausgesprochen:

*"La reconversion des friches industrielles dans le Sud du pays constitue une chance unique pour cette région, alors que l'importance des surfaces en jeu ainsi que leur localisation par rapport aux infrastructures existantes peuvent être mis à profit pour réorienter fondamentalement l'utilisation du sol dans cette région en vue de son développement durable • compte tenu des dimensions économique, écologique et sociale de celui-ci. (...)*

*La coopération au niveau régional étant un élément essentiel d'une politique de développement durable du territoire, le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour assurer l'élaboration et la mise en œuvre des plans directeurs régionaux. (...) La reconversion des friches industrielles dans le sud du pays restera une priorité du Gouvernement et constituera un élément central du futur plan régional SUD."*

- Eindeutig ist die Stellungnahme der Gemeinden Sanem und Esch zum Entwurf des Masterplanes (Juni 1999):

*"Aus unserer Sicht ist eine Zieldiskussion unumgänglich. Hierzu sollten ansatzweise folgende Entwicklungsleitlinien dienen sowie unser alternatives Szenario, das die Funktionen in den hier untersuchten Branchen «Belval», «Terre Rouge» und «Eilerenger Tipp» etwas anders definiert als die Agiplan-Studie. Darüber hinaus sollte eine mögliche Vorgehensweise diskutiert werden, wie die interessierte Öffentlichkeit in diese Diskussion eingebunden werden kann.*

*Entwicklungsleitlinien:*

- den Strukturwandel und die nachhaltige Entwicklung der Region fördern
- die Verschmelzung der gewachsenen Strukturen mit neuem Leben aus den verschiedenen Bereichen wie Wohnen, innovativen Technologien, Kultur und Freizeit gewährleisten
- und deren Integration in die bestehenden gewachsenen sozialen und baulichen Strukturen und Infrastrukturen sichern
- die zukünftige Entwicklung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes im Einklang mit den kommunalen Entwicklungszielen, mit zeitlich und räumlich abgestuften Phasen gewährleisten,
- dem schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen (Boden, Wasser, Energie etc.) Rechnung tragen und als wichtiges Kriterium berücksichtigen (...)"

## Das erklärte Ziel Transparenz und Beteiligung der lokalen und regionalen Akteure

Besonders hoch ist jedoch auch der prozedurale Anspruch, der positiverweise an das Entwicklungsprojekt «Süden» bzw. «Umnutzung der Industriebrachen» seitens des Innenministeriums sowie der Gemeinden gestellt wird. Um die gesteckten Ziele erreichen zu können, wurden von diesen immer wieder folgende wichtige Elemente hervorgehoben:

- Schaffung eines regionalen Syndikates;
- konzertierte Vorgehensweise zwischen nationaler, regionaler und kommunaler Ebene;
- größtmögliche Beteiligung und Transparenz der Gemeinden und der Bürgerinnen.

Auch dieser Anspruch kann durch mehrere Zitate dargelegt werden:

- Im Rahmen des Berichtes von Innenminister M. Wolter an die Abgeordnetenkammer wird der partizipative Prozeß mehrfach hervorgehoben:

*„Le processus que le Gouvernement entend lancer à cet effet se veut à la fois participatif, dynamique et transparent" und weiter «Au vu de l'importance du dossier pour toute une région, le Gouvernement opte résolument pour la transparence, afin de donner à chacun la possibilité de s'informer et de s'articuler. Seront informés et consultés tour à tour les élus au niveau national et communal, les forces vives de la nation regroupées dans le cadre de la Conférence régionale et le grand public. Le but affiché est de garantir la transparence de la démarche et l'information du public ainsi que la récolte d'un maximum d'idées et de suggestions pouvant être intégrées utilement au dossier."*

Dies wurde im übrigen durch die Veröffentlichung der 2 Berichte zur Planungssituation und deren Vorstellung im Rahmen von öffentlichen Informationsversammlungen bzw. einer Ausstellung deutlich. Ähnlich sind die Aussagen des Ministers im Rahmen der Regionalkonferenz Süden:

*"Aus der Sicht des Ministeriums ist das für die Umsetzung des Regionalplanes vorgeschlagene regionale Syndikat hierzu am besten geeignet. Aus diesem Grunde wäre es jedoch bereits zu diesem Zeitpunkt notwendig, ein solches Syndikat aufzubauen. Dieses Vorgehen würde es ermöglichen, den notwendigen Parallelismus innerhalb der Regionalentwicklung zu vertiefen, der einerseits die Initiierung von konkreten Projekten und andererseits die Ausarbeitung des Regionalplanes beinhaltet."*

- Ebenso deutlich sind die Vorgaben, die im Rahmen der Einleitung zur Regionalkonferenz Süden vom 12. Dezember 1999 gemacht werden.



Es gibt bei der Entwicklung der Region Süden verständlicherweise divergierende Interessen. Diese wurden aber bis dato noch nicht nach außen getragen - gemeinsame Leitbilder für die Minette-Region von morgen wurden nicht festgelegt

## Die Realität: ein Spannungsfeld verschiedenartiger Interessen

Vorweg sei klar **gestellt**: Der **Mouvement Ecologique** begrüßt ausdrücklich die konsequente Vorgehensweise eines Innenministeriums sowie der betroffenen Gemeinden. Doch kommt man nicht umhin festzustellen, daß bei der Planungsprozedur **strukturelle Probleme bestehen, die derzeit noch nicht vom Innenministerium bzw. den Gemeinden aufgefangen werden (konnten)**. Dies angesichts **unzufriedenstellender Rahmenbedingungen**. **Fakt ist:**

### Die Gründung des regionalen Gemeinde-Syndikates (Pro-Sud) läßt auf sich warten

Das regionale **Gemeinde-Syndikat (Pro-Sud)**, das sich mit Konsequenz und den entsprechenden Mitteln als solches an der Regionalentwicklung beteiligen kann und muß, besteht leider zur Zeit noch (immer) nicht. Die Ausarbeitung der Statuten scheint in weiten Teilen abgeschlossen, auch haben alle 12 betroffenen Gemeinderäte ihre politische Absicht bekundet, einem solchen regionalen Syndikat beizutreten. Es dürfte also nur noch eine Frage der Zeit sein, wann dieses für die Regionalentwicklung so wichtige Gremium aktionsfähig ist und die entsprechenden Mittel für seine Arbeit erhält.

Zur Zeit ist es noch so, daß bei Projekten von regionaler Bedeutung kein offizieller, gemeinsamer Ansprechpartner seitens aller Südgemeinden besteht, was einer kohärenten auf die regionalen Bedürfnisse abgestimmten Planung nicht gerade zuträglich ist.

### Es fehlt an gemeinsam festgelegten konkreten Leitbildern

Die räumliche Planung der Brachen erfolgt de facto zwar unter Federführung des Innenministeriums - klare Leitbilder bzw. Vorgaben die auch gegenüber Dritten (sowohl Ministerien als auch Promotoren) vor dem Hintergrund einer wünschenswerten Regionalentwicklung verbindlich wären jedoch gibt es nicht. Dies erklärt sich z.T. aufgrund

- \* der entstandenen zeitlichen Diskrepanz zwischen des noch nicht in Ausarbeitung befindlichen Regional-Entwicklungskonzeptes Süden und der Planung von Esch-Belval und z.T. auch Terre Rouge;
- \* des zeitlichen Drucks der in bestimmten Dossiers (berechtigt oder nicht) gemacht wird und der derzeitigen Herauslösung der Planung wesentlicher regionalpolitischer Fragestellungen aus dem Regionalplan Süden (z.B. Verkehr);
- \* noch nicht formulierter operationeller Leitlinien für die Entwicklung der einzelnen Brachen (diese sollen erst als «partie écrite» für den Teil-Bebauungsplan (PAP) erstellt werden, was natürlich Befürchtungen in Bezug auf die Schaffung vollendeter Tatsachen zuläßt);
- \* einer bewußten pragmatischen Vorgehensweise, die sicher ihre Vorteile, aber auch Nachteile mit sich bringt.

Insofern sind manche Fragen noch nicht ausreichend geklärt und die Planung der Brachen riskiert auch ggf. problematische Fakten für die Regionalentwicklung zu schaffen.

## Divergierende Interessen wurden (noch) nicht geklärt

Es gibt (in verschiedenen Bereichen stark) **divergierende Interessen**: während das Innenministerium grundsätzlich zukunftsweisende Projekte (auch abseits der getretenen Pfade) initiieren möchte, wird seitens eines Bautenministeriums, eines Wirtschaftsministeriums ... scheinbar eher noch die Fortführung eines klassischen Politikverständnisses vertreten. Diese divergierenden Interessen werden aber nicht öffentlich ausgetragen bzw. es wird keine kontradiktorische Diskussion nach Aussen über die wünschenswerte Entwicklung geführt. Vielmehr werden die Entscheidungen in Arbeitsgruppen verlagert.

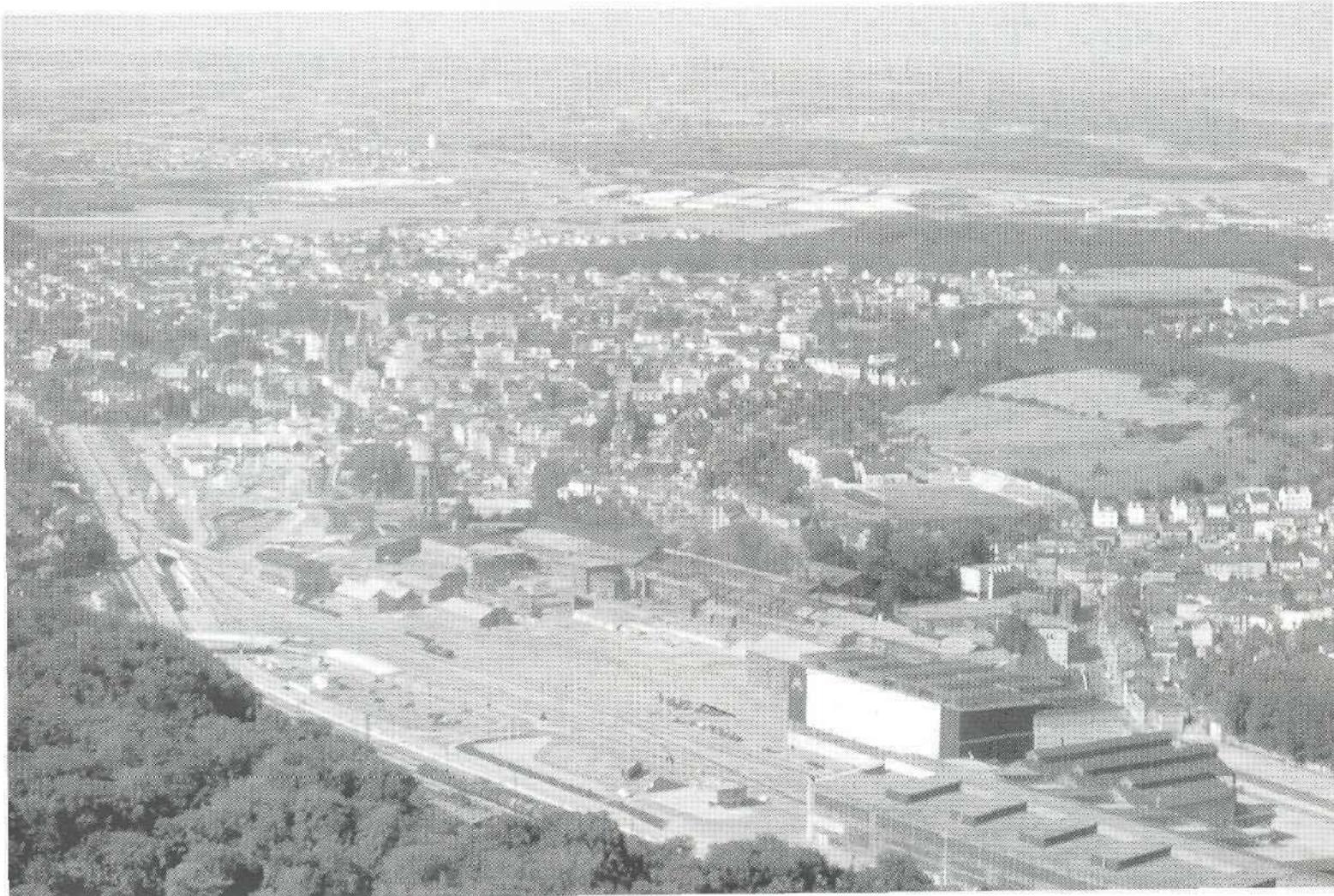
## Planung außerhalb vorgesehener legislativer Planungsinstrumente

- Die Planung erfolgt derzeit z.T. **außerhalb der vorgesehenen legislativen Planungsinstrumente**, wie z.B. eines «plan sectoriel transport» oder aber eines sektoriellen

Planes betreffend die «zones vertes interurbaines». Die Tatsache, daß die Erstellung dieser sektoriellen Pläne immer noch auf sich warten läßt, ist sicherlich nicht dem Innenministerium zuzuschreiben sondern den sektoriellen Ministerien. Doch sie stellt ein Problem für das Innenministerium bei der Planung der Region Süden dar.

D.h.: mit **allem Respekt für das Ansinnen von Innenministerium und Gemeinden** - angesichts

- einer derzeitigen unzulänglichen Klärung divergierender Interessen
- fehlender formaler, präzis verankerter und somit verbindlicher Vorgaben und demokratischer Strukturen auf Regionalebene
- sowie einer unzureichenden Öffnung des politischen Diskurses auf breitere Kreise der «société civile» und der Bevölkerung riskieren gute Planungsansätze an der Praxis der Alltagspolitik zu scheitern!



Ein breiter öffentlicher Diskurs über die Südregion ist unerlässlich - birgt die größten Chancen für die Region



Bei der Verkehrsplanung in der Region Süden setzen eine Reihe von Gemeinden und Innenministerium eine Priorität auf den öffentlichen Transport. Aber teilen alle diese Sichtweise?

# Transportpolitische Entscheidungen - der Testfall für die nachhaltige Entwicklung der Süd-Region

Die Auswirkungen dieser mangelhaften Regionalplanung, der nicht zufriedenstellend vorhandenen gemeinsam vereinbarten Leitbilder und der divergierenden Interessen zeigt sich aktuell in besonders gravierendem Ausmaß am Beispiel Verkehr.

## Die Idee: Ein integriertes Transport-Konzept für den Süden

Im Entwurf des neuen „Programme directeur de l'aménagement du territoire“ (Mai 1999), wird als oberste politische Zielsetzung im Transportbereich die **Minderung des Verkehrsaufkommens** anvisiert: „*Circuler moins - diminuer les nuisances par une réduction du trafic*“.

Dies soll erreicht werden u.a. durch

- die Schaffung von Siedlungsstrukturen, die zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrswege beitragen;
- die Anpassung der Transportkosten, u.a. durch eine Internalisierung der externen Kosten;
- eine Begrenzung des Bodenverbrauchs bedingt durch Straßenbauprojekte und eine Optimierung der Nutzung der Straßeninfrastruktur, u.a. durch Verzicht auf einen größeren Ausbau des Straßennetzes („*éviter de nouvelles grandes extensions du réseau routier*“), Verkehrsminimierung und -beruhigung innerhalb der Ortschaften;

Als **zweite prioritäre transportpolitische Zielsetzung** wird eine **Verlagerung des Verkehrsvolumens auf umweltverträgliche Transportträger** gefordert, dies sowohl im Personen- als im Gütertransport. In dieser Hinsicht soll u.a.

- **die Attraktivität des öffentlichen Transportes gesteigert werden;**
- die Vernetzung zwischen den einzelnen Trägern des öffentlichen Transportes bzw. dem Individualverkehr und dem öffentlichen Transport gefördert werden;
- der öffentliche Transport mit der Siedlungsentwicklung und anderen sektoriellen Planungen abgestimmt werden;
- Gesamtkonzepte im Hinblick auf eine integrierte Transportplanung verwirklicht werden.

Für die Süd-Region werden u.a. folgende Maßnahmen zur **Verbesserung des Eisenbahnnetzes** vorgeschlagen:

- Direktverbindung zwischen der Stadt Luxemburg und der Stadt Esch entlang der **Autobahn**;
- Direktverbindung zwischen Luxemburg und Bettemburg im Rahmen der Anbindung an den TGV-Est;

Im **nationalen Plan zur nachhaltigen Entwicklung Luxemburgs (März 1999)** wurden die genannten politischen Zielsetzungen desweiteren dargelegt:

- räumliche Gliederung von «habitat, des unités productives, de la distribution et des équipements collectifs» im Rahmen der Landesplanung, die zu einer Reduktion des Verkehrs führen soll;
- Förderung der öffentlichen Transportmittel, durch eine quantitative und qualitative Verbesserung - angestrebt wird eine Steigerung des modal split der öffentlichen Transportmittel bis zum Jahre 2010 gegenüber 1997 auf 30%
- Ausarbeitung eines «plan sectoriel transport».

Anlässlich des **Hearings in der Abgeordnetenkommission zum Thema Nachhaltigkeit** im Januar dieses Jahres bestätigte der Transportminister diese Sichtweise. Angeführt wird u.a.,

- anstrebenswert sei eine Veränderung des modal split (auf 25% )
- es werde ein «plan sectoriel transport» erstellt.

Im sogenannten **AGIPLAN-Dokument von 1999 „Neunutzung von Stahlstandorten in der Südregion Luxemburgs“** wird einer verkehrlichen Integration in Zusammenhang mit der Entwicklung des Raumes eine große Bedeutung zuerkannt. Zu den zehn wichtigsten Möglichkeiten von Verkehrsanschlüssen und -Verbindungen im Rahmen der Umnutzung der Industriebrachen geht u.a. die Rede von einem

„Ausbau der ARBED-Werksgleise zu einem Gleisring, der die Standorte Schifflange, Mondercange, ZARE, Ehlerange, Belvai, Terres Rouges für den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und Güterverkehr mit dem Hauptbahnhof Esch-Alzette verbindet.“

Im Bericht von Innenminister M. Wolter an die Abgeordnetenkommission **„Friches industrielles - Etat d'avancement et perspectives“** wird die Transportfrage im Süden ebenfalls angeschnitten und u.a. folgende Maßnahmen genannt:

- eine Integration der Straßen- und Eisenbahnprojekte im Rahmen der Region, des Landes und der Großregion;
- eine Anbindung des grenzüberschreitenden Straßennetzes an den Öffentlichen Transport, wenn möglich in direkter Nähe der Grenze;
- die Untersuchung der prioritären Nutzung der ARBED-Eisenbahnlinien;
- die Herstellung einer Straßenverbindung zwischen Beival und Micheville.

Interessant ist die **Stellungnahme der Gemeinden Esch/Alzette und Sassenheim** im Rahmen dieses Berichtes. Beide Gemeinden treten darin u.a. ein für

- ein regionales, zusammenhängendes Rad- und Fußwegnetz;
- einen Um- und Ausbau des Bahnverkehrs auf dem bestehenden Schienennetz der ARBED und CFL sowie die Nutzung der ARBED-Schleife durch Beival mit Anschluß an die CFL-Linie Esch-Petingen-Rodange nach Belgien;
- das Einsetzen eines „City-Bus“ / „Regio-Bus“ zur internen Erschließung sowie zur Anbindung an Knotenpunkte des öffentlichen Transportes.

Im 2. Bericht von Innenminister M. Wolter an die Abgeordnetenkommission **„Friches industrielles - Le site de Belval-Ouest - Etat d'avancement et perspectives (2.2001)“** wird der präziserte „Masterplan“ vorgestellt. Als Leitlinien einer „nachhaltigen Stadtentwicklung“ werden im Verkehrsbereich u.a. folgende „Planungs- und Realisierungsziele“ genannt:

- Planung von Erschließungsmaßnahmen sowie eines Transport-Konzept im Kontext eines lokalen, regionalen, überregionalen und nationalen Mobilitätskonzeptes;
- Erstellung fundierter Prognosen der zu erwartenden Verkehrsströme;
- Gewährleistung nutzerfreundlicher Dienstleistungsangebote in Verbindung mit dem öffentlichen Transport.

Anlässlich einer **Öffentlichen Informationsversammlung** zu diesem Bericht wurde Minister Wolter noch deutlicher:

„Wann déi an der Stad de BTB n'ët wellen, da bauen mäer en am Süden“.

Doch diese aus der Sicht eines Mouvement Ecologique förderungswürdigen verkehrspolitischen Ziele eines Innenministeriums sowie so mancher Gemeinden scheinen nicht unbedingt den Visionen anderer Akteure im Transportbereich zu entsprechen.

Symbolisch für die in verschiedenen Kreisen nach wie vor bestehende Sichtweise scheinen Aussagen wie diejenige der Straßenbauverwaltung zu sein, die im Rahmen der Diskussionen über eine nachhaltige Entwicklung in der Umweltkommission der Abgeordnetenkommission im Januar dieses Jahres gemacht wurden.

Hier wird nicht in erster Linie vom Ausbau der Öffentlichen Transportmittel gesprochen, sondern es wird vielmehr eine optimierte Nutzung des Straßennetzes sowie neue Straßenbauprojekte in den Raum gestellt. Und die politische Realität bei der Planung der Transportpolitik in der Region Süden scheint in der Tat aufzuzeigen, daß auch hier ein Konflikt zwischen dieser herkömmlichen Transportplanung und der seitens Innenministerium und Gemeinden definierten innovativeren besteht ...

# Die politische Realität

Es fällt zu diesem Zeitpunkt schwer sich einen Gesamtüberblick über die aktuellen Planungen im Transportbereich zu verschaffen. Aufgrund

- der erwähnten öffentlichen Dokumente und Berichte;
  - der öffentlichen Informationsversammlungen;
  - der Vorstellung von Verkehrs- und Urbanisationsprojekten im Rahmen von Gemeinderatssitzungen bzw. beratenden Kommissionen von Gemeinden sowie
  - gezielte Rückfragen bei verschiedenen Ministerien, Verwaltungen und Gemeindeverantwortlichen
- lassen sich folgende zur Zeit in Diskussion befindliche Planungselemente ableiten.

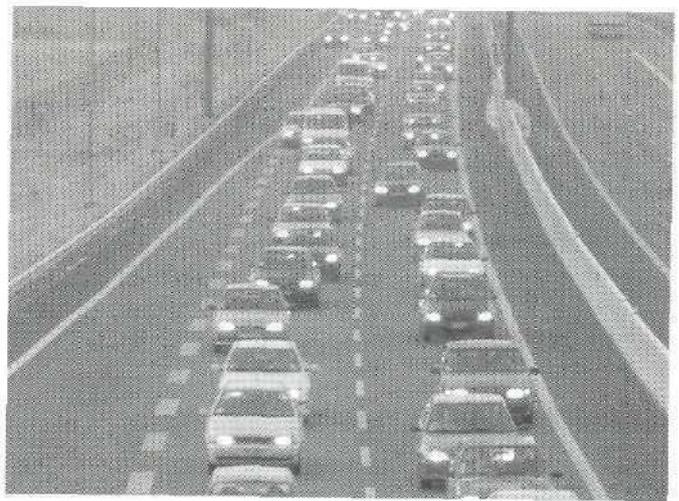
## Eine (nach außen) undurchsichtige Planungsstrategie

Gewußt ist, daß derzeit in mehreren Arbeitsgruppen auf nationaler bzw. regionaler Ebene eine Planung der Transportpolitik erfolgt. Wie diese Gruppen genau zusammengesetzt sind, welches ihre primäre Ziele sind, ist nach außen nicht direkt ersichtlich. In offiziellen Dokumenten, wie z.B. Tätigkeitsbericht des Innenministeriums sowie des Transportministeriums oder aber dem Masterplan für das Gebiet von Esch-Belval, werden Arbeitsgruppen mit verschiedenen Zusammensetzungen erwähnt.

Fakt ist aber, daß auch auf Initiative des Innenministeriums sowie aufgrund einer Regierungsentscheidung eine Arbeitsgruppe «**Mobilité**» - bestehend scheinbar aus Vertretern des Transport-, des Innen-, der Straßenbauverwaltung, des Umweltministeriums sowie der CFL - eingesetzt wurde. Dies mit dem Ziel einer Erstellung eines sektoriellen Transportplanes für die Region Süden (im Zusammenhang mit der Großregion) sowie der Branchen im spezifischen.

### Hierbei sind mehrere Aspekte befremdend:

- Transportminister Henri Grethen sagte anscheinend zu, die Federführung dieser Arbeitsgruppe zu übernehmen. Dies scheint jedoch (aufgrund von Differenzen zwischen Beamten oder Ministerien?) de facto nicht mehr der Fall zu sein. Vielmehr wird scheinbar außerhalb dieser Gruppe seitens des Transportministeriums versucht die Planung voranzutreiben, d.h. auch ohne formale Einbindung von Gemeinden und Innenministerium ...
- Das Innenministerium seinerseits scheint zusätzlich zu unterstützen, daß nichts destotrotz in einer Arbeitsgruppe ein (nationales) Transportkonzept entwickelt wird, dies jedoch nicht unter seiner Präsidentschaft, sondern unter derjenigen des Bautenministeriums. Es ist befremdend, daß gerade dieses sektorielle Ministerium diese Gruppe leitet und nicht etwa das Transport- oder aber das Innenministerium selbst. Ist dies etwa auf eine mangelnde Dynamik



Werden sich diejenigen durchsetzen, die im Süden neue Straßen planen ...?

des Transportministeriums in diesem Bereich zurückzuführen - bzw. auf eine fehlende Bereitschaft dieses Ministeriums in Absprache mit anderen Ministerien einen kohärenten Plan für die Transportpolitik zu entwickeln? Äußerst problematisch ist darüber hinaus, daß die Gruppe von Herrn F. Pesch vom Bautenministerium geleitet wird, ebenfalls zuständig für den «Fonds des routes».

Bei allem Respekt: ist es auf diese Art und Weise tatsächlich möglich eine unvoreingenommene Abwägung der zukünftigen Planungselemente im Transportbereich vorzunehmen? Wird nicht hier der «Bock zum Gärtner» gemacht, wenn einer der Hauptverantwortlichen der bisherigen Straßenbaupolitik mit dieser Aufgabe betraut wurde? Eine weitere Frage drängt sich ebenfalls auf: ist es gesund einem einzelnen hohen Beamten eine solche «Machtfülle» zu übertragen (Fonds des Routes, Fonds d'Urbanisation du Kirchberg, Fonds de Renovation de [a Vieille Ville, Société de l'Aéroport...])?

- Zur Zeit wird in diesem Zusammenhang über ein Synthese-Dokument diskutiert, welches eine ganze Reihe von aktuellen bzw. neuen Projekten in den Bereichen der Straßeninfrastrukturen bzw. des öffentlichen Transportes auflistet. Es scheint demnach so zu sein, daß anstatt von Zielsetzungen einer integrierten Transportpolitik auszugehen, in erster Linie eine Zusammenstellung von Einzelprojekten diskutiert wird, ohne diese jedoch bis auf weiteres in den Zusammenhang einer fachlich fundierten Gesamtstrategie zu stellen... Nicht ersichtlich ist zur Zeit der Zusammenhang mit einem sektoriellen Plan des Transportes, dessen Erstellung im Koalitionsabkommen vorgesehen ist.

**Die Planungen im Bereich Transport sowie der Begriff der «Mobilité», der im Titel der ursprünglichen Arbeitsgruppe steht, scheint jedenfalls bis auf weiteres dafür herhalten zu müssen, um vor allem Straßenbauprojekte «wie gehabt» durchzuziehen...**

Nicht bekannt ist ebenfalls, ob ein Zusammenhang besteht zwischen dem „plan sectoriel lycées“ der in Ausarbeitung ist und den Planungsgruppen im Transportbereich.

## Der Straßenwahn geht weiter: Neue Straßenplanungen unabhängig von einem Gesamtkonzept



Im Gegensatz zu den erklärten politischen Zielsetzungen wird scheinbar zügig an neuen Straßenverbindungen geplant. Dazu zählen u.a.

### ⇒ Umgestaltung der «collectrice du Sud» in eine (Transit-) Autobahn mit Folgewirkungen

Es geht hier um die Anbindung der Saar-Autobahn über die «collectrice» an das belgische Autobahn-Netz. Diese Planung zieht folgende zusätzliche neue Straßenbauprojekte nach sich:

- eine neue Straßenverbindung von der «Biff» aus entlang Linger und Clemency und deren Anbindung an das belgische Netz (Aubange - Arlon) mit neuer Groß-Tankstelle an der belgischen Grenze bei Clemency;
- eine Art neue zusätzliche «collectrice du Sud» südlich von Differdingen - Oberkorn - Beles entlang der französischen Grenze mit Anbindung an die neue Straßenverbindung, die von der aktuellen «collectrice» aus - ungefähr auf der Ebene der ZARE - nach Micheville (Frankreich) gebaut werden soll;
- einen sog. By-Pass zwischen aktueller «collectrice du Sud» und der Autobahn Esch-Luxemburg nördlich des «Lankelzer Bësch».

### ⇒ Nach der Ost-Variante durch den «Gréngewald» die West-Variante als neue Straßenverbindung von Mersch - Mamer bis zum PED (Petingen - Rodange)

Es handelt sich hier um die vom Mouvement Ecologique im Juli 2000 erstmals veröffentlichte Planung (Mersch - Mamer), die aufgrund der völligen Überlastung der Ost-Umgehung der Stadt Luxemburg zur Zeit in Planung ist. Allem Anschein nach wird beabsichtigt, diese sogenannte «West-Variante» über Mamer und den Anschluß an die Arloner Autobahn hinaus nach Süd-Westen in Richtung PED - Petingen / Rodange zu verlängern, u.a. über eine Umgehungsstraße von Bascharage.

Daß diese neue Straßenführung als «Umgehungsstraßen» von Ortschaften vermarktet wird, ändert nichts an der Tatsache, daß es sich um die Gesamttrasse einer regelrechten Westvariante handelt.

### ⇒ Neue Straßen bringen neuen Verkehr...

Der Bau der erwähnten neuen Straßenverbindungen wird die Spirale des Individualverkehrs weiter fördern und neuen, zusätzlichen Verkehr anziehen. Dies gilt insbesondere für die «collectrice du Sud» als Transit-Autobahn zwischen Deutschland und Belgien, eine Funktion die ihr nie

zugedacht war. Diese neue Belastung wird kurzfristig zu einer regelrechten Überlastung führen, was viele Autofahrerinnen dazu bewegen wird, verstärkt Schleichwege durch die Siedlungsgebiete zu nutzen. Damit wird der ursprüngliche Sinn der «collectrice», die Ortschaften von einem gewissen Durchgangsverkehr zu entlasten, hinfällig.

Der Bau der zusätzlichen Straßenverbindung wird im übrigen zu keiner Verlagerung des Individualverkehrs auf den Öffentlichen Transport führen. Im Gegenteil: hier wird durch massive öffentlich finanzierte Maßnahmen eine regelrechte Konkurrenz zu einer modernen öffentlichen Transport-Infrastruktur gefördert, dies unter völliger Missachtung aller oben erwähnten politischen Zielsetzungen.

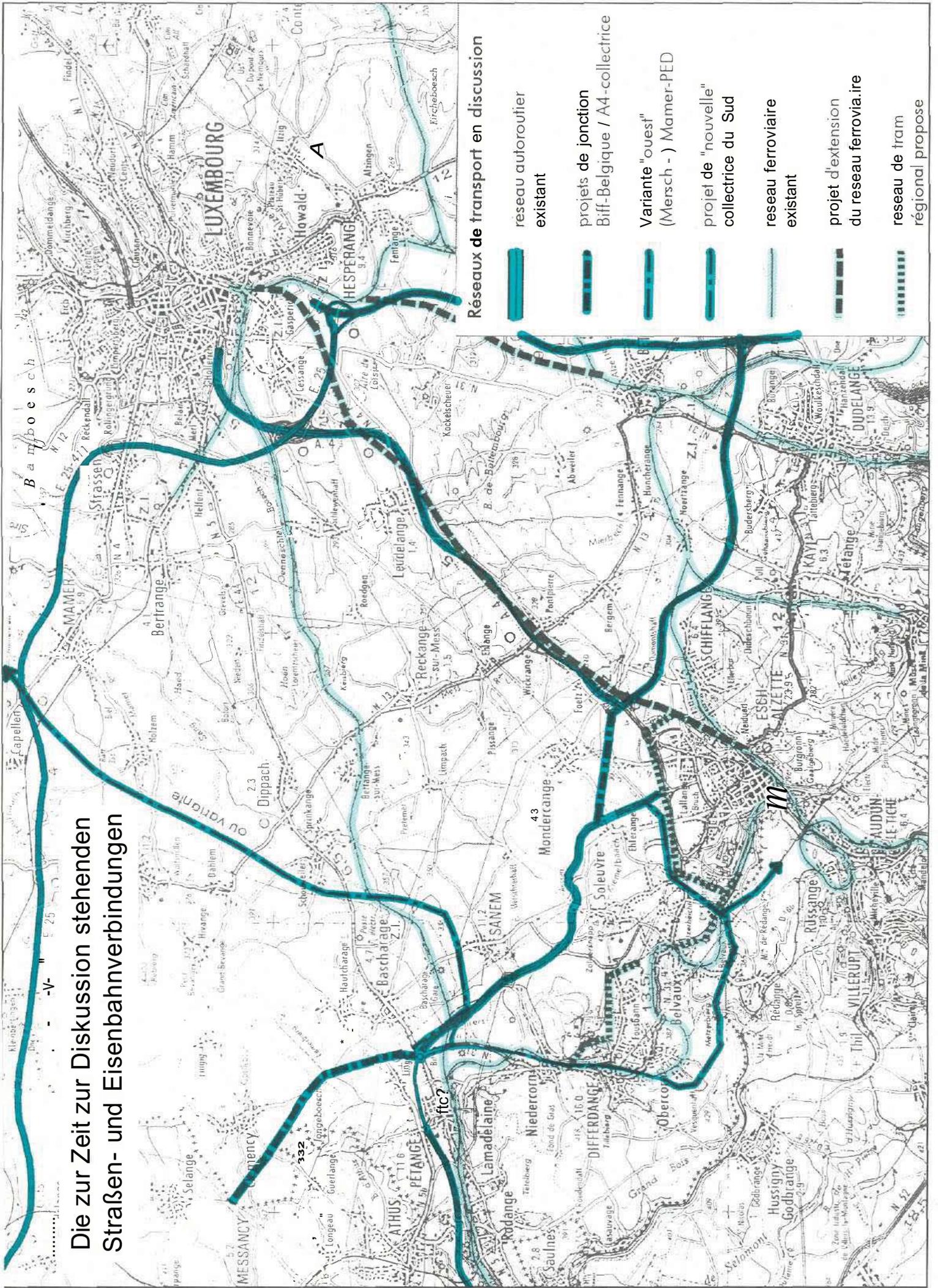
Die neue, zusätzliche «collectrice du Sud» ihrerseits wird ggf. potentielle Naturschutz- bzw. Erholungsgebiete durchschneiden und möglicherweise die ihr zugedachte Entlastungs-Funktion aufgrund ihrer relativen Entfernung zu den Siedlungskernen nicht erfüllen können.

Die Gefahr einer wetteren Urbanisierung nördlich und südlich der aktuellen «collectrice du Sud» (bzw. der neuen zusätzlichen Trasse) wie auch entSang der Verlängerungsstrasse von der «Biff» nach Clemency wird ohne Zweifel ebenfalls massiv zunehmen. Es sei daran erinnert, daß im Rahmen der Diskussionen um die «collectrice du Sud» seinerzeit formell erklärt wurde, die «collectrice» würde das nördliche Begrenzungsband für eine Urbanisierung im Süden darstellen. In der Tat ist die «zone verte inter-urbaine» zwischen Luxemburg und dem Minette in höchstem Masse schutzbedürftig, dies als siedlungsnahes Erholungsband und als Natur- und Landschaftsschutzgebiet.

Der Entwurf des «programme directeur» erwähnt ausdrücklich die Bedeutung dieses interurbanen Grünzuges und spricht von einer «barrière à l'urbanisation d'importance nationale». Die (Tagebau-)Gebiete entlang der französischen Grenze (durch welche eine zusätzliche «collectrice» führen soll, wird im Landesplanungsprogramm als «zone de protection à vocation récréative» bezeichnet.

Angeichts der erwähnten Planung von neuen Straßeninfrastrukturen mit bedeutendem Impakt für die Zerschneidung des Raumes (Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiete) bzw. der damit unweigerlich verbundenen weiteren Attraktivitätssteigerung des Individualverkehrs wird ohne öffentlichen Diskurs - trotz erklärten anderslautenden Zielsetzungen in Bezug auf die Nachhaltigkeit - der Weg in die verkehrspolitische Sackgasse weitergeführt.

# Die zur Zeit zur Diskussion stehenden Straßen- und Eisenbahnverbindungen



## Réseaux de transport en discussion

-  reseau autoroutier existant
-  projets de jonction Biff-Belgique / A4-collectrice
-  Variante "ouest" (Mersch - ) Mamer-PED
-  projet de "nouvelle" collectrice du Sud
-  reseau ferroviaire existant
-  projet d'extension du reseau ferroviaire
-  reseau de tram régional propose

## Weiterhin Unklarheiten über Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Transportes

Was die Planungen im Bereich des öffentlichen Transportes anbelangt, so wird sich im folgenden auf die Schienen-Infrastruktur beschränkt. Hier scheint - mit Ausnahme des beschlossenen Ausbaus der Strecke Petingen - Luxemburg bzw. des Schienen-Neubaus zwischen Bettemburg und Luxemburg (TGV-Projekt) weitgehend noch immer Unklarheit über die zurückzubehaltenden Projekte zu bestehen.

⇒ **Ausbau der Strecke Petingen - Luxemburg:** Dieses Projekt ist im Rahmen des „plan directeur ferroviaire“ (2005) zurückbehalten worden.

⇒ **Neubau einer Eisenbahntrasse zwischen Bettemburg und Luxemburg:** Es handelt sich hier um den im Rahmen des TGV-Anschlusses Luxemburgs an das französische Hochleistungsnetz vorgesehenen Schienenstrang und wird im normalen Verkehr eine Entlastung der Strecke Bettemburg-Luxemburg nach sich ziehen.

⇒ **Einbindung der ARBED-Linien im Rahmen der Revitalisierung der Industriebrachen in das CFL-Netz:** Wie schon

oben erwähnt (u.a. AGIPLAN-Studie), ist die Einbindung von bestehenden (z.T. stillgelegten) ARBED-Eisenbahnlinien z.B. als „Gleisring“ in das CFL-Netz u.a. Thema der Planung im Rahmen der Umnutzung der Industriebrachen. Unklar ist für den aussenstehenden Beobachter, in wiefern diese Ideen tatsächlich zurückbehalten werden.

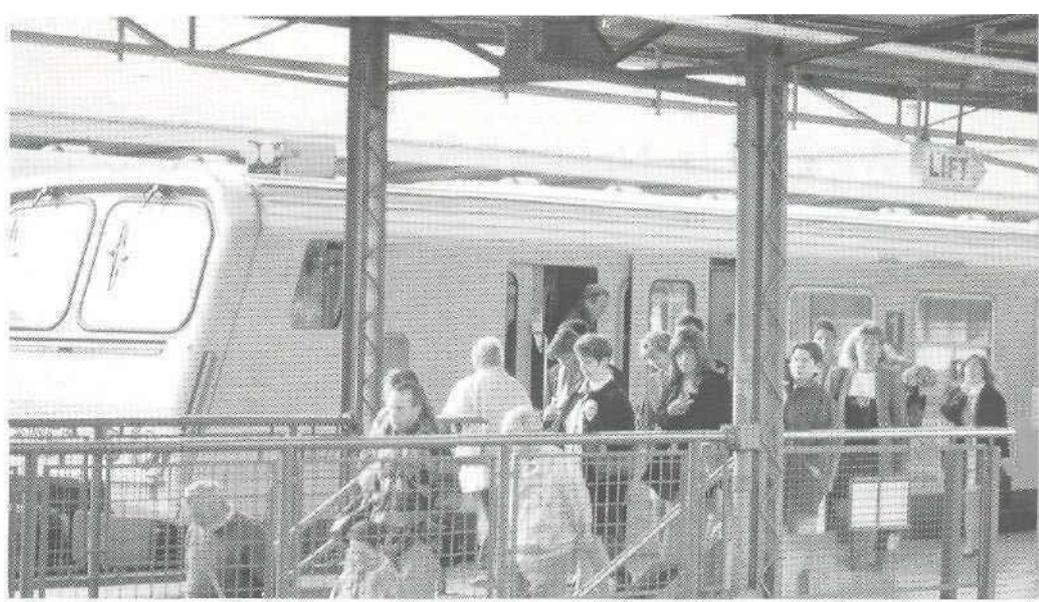
⇒ **Direktverbindung Esch - Luxemburg:** In der politischen Diskussion ist z.T. auch die Idee einer Schienen-Direktverbindung zwischen Esch/Alzette und Luxemburg entlang der Autobahn A4. Dieses Projekt ist übrigens auch im Entwurf des «Programme directeur de l'aménagement du territoire» erwähnt: *«de relier directement les deux principales villes du pays, à savoir la Ville de Luxembourg et la Ville d'Esch-sur-Alzette entre elles par une nouvelle liaison le long de l'autoroute».*

Erstaunlicherweise findet diese Verbindung jedoch keine Erwähnung im «plan directeur ferroviaire», so daß zur Zeit unklar ist, ob sie tatsächlich zurückbehalten werden wird.



Es bietet sich die Chance im Süden ein regionales Tramsystem einzurichten - mit Ringeitung um Esch - unter anderem einer Direktanbindung an die Hauptstadt.

# Die verkehrspolitischen Forderungen des Mouvement Ecologique



Eine neue Direktverbindung der Schiene Esch-Luxemburg: ein Muß!

Der Mouvement Ecologique ist der Meinung, daß im Rahmen eines zu erstellenden Gesamtverkehrs-Konzeptes für den Süden des Landes im Rahmen des «plan sectoriel des transports» eine absolute Priorität für den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten ist, um eine Verbesserung des «modal-split» durch eine nutzerfreundliche Infrastruktur zu ermöglichen und um vor allem die großen Pendlerströme zwischen der französischen Grenze und Luxemburg-Stadt auf umweltverträgliche Art und Weise aufzufangen.

## Direkte Eisenbahnverbindung Esch-Alzette / Hauptstadt

Die ins Auge gefaßte direkte Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt und Esch/Alzette ist landesplanerisch ein absolutes «must»; ihre Planung sollte u.a. eine Anbindung der Aktivitätszonen «Foetz», «Leudelange» und «Cloche d'Or» berücksichtigen. Eine solche Verbindung ermöglicht den Verkehr an seiner Quelle aufzufangen, dies im Gegensatz zu hauptstadtnahen «Park an Ride»-Parkplätzen (z.B. Ausbau «Bouillon»), der zwar die Stadt Luxemburg von einem gewissen Verkehrsaufkommen verschont, nicht jedoch das weitere Umland! Dies gilt ganz besonders für das Auffangen der Pendlerströme aus dem französischen Grenzgebiet.

## Bau eines regionalen Tram-Systems

Um den regionalen Verkehr im Süden zwischen Esch/Alzette und Petingen stärker in Richtung öffentlichen Transport zu verlagern ist die Erstellung eines regionalen Tram-Systems unerläßlich. Die Nutzung der bestehenden ARBED-Linien ermöglichen die Schaffung eines «Gleisringes», einer «circle line» rundum Esch/Alzette mit Anbindung des Zentrums von Belval, der Industriebrachen «Crassier Ehlerange», «crassier Monnerich» «Lentille» sowie «Crassier Terres Rouges» mit ihren neuen Bestimmungen.

Diese einmalige Chance den «neuen» Süden mit einer modernen Regionalbahn zu erschließen und somit einen Qualitätssprung im öffentlichen Transport und somit im Verkehrswesen überhaupt herbeizuführen, kann und darf nicht vertan werden.

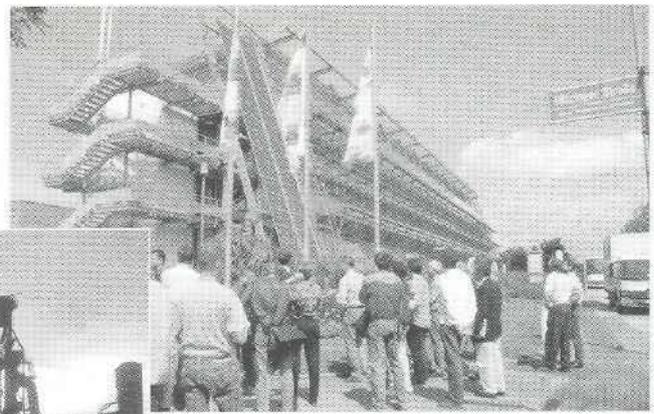
Es ist für den Mouvement Ecologique in diesem Zusammenhang unerläßlich, daß das «Flaggschiff» Belval dabei nicht nur am Rande von diesem regionalen Tram bedient, sondern im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung - und im Gegensatz zum Beispiel «Kirchberg» - direkt in seinem Zentrum (siehe Utopolis, kulturelles Angebot, Arbeitsplätze ...) mit einem effizienten öffentlichen Verkehrsträger und -angebot erschlossen wird. Um Belval vollauf aufwerten zu können muß im Zentrum des neu zu erschliessenden Gebietes ein Bahnhof errichtet werden, und nicht an der Peripherie. Außerdem ist es unerläßlich, daß die Infrastrukturen betreffend den öffentlichen Transport vor resp. zumindest parallel zu den Straßenbauten gewährleistet werden.

Die Regionalbahn muß selbstverständlich in das nationale CFL-Netz integriert werden durch eine Anbindung an

- die Strecke Esch - Petingen sowie
- die neue Direktverbindung Esch/Alzette - Luxemburg
- und an das Busnetz TICE im Süden.

Diese vorgehensweise setzt voraus

- die Einbeziehung der ARBED-Linien in die Konvention zwischen Staat und ARBED (ob dies der Fall ist, erscheint zur Zeit unklar);
- entsprechende Infrastrukturarbeiten, um die Schienenstränge miteinander zu verbinden bzw. diese aneinander anzupassen;
- der umgehende Ankauf eines bedarfsgerechten Rollmaterials durch die CFL z.B. sog. Tramfahrzeuge;
- die Verhinderung von Projekten, die einer Einrichtung einer Regionalbahn zuwiderlaufen würden.



*Es gilt gemeinsam neue Visionen für den Süden festzulegen*

# Für klare politische Prioritäten im Rahmen einer kohärenten Regionalentwicklung

*Das Fallbeispiel Transport weist auf, daß sich eine Reihe von strukturellen Verbesserungen in der Vorgehensweise betreffend die Regionalentwicklung Süden aufdrängen.*

Denn der Transportbereich illustriert lediglich auf besonders prägnante Art und Weise gewisse **strukturelle Schwächen bei der Planung**. Die Probleme, die in diesem Bereich angeführt wurden, gelten auch für die anderen Politikbereiche:

- Welche Akzente sollen in Bezug auf die zukünftige **Wirtschaftsentwicklung** gesetzt werden - welche Arbeitsplätze sollen in welchen Bereichen angestrebt werden? Sollen eher «klassische» Betriebe in der Region angesiedelt oder aber eine gezielte Prospektion für zukunftsweisendere Branchen anvisiert werden?
- Welche **Bau-, Architektur- und Siedlungsformen** werden angestrebt? Falls hier ein Wettbewerb veranstaltet wird, wie soll das entsprechende Lastenheft aussehen? Wie soll sichergestellt werden, daß auf den Industriebranchen nicht eine Art zweiter Kirchberg entsteht, sondern tatsächlich eine menschen- und umweltverträgliche, nachhaltige Stadtentwicklung? Wie erfolgt eine kohärente Planung der Siedlungsentwicklung in der gesamten Südregion?
- Wie kann die kulturelle Aufwertung der Region vor-

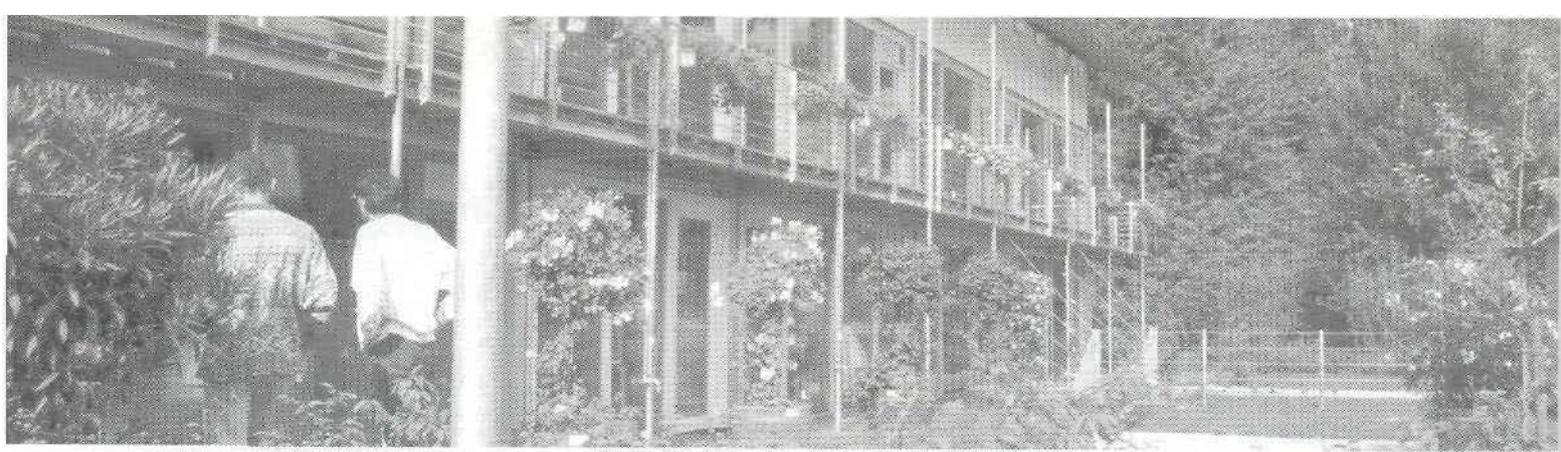
angetrieben werden, u.a. auch eine moderne kulturelle Valorisierung des industriegeschichtlichen Patrimoniums erfolgen? Wie kann auch ein Qualitätssprung durch ein regionales Angebot gewährleistet werden?

## 1. Umgehende Schaffung des Regionalsyndikates ProSud vordringlich!

Wie wichtig dieses regionale Syndikat ist, wird am Verkehrsbeispiel deutlich: die Erstellung eines wünschenswerten transportpolitischen Konzeptes für den Süden braucht einen regionalen Ansprechpartner, der eine partizipative Vorgehensweise zwischen Staat und Gemeinden (bzw. Bürgerinnen) erst möglich macht und auch zu einem «Equilibrage» der Entscheidungsfindung beiträgt.

Im Hinblick auf diesen Prozeß sind sowohl Staat als auch Gemeinden gefordert:

- Seitens des Staates sind eine Reihe von **politischen Rahmenbedingungen** zu klären, welche die Grundlage für eine erfolgreiche Arbeit eines solchen Regionalsyndikates darstellen können: Werden Gelder des Staates spezifisch unter dem Aspekt der Regionalentwicklung



B müssen *gemeinsame Leitbilder für den Süden festgelegt werden!*

zugestanden, z.B. mittels der Schaffung eines Regionalfonds? Kann der Staat zu Beginn auch noch eine unterstützende Funktion in der Gründungsphase übernehmen? Wie gedenkt der Staat im Rahmen eines regionalen Syndikates eine Verteilung der Gewerbesteuer bzw. der Aktivitätszonen (national, regional oder kommunal) vorzunehmen? (Diese Frage stellt sich z.B. kurzfristig für Belval!)

- Auf der Ebene der Gemeinden ist ein konsequentes Vorantreiben der Gründungsprozedur des Syndikates gefordert - und wohl ja auch geplant. Eventuelles parteipolitisches Kalkül oder überkommener Lokalpatriotismus dürften im Jahre 2001 einer zügigen Gründung des Syndikates wohl nicht entgegen stehen ...

## 2. Erstellung von Leitbildern für die Entwicklung der Region Süden - Klärung divergierender Tendenzen

Dringendst erforderlich ist die Erstellung von konkreten, umsetzbaren und fassbaren Leitbildern für die gesamte Region Süden, die auch gegenüber Dritten einklagbar sind.

Denn: auf den ersten Blick mögen **abstrakte** Entwicklungsziele für die Region Süden auf allgemeinen Konsens stoßen (Stichworte wie Dezentralisierung, Valorisierung finden allenthalben positives Echo). Doch diese scheinbare Harmonie täuscht derzeit darüber hinweg, daß im konkreten die unterschiedlichen Interessen nicht gegeneinander abgewogen und ausgetragen wurden - daß es derzeit noch an **konkreten** Leitbildern fehlt.

Da darüberhinaus zur Zeit - abgesehen von einer konsequent betriebenen Information betreffend den Masterplan Esch-Belval - noch keine regelrechte Beteiligungsprozedur u.a. für die Bürgerinnen angelaufen ist und entsprechend eine kontradiktorische Diskussion auch in breiteren Kreisen nicht gewährleistet ist, riskieren sich in den verschiedenen Politikbereichen tradierte Sichtweisen durchzusetzen, die im Widerspruch zu zukunftsweisenden Leitbildern stehen können

- Soll im Süden eine Priorität auf den öffentlichen Transport gesetzt oder aber die derzeit gültige nationale Politik der

«Doppelstrategie» verfolgt werden?

- Bedeutet Schaffung von Arbeitsplätzen im handwerklichen Bereich primär die Ansiedlung von «gängigen» Handwerksbetrieben oder aber sollen auch gezielt Unternehmen in neuen zukunftsträchtigen Branchen angesiedelt werden?
- Was ist unter nachhaltiger Stadtentwicklung im konkreten zu verstehen?

Die Politik ist hier gefordert endlich eine klare Sprache zu sprechen. Statt der Übernahme von nationalen Politikdefiziten gilt es beispielhaft im Rahmen der Region Süden die Gestaltungsfähigkeit der Politik unter Beweis zu stellen und neue Wege zu begehen. Hierzu bedarf es einer öffentlich ausgetragenen Klärung - und nicht einer ausschließlichen Diskussion in geschlossenen Arbeitsgruppen (!) - der verschiedenen Sichtweisen!

Angesichts des derzeit fehlenden Regionalsyndikates resp. begleitender Strukturen sowie unzureichender Abklärung der verschiedenen Positionen staatlicher Instanzen sollte das Innenministerium in diesem zentralen Bereich der Leitbilder derzeit weiterhin eine Initiatorfunktion innehaben. Warum nicht - in Erwartung der umgehenden Gründung des Regionalsyndikates - die Idee des runden Tisches mit den **gewählten** Vertreterinnen der Region Süden umgehend umsetzen? Warum nicht auch umgehend das Gremium Staat / Gemeinden weiterführen, das in mehreren Dokumenten angeführt wird («correspondants régionaux sud»)?

## 3. Berücksichtigung der Prozeduren des 99er-Gesetzes betreffend die Landesplanung

Aufgrund des fehlenden Regionalentwicklungsplanes ist ein gewisses Demokratiedefizit zu befürchten. In der Tat sieht das Landesplanungsgesetz von 1999 vor, daß

- für die Erstellung eines Regionalentwicklungsplanes
- sowie für die Erstellung von «plans sectoriels»

eine gesetzlich klar festgelegte Prozedur berücksichtigt werden muß. Diese sieht sowohl die formale Einbindung und Information der Gemeinderäte als auch der Bürgerinnen vor. Erfolge nunmehr, aus welchen Gründen auch immer, Ele-

mente der Planung in der Südregion losgelöst bzw. außerhalb dieser festgelegten landesplanerischen Instrumente, so wird den gewählten Vertreterinnen und den BürgerInnen auch dieses formal verankerte Recht verwehrt.

Deshalb ist es unumgänglich, die eigentliche Planung in wesentlichen Bereichen - wie z.B. dem Transportbereich - erst aufgrund eines rechtlich verbindlichen «plan sectoriel transport» durchzuführen. Die in diesem Dokument erwähnte Straßenbauplanung ohne eigentliche Zielsetzung sondern als Bündel bereits seit Jahren geplanter Straßen würde derart sicherlich unter einem anderen Blickwinkel betrachtet ...

#### 4. Keine Planung, deren Kohärenz mit dem späteren Regionalplan in Widerspruch stehen könnte

Es besteht eine gewisse **zeitliche Diskrepanz zwischen dem (reellen oder vermeintlichen) Zeitdruck, der auf der Planung von Esch-Belval liegt und der Möglichkeit einer schnellen Verabschiedung von Leitbildern für die Region Süden.** Und doch: es ist ein «Muß», daß bei der Konkretisierung von Esch-Belval den zu erstellenden Leitbildern Rechnung getragen wird.

D.h. im Klartext in der jetzigen Phase:

- Bei Projekten, bei welchen eine Gefahr besteht, daß sie konträr zu den Leitbildern der regionalen Entwicklung sein könnten (z.B. im Verkehrsbereich) gilt es ein zeitbegrenztes Moratorium auszusprechen. Sie dürfen nicht angegangen werden, bevor ihre Konformität zu den generellen Entwicklungszielen des Südens und deren Akzeptanz in den Gemeinden sichergestellt wurde.
- Es gilt darüber hinaus prioritär jene Fragestellungen im Rahmen des Regionalplanes anzugehen, die auf dem Gebiet von Esch-Belval aus Zeitdruck recht kurzfristig umgesetzt werden sollen, z.B. auch Aspekte der Kulturpolitik.

#### 5. Von einer Politik der geschlossenen Türen hin zu einer generellen Politik der Transparenz

Innenminister M. Wolter ist es sicherlich ehrlich gemeint, wenn er eine weitgehende Transparenz im Dossier Industriebranchen einklagt und auch versucht umzusetzen. Doch: punktuelle Informationsversammlungen oder aber spezifische Gespräche zwischen Staat und Gemeinden in bestimmten Bereichen mögen die derzeitigen strukturellen Defizite in der Regionalentwicklung nicht zu beheben. Hierzu müssen auch die anderen Ministerien sowie die ARBED «Farbe» bekennen und sich den «forces vives» und der breiten Bevölkerung öffnen.

Wie wichtig dieser Aspekt ist, hat erneut das Fallbeispiel Transport deutlich gemacht. Es ist der Regionalplanung nicht zuträglich, wenn in einem gewissen Forum unter Ausschluß der Öffentlichkeit - z.T. im Widerspruch zu den Vorgaben der Richtlinien der Landesplanung - gearbeitet wird.

Deshalb ist es unerlässlich, eine reelle Einbindung aller Akteure zu gewährleisten. Der Mouvement Ecologique plädiert für eine zweistufige Vorgehensweise:

- **Nationale und regionale Ebene:** Einbindung der sogenannten «forces vives» bzw. der betroffenen Interessenkreise sowie der gewählten Gemeindevertreterinnen. Betreffend die Gemeinden gilt es hervorzuheben, dass das zu gründende Regionalsyndikat selbstverständlich primärer Partner ist, aber auch bei spezifischen Planungen der direkte Kontakt zu den Gemeinden gewährleistet werden soll.

Eine derartige Vorgehensweise bedeutet nicht nur die mehr oder weniger regelmässige Information über die Entwicklung in bestimmten Bereichen, sondern eine reelle Mitarbeit dieser Akteure. Dies bedeutet im Klartext : z.T. geschlossene Arbeitsgruppen (wie sie derzeit scheinbar auch im kulturellen Bereich besteht) gilt es zu öffnen - auch für kritischere Stimmen - und die Diskussion in einer transparenteren auch öffentlicheren Form zu führen.

Die Verantwortung für eine entsprechende Vorgehensweise liegt primär beim Innenministerium - doch auch die Ressortministerien sowie das Regionalsyndikat sind gefordert.

- **Kommunale Ebene: Einbindung der Bürgerinnen, beratenden Kommissionen und Vereine vor Ort bei den spezifischen Projekten.** In der Tat gilt es die Bürger vor Ort vor allem bei jenen Projekten einzubinden, die einen direkten Bezug zu ihrem Lebensraum haben. Hier obliegt die Verantwortung primär den betroffenen Gemeinden in modernen Kommunikationsprozessen für eine weitestgehende Berücksichtigung der Belange der Bevölkerung zu sorgen. Doch auch das Innenministerium ist gefordert: zeitliche Abläufe der Planungsprozesse müssen derart gestaltet sein, dass einerseits die Bürgerinnen nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden sowie andererseits auch noch die zeitliche Möglichkeit zur Einbindung besteht.

#### 6. Staatliche Partizipation an Revitalisierung der Branchen an konkrete Auflagen knüpfen

Die Abgeordnetenkammer ist derzeit mit dem Gesetzesprojekt «*projet de loi autorisant les interventions financières de l'Etat en faveur de la société de développement ayant pour objet la reconversion d'anciens sites sidérurgiques*» befaßt. Dieses regelt die finanzielle Beteiligung des Staates an der Entwicklungsgesellschaft Agora, wobei seitens des Staates u.a. 2 Milliarden Luf eingebracht werden können.

Was als eher finanztechnische Formalität erscheinen mag, verbirgt aber weitaus mehr. Denn der Rahmen dieses Gesetzesprojektes wird durch die Konvention zwischen Staat und Gemeinden betreffend die Revitalisierung der Industriebrachen abgesteckt - und in dieser Konvention werden wesentliche Vorentscheidungen getroffen, die die Regionalplanung prägen werden. Zwei Beispiele von wesentlichen Elementen der Konvention, die offen diskutiert werden müssen:

- Eine Absprache mit den Gemeinden über Gebietsabgrenzungen ist notwendig:

Es besteht nach wie vor eine Ungewißheit, welche Gebiete definitiv im Rahmen der Revitalisierung berücksichtigt werden sollen. Z.b. betreffend die Einbeziehung der Eisenbahnlinien oder des „crassier Ehleringen“ in die Entwicklungsgesellschaft; die Einbindung der Kühlweiher in das Sanierungskonzept; die Größe der Fläche, die als «*domaine public*» ausgewiesen wird ...

- Problematisch ist auch die Regelung betreffend die Sanierung der Altlasten, die im Dokument das vom Innenministerium im Mai 2000 dargelegt wurde. Dieses räumt der ARBED die Möglichkeit ein, im Falle von Divergenzen betroffene Gebiete wieder aus der Entwicklungsgesellschaft auszugliedern. Zitiert sei aus dem Dokument: «*Au cas où*

*l'ARBED estime ne pas être en mesure d'effectuer sur n'importe quel site les mesures d'assainissement requises pour la raison que le coût de celles-ci dépasse le montant prévu par l'étude AGIPLAN de décembre 1997 et que la société de développement n'est pas prête à prendre en charge les montants dépassant ce plafond, la partie du terrain affectée par cette pollution sera retransférée à l'ARBED au prix d'apport.»*

So einfach wäre es also: gehen der ARBED die Sanierungskosten zu weit, valorisiert sie im Rahmen der Entwicklungsgesellschaft lediglich jene Gebiete, die einen deutlichen Mehrwert aus ihrer Sicht zur Folge haben ... jene Gebiete, die zwar evtl. für die Allgemeinheit von besonderem Interesse wären aber aus der Sicht der ARBED zu teuer, werden brach liegen gelassen...

Es ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique deshalb unbedingt geboten, daß die Abgeordneten den Gesetzestext nur dann verabschieden, wenn sie Einblick in die Konvention zwischen Staat und ARBED erhalten. Ohne einen verbindlichen Konventionstext fehlt es an einer klaren Handhabe und damit an der notwendigen politischen Grundlage, um eine geordnete Umnutzung der Gebiete in die Wege zu leiten.

## Schlußfolgerungen

Das Fallbeispiel Verkehr weist deutlich die strukturellen Defizite bei der Planung der Südregion auf. Ein Wirrwarr von neuen geplanten Straßen - ein noch nicht zufriedenstellend definierter Ausbau der Öffentlichen Transportmittel riskieren die Folgen zu sein.

Es ist jedoch absolut inakzeptabel, daß der Bevölkerung des Südens - quasi unter dem Deckmantel der Regionalentwicklung bzw. der Revitalisierung der Brachen - eine weitere Zersiedlung ihrer Naherholungsräume sowie weiterer Verkehr zugemutet werden soll.

Es ist ein Hohn und ein Armutszeugnis für das Transportministerium, daß nachdem in den vergangenen Jahren mehr denn je die Ausweglosigkeit der heutigen Transportpolitik ersichtlich wird, nunmehr erneut - ohne öffentliche Diskussion, ohne eigentliche Einbindung der Gemeinden - im stillen Kämmerlein ein gigantisches zusätzliches Straßennetz im Süden des Landes geplant wird.

Das Innenministerium und eine Reihe von Südgemeinden leisten derzeit sicherlich gute Arbeit. Diese wird aber wie das Beispiel Transport aufweist, nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn über diese positiven Akzente hinaus die strukturellen Voraussetzungen für eine kohärente Planung gewährleistet werden. Sprich u.a.: Regionalsyndikat, offene Klärung divergierender Tendenzen auch auf der Ebene der Regierung, Erstellung von verbindlichen und operationellen Leitbildern für die Entwicklung der Region, Berücksichtigung landesplanerischer Vorgaben, Verhinderung von Realisierungen auf der Ebene der Industriebrachen die konträr zum Regionalentwicklungsplan sein könnte.

Wer vorgibt, nur in Harmonie, ohne eindeutige Klärung grundsätzlicher politischer Optionen und divergierender Interessen ... liesse sich eine zukunftsfähige Entwicklung einer Region in die Wege leiten, der täuscht!

Es dürfte ansich in einer Demokratie eine Selbstverständlichkeit sein, daß kontradiktorische Standpunkte ausgetragen werden und der politische Diskurs auf breitere Kreise der „société civile“ ausgedehnt wird.

Ansonsten riskieren ehrgeizige Ziele für eine qualitative Entwicklung der Region Süden in den Mühlen der Alltagspolitik zerrieben zu werden.