



**mouvement
écologique**

Luxemburg, den 9. Juli 2018

Betrifft: Einspruch im Rahmen der öffentlichen Prozedur zu den sektoriellen Plänen
der Landesplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Mouvement Ecologique reicht hiermit folgende Anmerkungen und Einwände im Rahmen der öffentlichen Prozedur zu den Entwürfen der sektoriellen Pläne der Landesplanung und der diesbezüglichen strategischen Umweltprüfung ein:

1. Grundsätzliche Anmerkungen über die Orientierung und den Inhalt der sektoriellen Pläne

1.1. Sektorielle Pläne müssten auf den (aktualisierten) Vorgaben der neuen Direktiven der Landesplanung fußen

Grundsätzliches Ziel der sektoriellen Pläne ist es, die generellen Vorgaben der Landesplanung in zentralen Planungsbereichen räumlich zu konkretisieren und mit Leben zu füllen. Logisch und sinnvoll wäre es deshalb gewesen, wenn die sektoriellen Pläne auf dem neuen „programme directeur“ der Landesplanung fußen würden. Dies ist leider nicht der Fall, denn das neue Programm der Landesplanung wird derzeit erst - in einem Dialogprozess - erstellt.

Der Mouvement Ecologique bedauert diesen Umstand zutiefst, kann aber nachvollziehen, dass das Nachhaltigkeitsministerium die Entwürfe der Pläne nunmehr trotzdem - im Vorfeld der Validierung des neuen Programmes - in die öffentliche Prozedur gebracht hat. Ansonsten hätte die Gefahr bestanden, dass die Pläne erst in einem oder in mehreren Jahr(en) vorgelegt würden, was zu einer problematischen Verzögerung der Umsetzung der Pläne geführt hätte. Insofern unterstützt der Mouvement Ecologique die gewählte Vorgehensweise, so bedauernd es auch ist, dass nicht die richtige Reihenfolge eingeschlagen wurde. Auf diese Weise ist zumindest erreicht, dass - für sinnvolle Projekte - eine Freihaltung von Flächen gesichert werden kann.

Die gewählte Vorgehensweise erschwert allerdings ein Einordnen der Projekte in einen landesplanerischen Gesamtrahmen, dies vor allem auf der Ebene der Wohn- bzw. Aktivitätszonen sowie der Straßenbauprojekte. Es fehlen Informationen zu den Richtlinien bzw. Kriterien, denen die Pläne unterliegen: In wiefern entsprechen sie den Leitlinien der Landesplanung? In folgender Stellungnahme des Mouvement Ecologique werden die Auswirkungen dieser elementaren Schwachstelle mehrfach aufgezeigt.

1.2. Grundsätzliche Ziele und Folgewirkungen der Entwürfe der einzelnen Planungen werden nicht ausreichend benannt

Die Entwürfe der sektoriellen Pläne aus dem Jahr 2014 enthielten eine Argumentation in Bezug auf die grundsätzlichen Entwicklungslinien in den verschiedenen Bereichen, u.a. was die räumlichen Voraussetzungen betreffend EinwohnerInnenentwicklung, Arbeitsplatzbedarf, Mobilitätsbewegungen usw. anbelangt.

So wurde im Entwurf des sektoriellen Planes Aktivitätszonen angeführt, die Umsetzung des Planes würde - je nach Durchschnittswerten betreffend Arbeitsplätze / ha - zur Schaffung von zwischen 142.000 - 192.000 neuer Arbeitsplätze bis 2030 führen, um nur dieses Beispiel zu nehmen.

Entsprechende Aussagen, auf welchen Entwicklungslinien die heutigen Entwürfe basieren, fehlen bei den nunmehr vorliegenden schriftlichen Entwürfen.

Insofern ist es nicht möglich, diese Pläne ausreichend in den Kontext der heutigen Entwicklung oder des prognostizierten Bedarfs Luxemburgs zu stellen. Man ist nicht in der Lage zu analysieren, **welche** Herausforderungen **zufriedenstellend** aufgegriffen werden, oder nicht.

Es wäre - auch losgelöst vom neuen „programme directeur“ - unerlässlich gewesen, in aller Transparenz darzulegen, von welchem Bedarf z.B. an neuem Wohnraum sowie an Aktivitätszonen in den nächsten Jahren bei der Erstellung der Pläne ausgegangen wurde und welchen Beitrag der jeweilige Plan zum Erreichen dieser Ziele leisten kann; welche Entwicklungsszenarien ihnen zugrunde liegen und inwiefern mittels den Plänen versucht wird, diese Herausforderungen aufzugreifen.

Die Entwürfe begreifen ausschließlich eine Reihe von Einzelprojekten, ohne dass deren Einbindung in einem Gesamtrahmen ersichtlich wird. Auch die mehrfachen Aussagen in der SUP zum Entwurf des Mobilitätsplanes das Modal split würde hierdurch nicht wesentlich verbessert, lassen aufhorchen und werfen dann doch die Frage auf, welche grundsätzlichen Ziele die sektoriellen Pläne verfolgen.

Der Mouvement Ecologique erwartet, dass diese übergeordneten Entwicklungsziele, die den Plänen zugrunde liegen, kurzfristig veröffentlicht werden. Denn ansonsten ist es nicht möglich in

aller Korrektheit und Sachlichkeit abzuschätzen, inwiefern die Entwürfe der Pläne wirklich den Anforderungen und dem Bedarf gerecht werden und in welches Entwicklungskonzept Luxemburgs sie sich einbetten und welches ihr Beitrag ist. Es genügt jedenfalls nicht zu erklären, dass alle Pläne auf dem im Jahr 2016 vorgestellten Landesentwicklungsszenario „organisé et harmonieux“ basieren.

In diesem Kontext sei ebenfalls angeführt, dass in den Dokumenten die festgelegten Nachhaltigkeitsziele zwar aufgelistet werden, die Analyse inwiefern die Pläne insgesamt aber konform dazu sind, unbefriedigend und oberflächlicher Natur sind! Das Argument, ohne die Durchführung der aufgelisteten Projekte würde sich die Situation weniger nachhaltig entwickeln (siehe Punkt 1.4), ist kein Ersatz für eine Erfüllung von Nachhaltigkeitsansprüchen.

In diesem Zusammenhang spricht sich der Mouvement Ecologique erneut für die Einführung eines Nachhaltigkeitschecks im Vorfeld von Entscheidungen der Regierung und der Abgeordnetenkammer aus.

1.3. Validierung einer Vielzahl von einzelnen Projekten ist kein Ersatz für eine landesplanerische Gesamtvision in der Praxis

Die Entwürfe der sektoriellen Pläne, die zu Beginn dieser Legislaturperiode vorgelegt wurden, waren wie schon angeführt, gedacht, um vor allem **generelle Leitlinien der Landesplanung mit Leben zu füllen**.

Um ein Beispiel zu nehmen, das dieses Problem gut illustriert: Um das übermäßige Wachstum ländlicher Gemeinden gegenüber den zentralen Orten zu reduzieren, wurden unterschiedliche Entwicklungsziele je nach landesplanerischer „Rolle“ der Gemeinden festgelegt und sogar vorgeschrieben, d.h. Gemeinden im ländlichen Raum sollten weniger stark wachsen, zentrale Orte stärker. Auch wenn der Mouvement Ecologique ausdrücklich begrüßt, dass die damals festgelegten Entwicklungsziele - die de facto für bestimmte Gemeinden z.T. einen erheblichen Wachstumszwang darstellten, wenn auch einen differenzierten - fallen gelassen wurden, so ist es doch höchst bedauerlich, dass der sektorielle Plan Wohnungsbau - ebenso wie die anderen Pläne - jetzt in keinsten Form mehr ein Instrument ist, um die Siedlungsentwicklung im Sinne landesplanerischer Kriterien mit zu steuern bzw. was den ländlichen Raum angeht, zu bremsen.

Die Pläne sichern lediglich Flächen für eine eventuelle zukünftige Nutzung ab, was grundsätzlich sicherlich sinnvoll ist.

Aber, neben diesem „Einfrieren“ von Flächen beinhalten sie - wie in Punkt 1.1. angeführt - keine Leitlinien und verbindliche Vorgaben mehr, die dazu dienen würden, die Umsetzung und Wahrung der generellen Ziele einer Landesplanung (über ein einzelnes Projekt hinaus) ausreichend zu fördern bzw. sicherzustellen (primäre Entwicklung zentraler Orte, Innen- vor Außenentwicklung usw.).

Zudem wurde ihr **juristischer Stellenwert** aufgrund der Einwände des Staatsrates derart **reduziert, dass sie in keinsten Weise** eine Dynamisierung / Umsetzung der aufgenommenen Projekte, geschweige denn eine Phasierung, regeln oder sichergestellten (mit Ausnahme einer gewissen zeitlichen Staffelung innerhalb des Entwurfes des sektoriellen Planes Mobilität, wobei auch hier konkrete Daten fehlen).

Die heutigen Pläne stellen somit „lediglich“ - mit Ausnahme des Planes für geschützte Landschaften - eine Ansammlung von mehr oder weniger förderungswerten Projekten dar.

So ist es absolut ungewiss, ob die Siedlungsprojekte effektiv in den nächsten Jahren angegangen werden (können) oder nicht bzw. in welcher Phasierung, gleiches gilt für die Aktivitätszonen. Dies ist nicht unwesentlich u.a. auch was Folgewirkungen anbelangt, z.B. den ggf. notwendigen Ausbau des öffentlichen Transportes bzw. generell die Lösung des ggf. entstehenden Mobilitätsproblems.

Die in den Entwürfen angeführten Projekte entsprechen zwar implizit zum Teil, jedoch bei weitem nicht in allen Fällen, landesplanerischen Leitlinien. **Doch außerhalb dieser Projekte, bleibt die Landesplanung dann scheinbar weiterhin ein zahnloser Tiger.**

Der Mouvement Ecologique drängt deshalb darauf, dass der politische und rechtliche Stellenwert der Landesplanung in der nächsten Legislaturperiode wieder erhöht wird: Landesplanung muss Verfassungsrang bekommen (um somit auch ihren Stellenwert gegenüber Privateigentum und dem Prinzip der „autonomie communale“ zu erhöhen), die Leitlinien der Landesplanung müssen einen rechtlich verbindlichen Charakter erhalten. Es muss klar geregelt sein, dass die kommunale Flächennutzung und die Bebauungspläne diesen in vollem Umfang entsprechen müssen.

1.4. Qualität der Strategischen Umweltprüfung - ein kritischer Blick sei angemahnt

Die strategische Umweltprüfung der sektoriellen Entwürfe ist, soweit eine Beurteilung der umfangreichen Dokumentation in dem gegebenen Zeitrahmen der öffentlichen Prozedur machbar ist, kritisch zu hinterfragen.

Mit Befremden stellt der Mouvement Ecologique zum Beispiel fest, dass eine doch erstaunlich hohe Anzahl von Projekten, z.B. im Straßenbau bzw. bei den Aktivitätszonen, als recht positiv und nur sehr wenige abschließend als mehr oder weniger problematisch bewertet wurden.

Des Weiteren ist es auch sehr erstaunlich fest zu stellen, dass in den Plänen „Logement „ und „Zones d’activités économiques“ von einer bestimmten Anzahl von potentiellen Projekten etliche nach der SUP eliminiert wurden aber im PS „Transport“ z.B. kaum ein Straßenbauprojekt gestrichen wurde!

Diese Interpretation macht doch etwas stutzig: Zerstörung von Waldarealen, Entstehen neuer Siedlungsbänder, massive Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen ... sind solche Auswirkungen, die in der SUP benannt werden, letztlich doch als eher unproblematisch zu werten!?! Zweifel sind somit nach Ansicht des Mouvement Ecologique ob der Objektivität - zumindest der Schlussfolgerungen - erlaubt.

Zudem sind eine Reihe von Aussagen doch recht oberflächlicher Natur und nicht überprüfbar, wie z.B. folgende 3 Zitate - stellvertretend für andere - aus dem Entwurf des „plan sectoriel transport“:

„Nr. 06: Luft (S. 69)

Durch den Bau von weiteren Straßen wird der MIV gestärkt. Mit dem zusätzlichen Verkehr erhöhen sich auch die Luftschadstoffemissionen. Andererseits kann es durch den Bau der Umgehungsstraßen zu einer Entlastung der Innenortsbereiche kommen und dort zu einer Reduzierung der Emissionen führen. Insgesamt hat diese Projektgruppe keinen erheblichen Einfluss auf das Erreichen des Umweltziels.

Oder betreffend die Umweltziele des Entwurfs des sektoriellen Planes Transport, „Reduktion des Treibhausgasemissionen um 40% bis zum Jahr 2030 (gegenüber 1990) (S. 86):

„Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans: Es kann davon ausgegangen werden, dass auch bei der Nichtumsetzung des Plan sectoriel, je nach Bedarf, weitere Verkehrsinfrastrukturen entstehen werden, dies jedoch ohne den übergeordneten durch den PS geschaffenen raumplanerischen Rahmen, der die Präferenzen eindeutig auf die Stärkung des öffentlichen Transports legt. Sollte das wachsende Verkehrsaufkommen dagegen mehr über den MIV bewältigt werden, würde das dem Erreichen des Umweltziels entgegenstehen.

Oder Ziel 4 „Stopp des Verlusts an biologischer Vielfalt“ (S. 89)

„Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans: Es kann davon ausgegangen werden, dass auch bei der Nichtumsetzung des Plan sectoriel, je nach Bedarf, weitere Verkehrsinfrastrukturen entstehen werden, dies jedoch ohne übergeordneten durch den PS geschaffenen raumplanerischen Rahmen. Da die Präferenz auf der Verbesserung des öffentlichen Transports liegt, der in der Regel mit einem geringeren Biotopverlust einhergeht als Straßeninfrastrukturen, wäre bei Nichtumsetzung des Plans ein höherer Anteil an Projekten mit einem negativen Einfluss auf die biologische Vielfalt zu erwarten.

1.5. Schutz der wertvollen landwirtschaftlichen Flächen

Der Mouvement Ecologique bedauert zutiefst, dass in Luxemburg die wertvollen landwirtschaftlichen Flächen weiterhin nicht spezifisch ausgewiesen und geschützt sind. Dabei stellt wertvoller Ackerboden de facto die Lebensgrundlage der Bevölkerung dar. Es gab in den vergangenen Jahren ein Hin und Her, ob diese Flächen im Naturschutzgesetz oder im sektoriellen Plan geschützte Landschaften verankert werden sollen. Mit dem Resultat, dass sie nunmehr nirgends formal geschützt werden.

Der Mouvement Ecologique besteht mit Nachdruck darauf, dass diesem Aspekt mehr Bedeutung beigemessen wird. Gemäß veröffentlichter SUPs würde bei den allerwenigsten der angeführten Projekte ein Problem aus Sicht des Bodenschutzes erfolgen. Eine Aussage, der der Mouvement Ecologique keinen Glauben schenken kann. Hier drängt sich eine detailliertere Analyse auf.

In diesem Punkt müssen alle Entwürfe nachgebessert und ggf. auch - im Rahmen eines Abwägungsprozesses - bei besonders wertvollen Flächen die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Verlust an wertvollem Boden und der Notwendigkeit des Projektes berücksichtigt werden und ein geplantes Projekt ggf. überdacht werden. Der Schutz der wertvollen landwirtschaftlichen Flächen muss eine Priorität der kommenden Regierung werden.

2. Stellungnahme zu den einzelnen sektoriellen Plänen

Wichtige Vorbemerkungen:

Wie bereits angeführt ist es dem Mouvement Ecologique unmöglich in der Kürze der Zeit der öffentlichen Prozedur alle Projekte einzeln in der notwendigen Form zu bewerten. Die im Folgenden genannten stehen exemplarisch für grundsätzliche Probleme und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit unsererseits!

Wesentliche spezifische Projekte der Südregion werden dabei in einer detaillierten, separaten Stellungnahme aufgeführt, die integraler Teil dieses Einspruchs ist. Ebenso jene der Region Nordstad.

2.1. Entwurf des sektoriellen Planes geschützte Landschaften: ein großer Fortschritt - doch gewährt er einen ausreichenden Schutz?

Der Mouvement Ecologique begrüßt die inhaltliche Ausrichtung des sektoriellen Planes geschützte Landschaften ausdrücklich.

Vor allem besteht der Mouvement Ecologique darauf, dass die Errungenschaften des Planes nicht mehr in Frage gestellt, sondern als solche verbindlich werden, dies vor allem aufgrund einer Reihe grundlegender Fortschritte, die durch den Plan erreicht werden:

- der Anerkennung des Stellenwertes des Landschaftsschutzes in Form der „zones de préservation des grands ensembles paysagers“ (auch, aber nicht nur, aufgrund von Vorgaben internationaler Konventionen) und
- der Ausweisung von „zones vertes interurbaines“ bzw. von „coupures vertes“.

Damit werden wesentliche Voraussetzungen sowohl aus Sicht der Biodiversität als auch im Hinblick auf eine harmonische Siedlungsentwicklung endlich festgeschrieben. Oberstes Ziel der Landesplanung ist in der Tat, Innen- vor Außenentwicklung zu fördern und das tentakuläre Anwachsen von Ortschaften sowie das „Zusammenwachsen“ der Ortschaften zu vermeiden und eine möglichst rationelle Nutzung des Raumes zu gewährleisten.

Insofern stellt der Plan „Geschützte Landschaften“ einen wesentlichen und unverzichtbaren Rahmen aus landesplanerischer Sicht dar. Betreffend die Südregion werden zudem einige Verbesserungen vorgeschlagen.

Dabei seien jedoch einige grundsätzliche Fragen aufgeworfen, was den Stellenwert und die konkreten Auswirkungen des Planes betrifft:

- Die Regelung über die Aussiedlerhöfe ist sehr unbefriedigend und pauschal. Es widerspricht de facto auch dem neuen Naturschutzgesetz, welches weitergehendere Kriterien für deren Genehmigung definiert und auch auf die Erstellung eines großherzoglichen Reglementes verweist. Der Mouvement Ecologique drängt darauf, diese Bestimmungen des Naturschutzgesetzes im sektoriellen Plan zu übernehmen!
- Der Entwurf des sektoriellen Planes weist darauf hin, dass die Bestimmung eines Projektes als «utilité publique» es erlauben würde, sich über den sektoriellen Plan geschützte

Landschaften hinweg zu setzen. Nach Ansicht des Mouvement Ecologique ist diese Formulation viel zu vage und generell.

Der Mouvement Ecologique drängt darauf, dass diese Bestimmung zumindest **präzisiert und mit nachvollziehbaren Kriterien verbunden** wird und im großherzoglichen Reglement eine Bestimmung aufgenommen wird, die besagt, dass nach detaillierter Analyse des Projektes im Rahmen des Naturschutzgesetzes bzw. einer EIE eine Abwägung erfolgen muss, inwiefern effektiv die Vorteile aus der Sicht der «utilité publique» im Verhältnis die evtl. Nachteile aus Naturschutzsicht / Schutz von Luft, Wasser, Boden, Gesundheit überwiegen. Wohlwissend, dass diese Bestimmung interpretationswürdig bleibt, drängt der Mouvement Ecologique doch darauf, dass hier gewisse “Sicherheiten” aus der Sicht der nachhaltigen Entwicklung eingeführt werden und nicht pauschal die absolute Mehrzahl als „utilité publique“ ausgewiesen werden und so die Interessen von Natur und Landschaft unter den Tisch fallen. Zudem sollten ebenfalls die Resultate eines Nachhaltigkeitschecks berücksichtigt werden.

2.2. Entwurf des sektoriellen Planes Transport - Auflistung von positiven bzw. umstrittenen Projekten ohne (erkennbaren) Zusammenhang mit einem Mobilitätskonzept

Grundsätzlich ist die räumliche Absicherung für alle Teilprojekte in Zusammenhang mit dem öffentlichen Transport sowie von einigen Fahrradpisten mit Nachdruck zu begrüßen. Der Mouvement Ecologique möchte jedoch einige weitere Verbesserungen am Entwurf auch in diesen Bereichen vorschlagen.

Was eine Reihe von Straßenbauprojekten anbelangt, seien allerdings einige grundsätzliche Anmerkungen angeführt und diverse Projekte in diesem Zusammenhang spezifisch kommentiert und äußerst kritisch hinterfragt:

- **Nein zu Straßenbauprojekten, die konträr zu einer nachhaltigen Mobilitätsplanung sind und deren negativer Impact überwiegt!**

Der Mouvement Ecologique spricht sich kategorisch gegen die Aufnahme einer Reihe von Straßenbauprojekten aus, die augenscheinlich nicht konform sind zu einer nachhaltigen Mobilitätsplanung, sich negativ auf eine Verbesserung des Modal split, weg vom Individualverkehr hin zum öffentlichen Transport und zur aktiven Mobilität, auswirken würden, und auf Kosten der Umwelt gehen würden.

Man gewinnt z.T. den Eindruck, als sei man in alte politische Zeiten zurückgefallen - im Gegensatz zu ministeriellen Aussagen - als die Straßenbauverwaltung ihre Projekte in aller Konsequenz fortführt(e), losgelöst von jeder übergeordneten Mobilitätsplanung. Nach dem Motto “All Strooss déi Ponts & Chaussées plangt, gëtt och eng Kéier gebaut”.

Sicherlich, das Anliegen z.B. von EinwohnerInnen von verschiedenen Ortschaften, eine Umgehung einzurichten, mag teilweise berechtigt sein. Allerdings: würden einige dieser Umgehungen realisiert, so müsste man anderen ähnlich betroffenen Orten die gleichen Rechte zugestehen! Unser Land würde de facto mehr und mehr zerschnitten durch Ortsumgehungen, der öffentliche Transport würde gegenüber dem MIV geschwächt... von der Finanzierungsfrage abgesehen.

Deshalb spricht sich der Mouvement Ecologique eindeutig gegen diverse geplante Straßenbauprojekte aus und fordert die Einbettung aller geplanten Infrastrukturprojekte in eine Gesamtplanung.

Dies umso mehr, als bei den einzelnen Projekten jedwede Argumentation fehlt betreffend

- die Notwendigkeit und die Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf die Mobilitätssituation, auch im regionalen Kontext, oder zumindest der Hinweis auf eine entsprechende bestehende oder anzufertigende Studie;
- die Einbettung des jeweiligen Projektes in eine Gesamtstrategie, u.a. auch Modu 2.0;
- Argumente zur erfolgten Einordnung der einzelnen Projekte in der Prioritätenliste (unter 1 - 2 oder 3).
- **Fehlen wichtiger Infrastrukturprojekte: vor allem der Ausbau der modernen Stadtbahn aber auch zusätzliche Buskorridore absichern**

Nicht nachvollziehbar ist zudem nach Ansicht des Mouvement Ecologique, warum nicht verstärkt auch Korridore für den Ausbau der modernen Stadtbahn Richtung Westen sowie Süden des Landes aufgenommen wurden! Der konsequente Ausbau dieses Transportmittels ist für den Mouvement Ecologique von vorrangiger Bedeutung! (siehe auch Stellungnahme Süden).

Des Weiteren hätten nach Ansicht des Mouvement Ecologique besonders relevante Buskorridore aufgenommen werden müssen. So sollte z.B. die Busspur von Sandweiler aus kommend Richtung Bahnhof ergänzt werden (dies vor allem da auch noch Arbeiten am Rond Point erfolgen sowie Moutfort als „pôle d'échange“ ausgewiesen wird), denn gerade dort stehen die Busse aus dem Raum Sandweiler-Remich-Ahn täglich im Stau. Um nur diese zu nennen.... Man gewinnt den Eindruck, als ob der Aspekt „Buskorridore“ doch sträflich im Rahmen des POS behandelt worden wäre.

- **Aufgreifen der Kosten-Nutzen-Analyse unter Anwendung der neuentwickelten Software „MOBIMPACT“!**

Das Nachhaltigkeitsministerium hat rezent das Konzept der Kostennutzenanalyse für Verkehrskonzepte vorgelegt. Hierbei wird analysiert, ob der generelle Nutzen eines Projektes im Verhältnis zu den Kosten steht (inkl. externe Kosten wie z.B. Umweltbelastung). Eine Initiative, die der Mouvement Ecologique ausdrücklich begrüßt!

Aber: Es kann und darf doch nicht sein, dass dieses Instrument bei den in dem sektoriellen Plan angeführten Projekten nicht zur Anwendung kommen soll oder die Entscheidung für oder gegen das Projekt nicht mehr beeinflussen würde!

Der Mouvement Ecologique erwartet, dass im großherzoglichen Reglement zum sektoriellen Plan Mobilität explizit festgehalten wird, dass die Umsetzung der Projekte von einer positiven Kosten-Nutzen-Analyse abhängig gemacht wird! Und falls eine derart eindeutige Formulierung aus juristischer Sicht nicht möglich ist, sollte doch zumindest ein direkter Verweis auf diese Voraussetzung integriert werden.

- **Nicht Nachvollziehbarkeit der Berücksichtigung europäischer Vorgaben, u.a. der EIE** (“études d'Incidences Environnementales des Projets»)

EU-Recht - das 2018 in Luxemburger Recht umgesetzt wurde - schreibt explizit vor, dass für bestimmte Projekte, mit hoher Relevanz aus ökologischer Sicht, mit potentiellen Gefahren für die

Gesundheit, negativen Auswirkungen auf Luft, Boden, Wasser und Lärm, ein Variantenvergleich erstellt sowie eine Nullvariante berechnet werden müssen. Für äußerst wenige der angeführten Straßenbauprojekte werden im vorliegenden Entwurf Variantenvergleiche angeführt (keine ausführlichen Vergleiche werden vorgelegt), für kein einziges eine Nullvariante (höchstens für die Umgehungsstraße von Bascharage, wobei diese Nullvariante von der Qualität her stark kontestiert war)!

Dies ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique zumindest nicht im Geiste von EU-Recht. Denn was geschieht, wenn sich nachträglich herausstellen würde, dass die gewählte Variante nicht die bevorzugenswerteste ist und die benötigte Fläche für eine andere Variante nicht reserviert wurde... Wurden hier dann vollendete Tatsachen geschaffen?

Der Mouvement Ecologique erwartet, dass im großherzoglichen Reglement zum sektoriellen Plan Mobilität explizit darauf verwiesen wird, dass die Entscheidung für oder gegen ein Projekt auch von den Resultaten einer EIE-Untersuchung abhängig gemacht wird und im Rahmen des „Plan sectoriel“ de facto keine Vorentscheidung fallen darf.

- **Bestimmung der « utilité publique » sowie Vorkaufsrecht für den Bau von Fahrradpisten - wichtige regionale Fahrradpisten im sektoriellen Plan aufnehmen**

Im Rahmen des sektoriellen Planes « Mobilität » wird der absoluten Mehrzahl der Projekte die „utilité publique“ für die notwendige Sicherstellung der Trassen zugestanden. Für die geplanten nationalen Fahrradpisten ist dies nicht der Fall, „lediglich“ das Vorkaufsrecht wird gesichert, was jedoch keineswegs ausreichend ist.

Der Mouvement Ecologique besteht mit Nachdruck darauf, dass Fahrradpisten nicht benachteiligt werden und der öffentlichen Hand auch hier nicht nur ein Vorkaufsrecht eingeräumt wird, sondern dass die benötigten Flächen auch in der Tabelle 4 (Projets de pistes cyclables nationales“) als «d'utilité publique» („infrastructures prioritaires d'utilité publique“) eingestuft werden!

Zudem stellt sich die Frage, ob nicht neben nationalen Fahrradpisten nicht auch einige von regionaler Bedeutung hätten aufgenommen werden müssen. Das Argument, deren Verlauf liege noch nicht ausreichend fest, kann der Mouvement Ecologique nur begrenzt teilen. Denn: warum liegen die Verläufe von x-Straßen fest, nicht aber jene von Radpisten?! Hier muss die Prioritätensetzung stärker hin zu den Radpisten verlegt werden, zumindest jene von regionaler Bedeutung!

- **Detailbemerkungen zu einer Reihe fragwürdiger (Straßen)-bauprojekte**

Der Mouvement Ecologique spricht sich u.a. aus den genannten Gründen mit Nachdruck gegen die Aufnahme einer Reihe von Straßenbauprojekten im PS aus, die augenscheinlich auf Kosten der Umwelt gehen, eine Verlagerung von Belastungen auf andere Einwohner und eine direkte Förderung des Individualverkehrs darstellen!

Hierzu gehören u.a. (ohne Hierarchie sondern in der Reihenfolge des PS):

1.6. Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange – frontière française: Die Priorität sollte von 3 auf 1 geändert werden.

3.1. BHNS „est-ouest“ dans la région sud: Wir schlagen wir vor, das BHNS-System vorerst nicht zurück zu behalten und prioritär mittels Studie zu untersuchen, wie eine Tram Express / Tram, grenzüberschreitend die wichtigen Orte / Arbeitstätten sowie bestehende und geplante Wohngebiete der Südregion miteinander verbinden könnte (siehe Text Südregion).

4.8. *Raccordement de la zone logistique de Contern au réseau autoroutier*: Bei diesem Projekt sind wir in einer unsinnigen Logik: zuerst eine Aktivitätszone ausweiten ... und dann eine neue Stichstraße quer durch die Landschaft bauen, um die Mobilitätssituation «zu verbessern». Diese Straße stellt einen erheblichen Zerschneidungseffekt einer Landschaft dar und ist demnach nicht zulässig. Vielmehr sollten alle Maßnahmen ausgeschöpft werden, um ein - bis dato fehlendes - Mobilitätskonzept für die Zone zu entwickeln und ebenfalls den ÖT - inkl. Zugtrasse - auszubauen.

5.3. *Contournement de Olm-Kehlen*: Kategorisch spricht sich der Mouvement Ecologique weiterhin gegen diese Umgehung aus, deren Folgewirkungen - welche Variante auch immer genommen werden würde - erheblich wären, deren Nutzen aber äußerst umstritten ist! Diese Straße würde eine erhebliche Förderung des Individualverkehrs darstellen und Probleme lediglich verlagern (und Belastungen auf andere EinwohnerInnen verteilen).

5.9: *Contournement de Dippach*: Der Mouvement Ecologique spricht sich weiterhin gegen diese Umgehungsstraße aus, die einen erheblichen Eingriff in die Natur- und Landschaft darstellen würde (siehe Teil Südregion).

5.10. *Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)*: Diese neue Straße wäre ein unzulässiger Eingriff in den Naturhaushalt: ihr verkehrspolitischer Nutzen ist höchst umstritten (Förderung des Individualverkehrs auf Kosten des ÖT).

5.11. *Contournement de Feulen (N15-N21-N15)*: Hier gilt die gleiche Anmerkung, als bei der Umgehung von Ettelbrück.

5.12. *Contournement d'Alzingen*: Diese Straße wäre mit einem erheblichen Zerschneidungseffekt verbunden, der nach Ansicht des Mouvement Ecologique nicht im Verhältnis zum Nutzen steht.

6.2. *Voies de délestage de Strassen*: Diese neue Stichstraße ist absolut überflüssig: Sie würde auf die bereits heute total überlastete Arloner Straße "ausschütten". Somit würde lediglich die Anzahl der Straßen erhöht, die in den aktuellen Stau einmünden. Gleiche Logik gilt für die Auswirkungen des Verkehrs der geplanten Straße in Richtung Bridel... auch hier würde der Stau auf der Ebene vom Bridel höchstens erhöht, insgesamt erfolgt keine Verbesserung. Dabei wäre die Straße mit einem erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft verbunden: EinwohnerInnen würden zudem regelrecht von Straßen «umringt». Und inwiefern hierdurch die CO₂-Emissionen eher ansteigen, als reduziert werden würden, ist ebenfalls eine Überlegung wert.

6.4. *Desserte interurbaine Differdange – Sanem*: Diese Straße würde zusätzlichen (Schleich)- Verkehr in die Ortschaften anziehen und ist abzulehnen. (siehe Teil Südregion)

6.6. *Route de desserte à Redange*: Diese geplante Straße ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique zu verwerfen! Auch wenn die Verkehrssituation vielleicht von EinwohnerInnen nicht als optimal angesehen wird, so ist sie weitaus unproblematischer als in zahlreichen anderen Ortschaften, der ÖT ist relativ gut ausgebaut (und soll ja noch weiter verbessert werden). Die Straße würde einen extremen Eingriff in landwirtschaftliches Terrain und eine heute noch unbelastete Landschaft darstellen. Zudem würde die Lebensqualität von EinwohnerInnen reduziert, da höchstens eine Verlagerung der Belastung und zusätzlich eine Förderung des Individualverkehrs stattfinden wird!

7.11. *P&R Schwebach-Pont* : Dieser P&R befindet sich nicht an einem Knotenpunkt des Verkehrs, in der freien Landschaft, außerhalb jedweder Ortschaften, weit entfernt von der Grenze u.a.. Er ist somit unbedingt kritisch zu hinterfragen.

7.12. P&R Quatre Vents: Ein « park&ride » auszuweisen, ohne Aufweisen von dessen Auswirkungen was die Verkehrsströme (IV) anbelangt bzw. auch dem entsprechenden nutzerfreundlichen Angebot an öffentlichem Transport ist unausgegoren!

2.3. Entwurf des sektoriellen Planes Wohnungsbau - Nachbesserungen sind geboten

Wie bereits erwähnt, bedauert der Mouvement Ecologique zutiefst, dass die sektoriellen Pläne kein generelles Steuerungsinstrument im Sinne der Landesplanung mehr sind. Dabei begrüßt der Mouvement Ecologique jedoch die Tatsache, dass die Wachstumsvorgaben, welche alle Gemeinden im vorherigen Plan bekamen, nicht mehr so im neuen Entwurf zu finden sind. Da jedoch auch die Wachstumsgrenzen, die u.a. für den ländlichen Raum galten, gestrichen wurden, ist unklar, wie das Ziel einer „dezentralen Konzentration überhaupt noch erreicht werden kann bzw. einer weiteren „Peri-Urbanisierung“ Einhalt geboten werden kann.

Positiv zu werten ist die Tatsache, dass einige äußerst umstrittene Projekte des vorherigen Planentwurfes aus der Liste genommen bzw. vom Umfang her reduziert wurden sowie ein Fokus auf Industriebrachen gelegt wurde (eine der Hauptforderungen des Mouvement Ecologique in Bezug auf die Entwürfe von 2014).

Höchst bedauernswert ist dabei jedoch, dass nicht annähernd angegeben wurde, für wie viele Menschen mit dem bis dato vorliegenden Entwurf Wohnraum geschaffen wird und auf welcher Bedarfsrechnung der Plan fußt. Unklar ist demnach ebenfalls, wie die einzelnen Projekte zeitlich umgesetzt werden sollen. Beides obliegt letztlich den Gemeinden.

Soweit die Einsicht in die Dokumente in der kurzen Zeitspanne erlaubte, scheint bei der Auswahl der vorgeschlagenen Projekte die grundsätzliche Vorgabe, den Wohnungsbau prioritär in den zentralen Orten zu entwickeln, implizit berücksichtigt worden zu sein, dies allerdings mit einigen wesentlichen Ausnahmen. Verschiedene Projekte sind deshalb in Frage zu stellen:

Eine Reihe von Projekten sind **überdimensioniert gegenüber bestehenden Ortschaften** und stellen von der Größenordnung her ein Problem dar. So entsprechen z.B. die Projekte von **2. Biwer** sowie von **10. Berchem / Roeser** (siehe auch Südregion) nicht den Kriterien der „dezentralen Konzentration“. Das Projekt Biwer ist ersatzlos zu streichen, während das Projekt 10. stark reduziert werden muss.

Andere Projekte stellen **Probleme aus Sicht des Naturschutzes** dar und müssten entsprechend kritisch hinterfragt bzw. erheblich reduziert werden, z.B. Projekt 10. *Roeser - Roeser* (siehe Teil Südregion). Gemäß SUP gibt es negative Auswirkungen auf sämtliche untersuchte Schutzgüter.

Andere Projekte wiederum sind als problematisch zu werten, **wenn die vorherige Anbindung an den ÖT nicht optimiert wird**. Stellvertretend dafür sei 17. Kayl /Toussaintsmillen angeführt, dessen Entwicklung ohne erhebliche Verbesserung des ÖT und optimalerweise dem Bau einer modernen Trambahn im Süden nicht sinnvoll ist (siehe Teil Südregion).

Insofern erwartet der Mouvement Ecologique eine kritische Durchsicht des heutigen Entwurfs und eine Reduktion des Umfangs verschiedener Projekte sowie konkrete Bestimmungen im großherzoglichen Reglement zum Entwurf, betreffend die Verbesserung der Mobilitätssituation.

2.4. Sektorieller Plan Aktivitätszonen - fehlende Rahmensetzung, mangelnde Regeln betreffend die Mobilitätssituation und einige höchst umstrittene Projekte

Wie in den Grundsatzüberlegungen dargelegt, sind nach Ansicht des Mouvement Ecologique die fehlenden Informationen betreffend die zu erwartende / angestrebte Arbeitsplatzentwicklung usw. ein gravierendes Manko des Entwurfs.

Darüber hinaus seien aber noch folgende grundsätzlichen Probleme angeführt:

- **Fehlendes Monitoring der Ist-Situation**

Eine vorausschauende Planung müsste eigentlich auf einem Monitoring der heutigen Situation fußen. Dies ist jedoch leider nicht der Fall! Es liegen keine Informationen vor, wieviel Fläche in welchen Aktivitätszonen noch verfügbar ist. Dabei müsste gerade diese Bestandsaufnahme die Basis für eine kohärente Landesplanung und die Vergrößerung bzw. Neuausweisung von Aktivitätszonen sein. Falls die verfügbaren Flächen in kommunalen Zonen nicht vorliegen würden, so müsste dies doch unbedingt für nationale Zonen (!) und tendenziell auch für regionale Zonen der Fall sein. **Der Mouvement Ecologique erwartet, dass dieses Monitoring kurzfristig vorgelegt und daraufhin ggf. Korrekturen am sektoriellen Plan „Aktivitätszonen“ durchgeführt werden.**

- **Kein Ausbau oder keine Schaffung einer neuen Aktivitätszone ohne Mobilitätskonzept und angepasste Anbindung an den öffentlichen Transport**

Als zentrales Ziel der Landesplanung gilt die Möglichkeit einer Anbindung neuer Aktivitätszonen, Siedlungen usw. an den öffentlichen Transport.

In Modu 2.0 wird das Beispiel der Schweiz wie folgt angeführt: *“En Suisse, l’autorisation d’un projet industriel ou résidentiel d’envergure requiert un concept de mobilité qui démontre la compatibilité avec l’existant. Un accès au réseau routier ne constitue pas en soi un concept de mobilité”*. Dieser Vorgabe entsprechen bis dato zahlreiche Aktivitätszonen nicht. Es ist recht befremdend, dass die Regierung ihren in Modu 2.0 angeführten Ansprüchen selbst nicht gerecht wird. Im Entwurf des sektoriellen Planes fehlt es schlichtweg an konkreten diesbezüglichen Bestimmungen.

Ziel der nächsten Regierung sollte es sein, hier klare Regeln festzulegen: so sollte verbindlich festgelegt werden, dass das Vorlegen eines Mobilitätskonzeptes und dessen Validierung Voraussetzung für die Genehmigung einer neuen Aktivitätszone bzw. die Ausweitung einer bestehenden ist.

Auf jeden Fall aber stellt sich der Mouvement Ecologique gegen folgende Projekte, wenn nicht unumstößlich festgelegt wird, dass parallel ein Mobilitätskonzept erstellt sowie eine Optimierung des öffentlichen Transportes geboten sein muss. Dies gilt u.a. für folgende Projekte:

- Projekt Kayl, Anbindung an Tram Express Süden (siehe Teil Südregion)
- Crassier und Lentille Terres rouges, Anbindung an Tram Express Süden (siehe Teil Südregion) (siehe Teil Südregion)
- Diddeleng, Anbindung an Tram Express Süden (siehe Teil Südregion)
- Ganzer Raum Düdelingen – Bettemburg, Anbindung an Tram Express Süden (siehe Teil Südregion)

- **Überdimensionierte Projekte im Widerspruch zu den Vorgaben der Landesplanung**

Verschiedene geplante Aktivitätszonen, seien es Erweiterungen oder neue Zonen, widersprechen nach Ansicht des Mouvement Ecologique eindeutig heutigen **Vorgaben der Landesplanung, die als Ziel haben, das Entstehen neuer Siedlungsbänder zu unterbinden. ...**

- 22. *Ellange Gare*: Die beabsichtigte Vergrößerung der heutigen Aktivitätszone von Ellange Gare ist erheblich und stellt einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild sowie in die Biodiversität dar. Einerseits wird ein Waldareal zerstört, andererseits stellt der Ausbau auf östlicher Seite ein neues nicht zulässiges Urbanisierungsband dar! Dieses Areal muss als "coupure verte" ausgewiesen werden u.a. auch als Abgrenzung zur nahegelegenen Ortschaft! (siehe Teil Südregion)
- 27. *Fischbach / Clervaux*: Mit Nachdruck stellt sich der Mouvement Ecologique auch gegen die Industriezone entlang der N7. Hier würde - auf tentakuläre Art und Weise, demnach im Widerspruch zu allen Leitlinien der Landesplanung - eine neue Urbanisierung entlang der N7 erfolgen. Nicht zu Unrecht wurde schon einmal die Ausweisung dieser Zone - u.a. auch nach Intervention des Mouvement Ecologique - verweigert!
- 34. *Heffingen*: Die geplante Zone in Heffingen ist in keinsten Form vertretbar: neue Zone in offener Landschaft, keine Integration in das Landschaftsbild, keine Anbindung an ein angepasstes Straßennetz noch an ÖT, ein regelrechter Fremdkörper in diesem Umfeld. Es ist nicht nachvollziehbar, dass – falls die Notwendigkeit einer solchen Zone in der Region Müllertal besteht – kein sinnvollerer Standort zu finden ist...
- 38. *Boulevard Merl*: Der Mouvement Ecologique spricht sich gegen dieses Projekt aus, das planerischer Kohärenz zuwiderläuft. Die Gefahr besteht, dass die restlichen Flächen "zwischen" Autobahn und Siedlung in einer zweiten Phase unweigerlich auch verbaut werden.

- **Widerspruch zu Naturschutzaspekten**

Einzelne Zonen z.B. stehen in Widerspruch zu Naturschutzkriterien und greifen in Waldareale ein. Hier sei, stellvertretend für andere, das Projekt „Differdange / Sanem (Hahnebësch), 12, erwähnt.

Schlussfolgerungen:

Der Mouvement Ecologique erwartet, dass aufgrund der Erfahrungen der jetzigen Legislaturperiode der Stellenwert der Landesplanung unter der kommenden Regierung erhöht wird – u.a. Verankerung der Landesplanung in der Verfassung – und die genannten Nachbesserungen der Entwürfe der sektoriellen Pläne durchgeführt werden.

Hochachtungsvoll


Blanche Weber
Präsidentin