In den letzten Wochen und Monaten tat sich so manches in der Verkehrspolitik. Das Konzept "mobilité.lu" wurde vorgestellt, ebenso die Ankündigung des sogenannten IVL ("Integriertes Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept"). Gleichzeitig wurden von offizieller Seite auf mehr oder weniger direkte Art und Weise das Engagement von Bürgerinnen und Vereinigungen im Bereich der Verkehrspolitik als "Informationsmache" verurteilt. Dies obwohl die Bürgerinitiativen mit ihren rezenten Informationsversammlungen auf sehr breiten Zuspruch in der Bevölkerung gestoßen sind.

GEGEN WEITERE STRASSEN, FEHLPLANUNGEN UND BEWUSSTE IRREFÜHRUNG DER BÜRGERINNEN

Bürgerinitiativen und Mouvement Ecologique beziehen Stellung zu den rezenten Entwicklungen im Transportbereich und legen gemeinsame Plattform dar

Mai 2002

FÜR NEUE WEGE IN DER VERKEHRSPOLITIK

Die verschiedenen Bürgerinitiativen und der Mouvement Ecologique möchten in folgender Stellungnahme gemeinsam Klartext sprechen:

1. ihre Sicht der rezenten Entwicklungen darlegen.
2. die Verknüpfungspunkte darlegen, welche die verschiedenen Bürgerinitiativen im Süden/Südwesten des Landes und den Mouvement Ecologique verbinden.
3. anhand eines Beispiels das Fehlen einer transparenten Vorgehensweise der Regierung aufzeigen.

Lokalinitiativ geint eng Autobunn duerch oder laanscht d'Gemeng Kéinzeg
c/o 60, rue de Bascharage
L-4960 Clemency

Biergerinitiativ vun der Gemeng Kieien "Eist Duerf soll liewen"
c/o 52, rue de Mamer
L-8280 Kehlen

Biergerinitiativ "Keng nei Autobunn duerch Monnerech"
c/o 5, rue de Limpach
L-4986 Sanem

Biergerinitiativ Gemeng Suessem
c/o 104, rue d'Esch
L-3922 Mondercange

Mouvement Ecologique asbl mit den Regionalen «Westen», «Kordall», «Esch-Alzette», «Diddeleng»
c/o 6, rue Vauban
L-2663 Luxembourg

1. TÄUSCHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT UND DER GEMEINDEN: EINE CHRONOLOGIE

Im Mai vergangenen Jahres veröffentlichte der Mouvement Ecologique bis dahin nicht bekannte Straßenbauprojekte, die vor allem den Süden / Südwesten des Landes betreffen: Anbindung der Westtangente der Nordstraße an das PED in Petingen, Anbindung der Collectrice an das belgische Autobahnnetz, By-Pass in Foetz, Ausbau der Collectrice usw.

Daraufhin gründete sich im Süden/Südwesten des Landes ein Forum von engagierten Bürgerinnen, das gemeinsam mit dem Mouvement Ecologique Stellung gegen diesen Straßenbauwahn und für eine neue Verkehrspolitikbezog. In der Folge gründeten sich - neben der bereits bestehenden Initiative in Kehlen - die Bürgerinitiativen in Monnerich, Küntzig und rezent auch in Sanem. Die einzelnen Bürgerinitiativen, wie auch der Mouvement Ecologique und seine Regionalen, arbeiten absolut autonom, doch verbinden sie eine gemeinsame Analyse der Situation und gemeinsame Forderungen. Entsprechend werden auch eine Reihe von gemeinsamen Aktivitäten durchgeführt - es besteht eine gemeinsame Plattform.

GEMEINSAM FÜR ANDERE WEGE IN VERKEHRSPOLITIK UND LANDESPLANUNG

Motto ist es, sich auf einer gemeinsamen Basis gegen eine Reihe von Straßen-Projekten auszusprechen - und hierbei vor allem auch gegen die staatliche Art und Weise diese mittels einer unkohärenten Politik mit Verschleierungstaktik durchsetzen zu wollen - und für eine neue Verkehrspolitik einzutreten.

Die Stärke der Initiativen liegt darin, dass gemeinsam gemeindeübergreifend an einer Idee gearbeitet wird und es nicht gelingen wird - wie es seit Jahren z.T. staatlicherseits versucht wird - die Probleme von einer Süd- bzw. Südwest-Gemeinde auf die nächste zu verlagern und so auch **Interessen** gegeneinander auszuspielen.

Nein: Bürgerinitiativen und Mouvement Ecologique sind der Überzeugung, dass nur eine Verkehrspolitik die für alle Einwohnerinnen im Süden /Südwesten Verbesserungen bringen wird, auch Akzeptanz finden wird!

DIE OFFIZIELLE REAKTION: CHRONOLOGIE EINER TÄUSCHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Reaktionen offizieller Seite auf diese Entwicklung bleiben extrem befremdend. Während die Politikvertreter allzu oft die Politikverdrossenheit und das fehlende Engagement der Bürgerinnen bedauern, wird hier alles gemacht, um das Thema unter den Tisch zu kehren und engagierte Bürgerinnen abzuschrecken bzw. mundtot zu machen.

Phase 1: Die Pläne werden negiert

Zunächst wurden die vom Mouvement Ecologique veröffentlichten Pläne als "falsch" bzw. als nicht aktuell dargestellt, so z.B. in einer Sitzung zwischen Bautenministerin, Straßenbauverwaltung und Mouvement Ecologique Mitte Juli 2001 - dem Mouvement Ecologique Panikmache und Desinformation vorgeworfen. Mittlerweile aber haben sich alle angeführten Straßenbauprojekte bestätigt. Was wohl geschehen wäre, wenn der Mouvement Ecologique die bis dato "geheimen" Pläne der Straßenbauverwaltung nicht offen gelegt hätte?

Phase 2: Es wird mit falschen Karten gespielt

Noch in einer Unterredung mit dem Mouvement Ecologique im Dezember vergangenen Jahres teilte die Bautenministerin mit, sie würde keine weiteren Straßenbauprojekte in die Wege leiten, ohne dass diese in Zusammenarbeit mit den Süd-Gemeinden diskutiert und ohne dass deren Gesamt-Impakt untersucht worden wäre. Dies gälte auch - so die Bautenministerin in der damaligen Sitzung - für die Westtangente. Erna Hennicot-Schoepges sagte sogar zu, primär auch die Folgewirkungen der Westtangente auf die gesamte Region und sogar eine Null-Variante, sprich Alternativen zur Straßenbauvariante, zu untersuchen (gemäß EU-Direktive über Impaktstudien), bevor die definitive Planung eingeleitet werden würde! Die Realität entlarvt mittlerweile diese Aussagen als Lüge!

Phase 3: Die Bevölkerung wird getäuscht

Nach der Veröffentlichung der Pläne durch den Mouvement Ecologique behauptete die Bautenministerin in mehreren Interviews, eine Anbindung an die "collectrice" sei nicht geplant. Sie sei der Überzeugung, in der Vergangenheit seien viele Fehler gemacht worden, indem Luxemburg zu sehr den Transitverkehr gefördert hätte - dieser Politik müsse ein Ende gemacht werden ... Im Widerspruch zu diesen Aussagen, wird nun konsequent an einer Anbindung der Collectrice du Sud an das belgische Autobahnnetz gearbeitet!

So wies dies u.a. am 15. November im Luxemburger Wort bezüglich der Einweihung des neuen Autobahnabschnittes Ettelbrück-Mersch zu lesen war; *"Die Bautenministerin will nämlich mittelfristig u.a. ebenfalls die Verbreiterung auf drei Fahrbahnen der Arloner und Düdelinger Autobahn mit der Umgestaltung des Gaspericher Kreuzes, die Westtangente, die Anbindung der "Penetrante du Sud" an das belgische Autobahnnetz über Sélange sowie den sogenannten "plan sectoriel Sud" realisieren."*

Phase 4: Bürgerinnen und Initiativen werden diffamiert

Extrem befremdend ist die Reaktion offizieller Seite auf die gegründeten Bürgerinitiativen. Symbolträchtig für die Herangehensweise ist wohl die Art und Weise, wie die Bautenministerin auf Anfragen der Lokalinitiative in Küntzig reagierte - und in einer weiteren Phase auch auf ein Schreiben der Bürgerinitiative in Monne-

rich. Folgende Aussage - die sich in beiden Schreiben wiederfindet - erübrigt sich wohl eines Kommentars:

"Je vous prie donc de ne plus demander d'entrevue, car je n'aurai rien ä vous communiquer". (Schreiben vom 11. bzw. 14. März 2002)

Partizipative Demokratie, die eines 21. Jahrhunderts würdig wäre? Nein, es scheint als ob wir auf dem Weg wären zurück zu einer autoritären Landesplanung, in dem der Straßenbau - wie seit jeher - vollendete Tatsachen schafft!

Phase 5: Trotz offizieller Aussagen: die Planungen gehen weiter

Fakt ist, dass trotz anderweitiger Erklärungen, nach wie vor die Straßenbauplanung vorangetrieben wird, die entsprechenden Planungen jedoch nicht offen gelegt werden!

Dies wird u.a. ersichtlich an einem Dokument zum letzten Gipfel der Großregion, das wir in dieser Stellungnahme veröffentlichen (siehe Kapitel 3).

2. TROTZ IVL UND "MOBILITÉ.LU": DER STRASSENWAHN GEHT WEITER

Aufgrund der rezenten Veröffentlichungen - des Konzeptes mobilitéit.lu, des IVL und einer Reihe von Antworten zu "questions parlementaires" - machen die Bürgerinitiativen und der Mouvement Ecologique folgende Feststellungen:

1. SCHAFFUNG VOLLENDETER TATSACHEN: IVL - "DU TAPE Ä L'OEIL"?

Auf den ersten Blick klingt das Konzept des IVL schlüssig und positiv. Eine Detailanalyse zeigt jedoch eine andere Situation. Der theoretische Anspruch des IVL - der absolut begrüssenswert ist - ist es, Verkehrsplanung, Siedlungsentwicklung und Landesplanung aufeinander abzustimmen und entsprechend ein kohärentes Konzept zu entwickeln. Soweit der Anspruch. Doch die Praxis ist z.T. eine andere, da eine ganze Reihe von Straßenbauprojekten unabhängig von dieser korrekten Vorgehensweise weiter geplant werden.

Vollendete Tatsachen werden geschaffen

Inakzeptabel ist vor allem der in der IVL angeführte Bereich "Basisfall+", die sogenannten *"mesures d'urgences"*. Hier werden zahlreiche Straßenbauprojekte angeführt, die für den Süden-Südwesten des Landes von größter Bedeutung sind. So vor allem:

- Umgehung von ßascharage und Dippach
- "Tangente Ouest" A7 - A6/N6
- Ausbau der Arloner / Düdelinger Autobahn auf 3 Spuren

Die im Bereich "Basis-Fall+" genannten Projekte werden als *"projets dont les études et procédures ne doivent pas être interrompues"* definiert.

Hier sollen demnach vollendete Tatsachen geschaffen werden - unabhängig von einer Analyse der Opportunität, der Folgewirkungen dieser Projekte auf die Gesamtregion, dem Impakt auf Mensch und Umwelt u.a.m. (was genau das Ziel des IVL wäre) - sollen diese Projekte weiter getrieben werden.

Der Verdacht liegt nahe, dass die Straßenbauverwaltung im Vorfeld des IVL versuchte - und dies mit Erfolg - alle mittelfristig noch denkbaren Projekte einzubeziehen, um der Gefahr aus dem Wege zu gehen, dass dieses oder jenes Projekt aufgrund der vom Gesamtkonzept ggf. gesetzten Prioritäten nicht mehr in Frage kommen würde.

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

Im Klartext ist derart die Anbindung über Mersch an den PED - die damit verbundene Verlagerung des Verkehrs innerhalb der Südregion eine beschlossene Sache!

Mit einer solchen Vorgehensweise ist a priori der Sinn eines Gesamtkonzeptes in Frage gestellt.

Auf keinen Fall auch können Bürgerinitiativen und Mouvement Ecologique Aussagen wie folgende teilen, die von der Bautenministerin gemacht wurde: *"Fir kuurzfristeg de Verkéiersproblem ze leisen, müsse mer nei Stroossen bauen, an dono kenne mer jo nach emmer ennersichen, wat een am Beräich vum öffentlechen Transport ka maachen."* **Genau diese Reihenfolge führte uns in die derzeitige verkehrspolitische Sackgasse und sollte doch der Vergangenheit angehören!**

Bewährte Salamitaktik der Straßenbauverwaltung: die einen Straßenbau-Projekte werden weitere nach sich ziehen...

Wohl zur Beruhigung der Bevölkerung werden dann andere Straßenbau-Projekte, die ebenfalls mehr denn umstritten sind, lediglich als "Planfall" angeführt. Zu diesen Projekten, die vor einer definitiven Entscheidung noch im Rahmen des IVL untersucht werden sollen, gehören u.a. folgende:

- *"liaison de Sélange" (A13), d.h. die Verbindung Sélange-Clemency-Linger-Biff*
- *"le by-pass de Foetz" (A13), d.h. Ehleringen-Mondercange-Foetz.*

Wer aber glaubt tatsächlich daran, dass wenn die im "Basisfall+" angeführten Projekte durchgeführt werden, nicht fast logischerweise diese weiteren folgen werden?! Ja, wir unterstellen es dem Bautenministerium, dass hier sehr bewusst eine Salamitaktik betrieben wird! Ziel ist letztlich eine Umwandlung der "collectrice du sud" - einer interregionalen Verbindung - zu einer regelrechten Transitautobahn u.a. im Hinblick auf eine

Am Rande bemerkt

IVL UND "PLAN SECTORIEL SUD": DIE GEMEINDEN IM SÜDEN/SÜDWESTEN AKTIV EINBINDEN!

Derzeit ist nicht bekannt, inwiefern überhaupt die Gemeinden in die Erstellung des IVL eingebunden werden. Soll dieses Konzept etwa nur vom Staat ohne Beteiligung der Akteure aus der Region durchgeführt werden? Wäre nicht eine aktive Rolle der Gemeinden unerlässlich? Wird das Gemeindesyndikat Pro'Sud, das demnächst gegründet werden soll, hierbei eine Rolle spielen?

Müßte nicht sogar ein Begleitgremium mit Akteuren aus der Zivilgesellschaft geschaffen werden, das die Erstellung begleitet (wie dies im Rahmen des BTB erfolgte)? Inwiefern sind die Studien, die in das IVL einfließen, öffentlich? Werden Zwischenberichte erstellt, die auch in der Öffentlichkeit als Diskussionsgrundlage dienen?

Inakzeptabel finden Mouvement Ecologique und Bürgerinitiativen Aussagen wie folgende, die Innenminister M. Wolter rezent machte: *«Bei esou Projeten* ass et *emmer méi schwiereg d'Gemengen anzebannen, well all* Gemeng *aner Usprech huet an da kennt een net virun. D'Fro stellt sech, ob net all Gemeng do an hiirer Autonomie misst ageschränkt ginn.»*

Oder jene von Michel Wolter im Rahmen einer Versammlung in Küntzig: *«Firwat protesteieren di Bierger schon esou vill am Viraus a waarden net, bis dach emol politesch Décisioune geholt sinn.»*

Entlastung des chronisch überlasteten "contournement" der Stadt Luxemburg!! Dass derartige vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen, wird auf traurige Art und Weise durch das in dieser Stellungnahme veröffentlichte Dokument des sechsten Gipfels der Großregionen bestätigt, wo die Anbindung an das belgische Autobahnnetz de facto als beschlossene Sache gesehen wurde. D.h. de facto werden sogar die Straßenbauprojekte vorangetrieben, die in der IVL als Planfall definiert werden.

In Erwartung des IVL: weshalb werden keine Dringlichkeitsmaßnahmen getroffen?

Für Bürgerinitiativen und Mouvement Ecologique bleibt auch unverständlich, warum nicht endlich kurzfristig Maßnahmen getroffen werden, um eine weitere Verschlechterung der Verkehrssituation zu verhindern. Die Transportpolitik kann der Entwicklung nicht immer hinterherlaufen. Hierzu gehört vor allem ein Sofortprogramm auf der Ebene der Landesplanung:

- Einfrieren der aktuellen Situation an Aktivitätszonen bis der entsprechende sektorielle Plan fertiggestellt wurde (wobei ein Anbindungszwang an das Schienennetz bestehen sollte) - oder soll etwa kein sektorieller Plan über Aktivitätszonen entstehen?
- Kein weiterer Ausbau oder Neugestaltung von Aktivitätszonen ohne Anbindung an den öffentlichen Transport (cf. Schweiz, Holland)
- Genehmigung neuer Lotissemente bzw. eines **Ausbaus** der Bauperimeter nur im Falle einer optimalen Anbindung an die öffentlichen Transportmittel
- Stop dem weiteren Bau von Park & **Ride-Anlagen** in der Region Zentrum
- Keine weitere Zentralisierung von Aktivitäten auf die Stadt Luxemburg - Öffentliche Diskussion der Planungen im Bereich Cloche d'Or - Gasperich - Bartringen - Leudelingen - Strassen

Verkehrspolitik: nicht nur ein Problem von Infrastrukturen!

Warum werden außerdem nicht kurzfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Transportbereich getroffen?

Mögliche Initiativen gäbe es zahlreiche:

- Schaffung der Mobilitätszentrale und Gründung des Verkehrsverbundes
- Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, z.B. durch auf eine Aktivitätszone abgestimmte Angebote im Bereich öffentlicher Transport, Mitfahrzentralen usw.
- Einführung von grenzüberschreitenden Fahrkarten und Abonnements (Regio-Tickets)
- Informations- und Marketingskampagne für den öffentlichen Transport
- Schaffung eines Budgetpostens zur Förderung innovativer Maßnahmen im Transportbereich
- Erhöhung der Takt-Frequenz des TICE auf 15 Minuten.

2. MOBILITEIT.LU - EINE ZUKUNFTSPERSPEKTIVE IM SCHIENENBEREICH, ABER NICHT DER WEISHEIT LETZTER SCHLUß

Es ist äußerst begrüßenswert, dass endlich auch beim Ausbau des Schienennetzes und des öffentlichen Transportes Nägel mit Köpfen gemacht werden sollen. Doch es muss auch möglich sein, noch in aller Sachlichkeit über dieses Basisdokument zu diskutieren.

Denn im Süden / Südwesten des Landes bieten sich weitere Initiativen an, als diejenigen die bis dato genannt wurden. Und übrigens: **im** Bereich des Straßenbaus werden wie bereits dargelegt die sogenannten «Planfälle» - d.h. langfristige Projekte angeführt - gleiches sollte auch für den Öffentlichen Transport gelten.

Vor allem folgende Aspekte seien aufgeworfen:

- Innovativer denken - warum nicht eine Linie der Stadtbahn im gesamten Süden/Südwesten des Landes bis in die Grenzregionen hinein?

  Warum sollte die moderne Stadtbahn nur die Industriebrache Esch-Belval/Ouest erschliessen? Warum nicht weiter denken und z.B.:

- eine Westachse als Ausbauphase einer modernen Stadtbahn vorsehen. In fast allen Städten / Regionen, in denen eine Stadtbahn eingerichtet wurde, erfolgte deren phasenweiser Aus-

bau. In der ursprünglichen Studie zur Stadtbahn der FNCTTFEL 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.

- **Train-Tram als horizontale Rückgradlinie im Süden / Südwesten des Landes der vor allem auch stärker die Grenzregionen erschliessen würde:** Des weiteren wäre ein Ausbau des Tramsystems im Süden / Südwesten des Landes bis in die Grenzregionen hinein im allgemeinen denkbar. Hier können u.a. die nicht mehr benutzten Streckenabschnitte der Stahlkonzerne einbezogen sowie neue Haltestellen angelegt werden. Der TICE würde teils umfunktioniert werden als Zubringer zu den Bahnhöfen.

- **Park & Ride-Anlagen kritisch hinterfragen**

Es muss auch möglich sein Projekte in Frage zu stellen, wie z.B. die Park & Ride-Anlagen. Machen diese - die gemäß einer Antwort des Bautenministeriums auf eine parlamentarische Anfrage umgehend errichtet werden sollen - tatsächlich Sinn?

So macht z.B. die P&R-Anlage bei Dippach keinen Sinn, wenn man bedenkt, dass nach der Fertigstellung der Zweigleisigkeit Petingen-Luxemburg, den Pendlern eine performante Bahnverbindung zur Verfügung stehen wird.

Auch die meisten an den Grenzen vorgesehenen P&R-Anlagen (wer solle diese finanzieren ?) werden nicht die erhoffte Entlastung bringen. Viel effektiver wäre es die Schienenverbindungen zu optimieren / auszubauen, um die Grenzpendler so nah wie möglich an ihrem Wohnort, mit modernem Zug (Train / Tram) - Material abzuholen.

Am Rande bemerkt

STOP DEM BAU DER WESTTANGENTE!

In diesem Dossier zeigt sich immer deutlicher, wie die Ministerien und die Gemeindeführung eine Strategie entwickelt haben, um den Bürgern die Westtangente als verkehrsberuhigende Umgehungsstraßen zu verkaufen, obschon diese sich als Teil eines nationalen wie internationalen Verkehrsnetzes erweisen. Dass es sich hierbei um eine doppelzüngige Strategie handelt, geht ebenfalls aus der Hierarchie der vom Bautenministerium geplanten Straßenprojekte hervor.

Seine landesplanerische Glaubwürdigkeit verliert dieses Instrument wenn Projekte wie die Westtangente im Raum Mamer, Kehlen und Schoenfels, oder Projekte wie die Umgehungsstraßen um Dippach und Bascharage als "mesure d'urgence" definiert werden. Mit dem Bau dieser Straßen werden nämlich noch schnell vor dem Ausarbeiten des IVL Gesamtkonzeptes vollendete Tatsachen geschaffen, die ihrerseits den Bau oder den Ausbau weiterer Straßenbauprojekte als unumgänglich erscheinen lassen.

Diese Projekte werden zu einer Nord-Südachse zusammenschmelzen, die erstens die entwicklungsträchtigen Zentren "Nordstad" und "PED" miteinander verbinden und zweitens die Nord- und Europastraße (A7-E421) sowohl an die Arloner Autobahn als auch an die Collectrice du Sud und somit an das belgisch-französisch-deutsche Autobahnnetz anbinden soll. Gerade eine solche Entwicklung würde verkehrsintensiv sein und den aktuellen Verkehrsnotstand noch verschlimmern. Dann wiederum könnten solche Projekte als unumgänglich dargestellt werden, von denen heute nicht einmal geredet werden soll: die Autobahn durch Clemency bis zur Biff und die Umfunktionierung der Collectrice du Sud als Autobahn wären somit die Folgen dieser Taktik.

Fakt ist demnach:

- die Westtangente würde nicht gebaut um die dortigen Ortschaften zu entlasten, sondern um den Verkehr in den Südwesten/Süden des Landes flüssiger gestalten zu können
- der Bau dieser Straße wäre mit weiteren fatalen Konsequenzen für den Süden/Südwesten verbunden. Gerade dort würde sich der Verkehr ausschütten - und dort seinen Weg suchen und wohl auch neue Straßen nach sich ziehen
- eine Landschaft würde zerschnitten werden, der wichtige Grüngürtel zwischen der Südregion und dem Zentrum.

Die Westtangente ist keinesfalls in sich selbst abgeschlossen, sie wird Teil eines weitgefächerten Verkehrsnetzes sein. Es sollten endlich Schlußfolgerungen aus der Fehlplanung der Nordstraße gezogen werden. D.h.: Stop *der Planung der Westtangente. Der Impakt auf die Region selbst sowie den Südwesten/Süden des Landes muss ausführlich innerhalb des IVL untersucht werden - ebenso wie Alternativen! Was den Impakt der Straßenplanung anbelangt, so gilt es nicht nur den Impakt von Trassenteilen - im Sinne von "Ortsumgehungen" zu untersuchen, sondern eine Impaktstudie über die gesamte Trasse bis hin zum PED!*

Alles andere wäre eine krasse Missachtung der EU-Impaktstudiendirektive und würde als solches unweigerlich rechtliche Schritte nach sich ziehen!

3. DAS FALSCHE SPIEL DER REGIERUNG STELLT DAS VERTRAUEN IN DIE EHRLICHKEIT DER POLITIKER(INNEN) IN FRAGE!

Während ***in Luxemburg den betroffenen Bürgerinnen glaubhaft gemacht werden*** *soll,* ***die Planung erfolge in aller Transparenz*** *- Mouvement* ***Ecologique und Bürgerinitiativen*** *würden die* ***Situation falsch darstellen - zeigen eine Reihe von Fakten auf, dass ganz im Gegenteil die Bautenverwaltung*** *in aller* ***Konsequenz trotz anderer Aussagen die Straßenbauplanung*** *weitertreibt,* ***sogar z.T.*** *im Widerspruch zum IVL.*

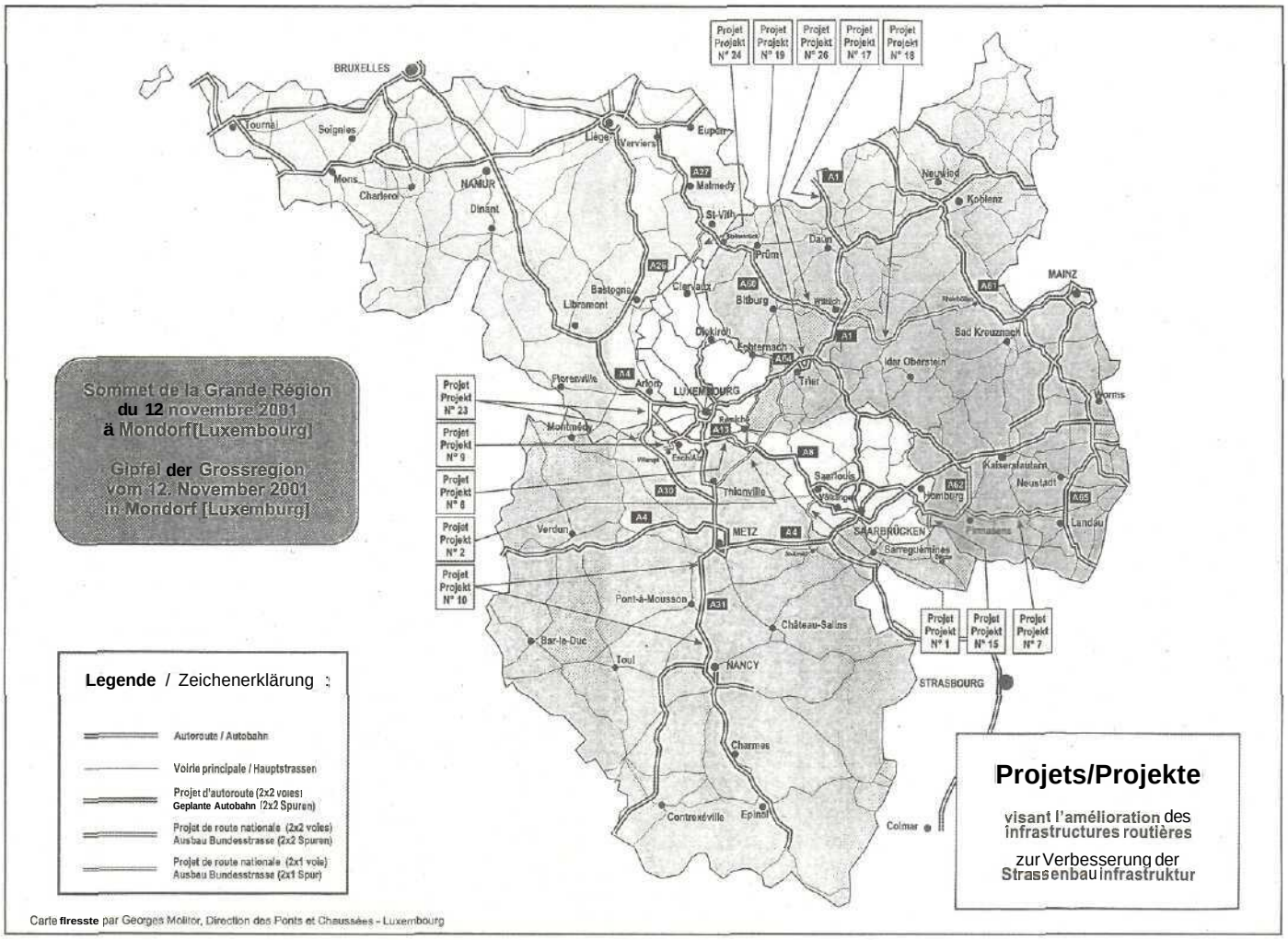
Das Dokument, das im Rahmen des sechsten Gipfels der Großregion ("Sommet de la Grande Region) am 12. November 2001 in Mondorf-les-Bains von den teilnehmenden in- und ausländischen Regierungsmitgliedern verabschiedet wurde - und den Bürgerinitiativen und dem Mouvement Ecologique vorliegt - stellt in dieser Hinsicht einen regelrechten Offenbarungseid dar. (An diesem 6. Gipfeltreffen der Großregion nahmen übrigens seitens der luxemburgischen Regierung Staatsminister Jean-Claude Juncker, Innenminister Michel Wolter, Bautenministerin Erna Hennicot-Schoepges und Transportminister Henri Grethen teil).

Das Dokument führt 14 Straßenbau- und 13 Eisenbahnprojekte an.

Und - man sehe und staune - in aller Ausführlichkeit wird **der Bau von gleich zwei 4-spurigen Verbindungsautobahnen im Raum "Sélange-Clemency" und** die damit unweigerlich verbundene **Umwandlung der jetzigen "Collectrice du Sud"** in eine weitere - für unser Land zutiefst bedenkliche, weil vielbefahrene - **internationale Transitautobahn geplant!!!** Erwähnenswert ist zudem, dass Luxemburg die Präsidentschaft für den Gipfel und die Erstellung inne hatte!

Angeführt wird sogar - was wohl in Luxemburg den Betroffenen Gemeinden und Bürgerinnen nicht bekannt ist - dass in einer "étude préliminaire" die technische Machbarkeit des Projektes bereits bewiesen wurde. Sic!

D.h. im Klartext: Während die Regierung auf Luxemburger Seite die Situation so darstellt, als liege diese Anbindung noch in weiter Ferne und deren Opportunität solle noch in aller Offenheit untersucht werden -gibt sie auf Treffen mit ausländischen Partnern ihre Zustimmung zum Projekt und entwickelt sogar mit diesen einen konkreten Zeitplan! Dies ohne die betroffenen Gemeinden hiervon in Kenntniß zu setzen!



Ein Skandal, wenn die Regierung versucht, auf eine solche Art und Weise Bürgerinnen und Gemeindevertreter sehr bewusst in die trre zu führen und Planungen hinter deren Rücken vorantreibt!

Somit wird die staatliche Vorgehensweise entlarvt als ein Puzzlespiel von Halbwahrheiten und Täuschungen vor dem Hintergrund einer nach wie vor intensiv und konsequent betriebenen Straßenbauplanung:

- Die Umsetzung in Luxemburger Recht der Eu-Impaktstudien-Direktive bereitet der Regierung aus für uns absolut unerklärlichen Gründen immer noch erhebliche Schwierigkeiten...

- Es wird schlichtweg eine Verschleierungstaktik durchgeführt: Das verabschiedete Regierungsdokument hält wie erwähnt fest, dass für besagte Verbindungsautobahn zwischen dem Verteilerkreis "Bascharage/Biff" und dem ebenfalls geplanten Verteilerkreuz "Selange-Clemency" eine Vorstudie die technische Machbarkeit des Projektes bereits eindeutig geklärt habe: "Une étude préliminaire a démontré la faisabilité technique de ce projet". In ihrer Antwort vom 15. Februar 2002 auf die parlamentarische Anfrage Nr. 1496 widerspricht Frau Erna Hennicot-Schoepges allerdings komplett dieser ihr doch bestens bekannten Tatsache indem sie kühn behauptet "du côté luxembourgeois les études n'ont pas encore été entamées"!

- Die beiden im Raum Küntzig geplanten 4-spurigen Verbindungsautobahnen stellen wahrhaftig KEIN rein lokales Problem dar. Über den relativ kleinen Raum "Selange-Clemency" hinaus würde die Verwirklichung dieser Projekte verheerende Folgen für die Verkehrsentwicklung im Süden und Südwesten des Landes insgesamt bedeuten.

- Die Anbindung der A13 ("Collectrice du Sud") an die neu zu bauende belgische Verbindungsautobahn bei Sélange würde zusätzlich eine erhebliche Umgestaltung des bestehenden normalen Straßennetzes im direkten Umfeld der betroffenen Autobahnteilabschnitte bewirken.

- Die geplanten Projekte würden de facto dazu führen, die Collectrice in eine Transitautobahn umzugestalten, mit den bekannten Folgen. In diesem Zusammenhang sei hervorgehoben, dass im Regierungsdokument mehrfach die Umgestaltung der "Collectrice du Sud" in eine Transitautobahn unumwunden hervorgehoben wird. Die derart umgestaltete "Collectrice du Sud" solle vorrangig dazu dienen den auf der Autobahn "Arlon-Luxembourg-Dudelange-Metz" stark aufkommenden Transitverkehr weiträumig zu dezentralisieren. Folglich würde die "Collectrice du Sud" eben genau durch die unselige Anbindung über die geplante Verbindungsautobahn "Bascharage/Biff-Linger-Hautcharage-Clemency-Sélange" DIE Transitstrecke par excellence hergeben: sie stellt in gewisser Hinsicht einen **"Lückenschluss"** zwischen Brüssel - Saarbrücken - Süddeutscher Industrieraum (Mannheim...) dar. Wollen die Menschen im Süden Luxemburgs dies? Wollen die Gemeinden dies?

- Aufgrund der Überlastung der geschaffenen Transit-Autobahn "Collectrice" würde der ortskundige Individualverkehr vermehrt über Schleichwege auf das "normale" Straßennetz ausweichen und somit wiederum verstärkt mitten durch die jeweiligen Ortschaften fahren resp. wieder neue Strassenbauprojekte mit sich führen.

- Durch die geplante Anbindung an die "Collectrice du Sud" würde der bereits jetzt stark stockende Verkehrsfluss am Verteilerkreis "Bascharage/Biff" noch weiterhin um ein Vielfaches negativ beeinträchtigt werden. Die zur Transitautobahn verkommene "Collectrice du Sud" ist jedoch bereits heute schon gesättigt. Es würde von Regierungsseite rasch erklärt werden, dass neue - im Fachjargon eher harmlos als Umgehungsstraßen oder Bypass getarnte - zusätzliche Verbindungsautobahnen schier unumgänglich wären würde Bypass Mondercange, Umgehungsstraße "Bascharage-Dippach" mit beidseitigem direktem Autobahnanschluß ("Collectrice du Sud" + Autobahn "Arlon-Luxembourg und Nordstraße über die Westtangente), Collectrice-bis "Differdange-Obercorn-Belvaux-Esch/Belval", usw. .

- Die geplante Verbindungsautobahn "Bascharage/Biff-Hautcharage-Linger-Clemency-Sélange" würde eine bisher noch völlig intakt erhaltene, dabei äußerst reizvolle und landwirtschaftlich intensiv genutzte Naturlandschaft zerschneiden und teilweise zerstören (wie beispielsweise den im Projekt Nr. 23 konkret erwähnten "Jongeboesch" in Küntzig). Auch die Westtangente würde die Habitat-Zone Eisch-Mamertal durchschneiden, und zwar an der empfindlichsten Stelle. Als recht aufschlußreich in diesem Zusammenhang erweist sich ein diesbezüglicher Versuch der Europäischen Umweltagentur die Zerschneidung von Natur und Landschaft durch Verkehrsinfrastrukturen abzubilden, indem die durchschnittliche Größe unzerschnittener Räume in insgesamt 15 EU-Ländern verglichen wird. Hier schneidet Luxemburg nach Belgien deutlich am schlechtesten ab.

- Die geplanten Projekte ermöglichen im übrigen immer noch keine optimale und bei weitem sinnvollere Anbindung des "Pole **Européen** de **Développement (PED)**" im Dreiländereck bei Rodange an das dort bereits vorhandene Schnellstraßen- und Autobahnnetz.

- Da man sich bekanntlich hierzulande eine Transitautobahn ohne (doppelte) Großtankstelle nicht vorstellen kann, wird früher oder später eine solche geplant werden und zwar aus erklärlichen Gründen vorzugsweise dicht am geplanten neuen Verteilerkreuz "Selange-Clemency". Auch wenn dies derzeit von offizieller Seite negiert wird - die Praxis und die derzeitige Vorgehensweise in Bürmeringen lassen tief blicken!

- Sonderbarerweise verlaufen all diese für die Zukunft des Landes doch äußerst strategisch wichtigen und die Bürger in zahlreichen Ortschaften im Süden- und Südwesten des Landes stark betreffenden Verkehrsplanungen quasi unter **Ausschluß** der Öffentlichkeit und ohne die jedoch absolut unabdingbare Einbindung der jeweiligen Gemeindeautoritäten.

10 FORDERUNGEN FÜR DIE TRANSPORTPOLITIK IM SÜDEN/SÜDWESTEN LUXEMBURGS

Lokalinitiativ geint eng** Autobunn duerch **oder** laanscht d'Gemeng Kéinzeg, Biirgerinitiativvun **der Gemeng** Kielen **"Eist** Duerf soll liewen", **Biirgerinitiativ** "Keng**nei Autobunn duerch** Monnerech", **Biergerinitiativ Gemeng Suessem,** Mouvement Ecologique **und** seine **Regionalen** «Westen», **«Kordall»,** «Esch-Alzette», «Diddeleng» **treten gemeinsam für folgende** Akzente **in der Verkehrspolitik ein und fordern** sowohl **die politischen Parteien als auch die Gemeindevertreterinnen im Süden/Südwesten des Landes auf in diesem Sinne aktiv zu werden:

1 Für die Verwirklichung eines Gesamt-Verkehrskonzeptes (im Rahmen eines Entwicklungskonzeptes) in der **gesamten Region Süden/Südwesten -** gegen die Durchführung isolierter Projekte und eine Verlagerung der Probleme von einer Gemeinde auf eine andere.

2 Schluß mit der staatlichen Verschleierungstaktik und untransparenten Vorgehensweise - für eine integrale Offenlegung aller bisherigen Pläne und Studien.

3 Sofortiger Stop des Baus und der Planung weiterer noch nicht von der Abgeordnetenkammer genehmigter Straßen (die sogenannten Basisfälle+ Projekte) dies bis zum Vorlegen des IVL-Konzeptes, von konkreten Zielen in der Transportpolitik sowie eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Süden/Südwesten.

4 Für eine klare **Hierarchie in der Landes- und Transportplanung:**

- Verkehr **sollte** durch eine geordnete Raumplanung soweit wie möglich vermieden werden, d.h. dezentrale Ansiedlung von Arbeitsplätzen, an öffentliche Transportmittel gebundene Ausweisung neuer Aktivitäts- und Wohngebiete, attraktive Ortschaften (Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkaufen beieinander)...
- Nicht zu vermeidender Verkehr sollte auf den öffentlichen Transport verlagert werden.
- Nur der verbleibende Verkehr sollte über die Straße geregelt werden, **wobei auch** hier innovativen Konzepten der Vorrang gegeben werden sollte (z.B. Verkehrskonzepte für ganze Industriezonen, Car-Sharing, Mitfahrzentralen).

Es ist an der Regierung, die Einhaltung dieser Hierarchie aufzuzeigen und darüber mit Gemeinden und Bürgerinnen eine öffentliche Debatte zu führen!

5 Priorität für den öffentlichen Transport - erst wenn die Möglichkeiten des Ausbaus des öffentlichen Transportes ganz erschöpft sind, sollte an einen Ausbau des Straßennetzes im Süden/Südwesten gedacht werden. Diese Maßnahme gilt auch für den geplanten Bau der Westtangente, die direkte Auswirkungen auf den gesamten Süden/Südwesten hätte.

6 Für eine öffentliche Diskussion und ein Überdenken des Konzeptes «mobilité.lu». Eine Verfeinerung des Konzeptes - vor allem der Ausbau der modernen Stadtbahn als Transportmittel in der gesamten Region Süden/Südwesten über die Landesgrenzen hinaus zur Verbesserung der Situation der Grenzgänger - sollten ins Auge gefasst werden. Die Aktivitätszonen in der Peripherie der Stadt Luxemburg sollten (z.B. Cloche d'Or - Gasperich) direkt vom Schienennetz erschlossen werden. Die weitere Anlage von Park-&Ride-Anlagen u.a. in der Region Zentrum bzw. an den Grenzen sollte kritisch hinterfragt werden, dies zugunsten einer weitaus stärkeren Förderung eines grenzüberschreitenden öffentlichen Verbundes.

7 Für eine aktive Einbindung der Gemeinden im Süden / Südwesten sowie der Akteure der Zivilgesellschaft in die Transportplanung. Die offensive Einbindung der Gemeinden / der Zivilgesellschaft und des zu schaffenden Syndikates Pro'Sud bei der Erstellung für das Gesamtkonzept Süden ist unabdingbar.

8 Für die Ergreifung **von Dringlichkeitsmaßnahmen zur Entlastung der Situation im Verkehrsbereich:** Schaffung einer Mobilitätszentrale und eines Verkehrsverbundes, Verbesserung des Taktes des TICE in der gesamten Süd-Region, Einführung eines Regio-Tickets u.a.m.

9 **Für die Ergreifung von Dringlichkeitsmaßnahmen im Bereich der Landesplanung, um eine weitere Zuspitzung der Situation zu verhindern:** keine Ausweisung weiterer Aktivitätszonen bzw. neuer Wohngebiete ohne die Möglichkeit der Anbindung an den öffentlichen Transport, bei jedweden neuen Infrastrukturprojekten Vorrang des öffentlichen Transportes gegenüber dem Straßenverkehr.

10 Oberste Priorität der **Erhaltung der Naherholungsgebiete** der Menschen im Süden/Südwesten des Landes - und damit verbunden ein **rechtlich abgesicherter Schutz der sogenannten «zones vertes interurbaines».**