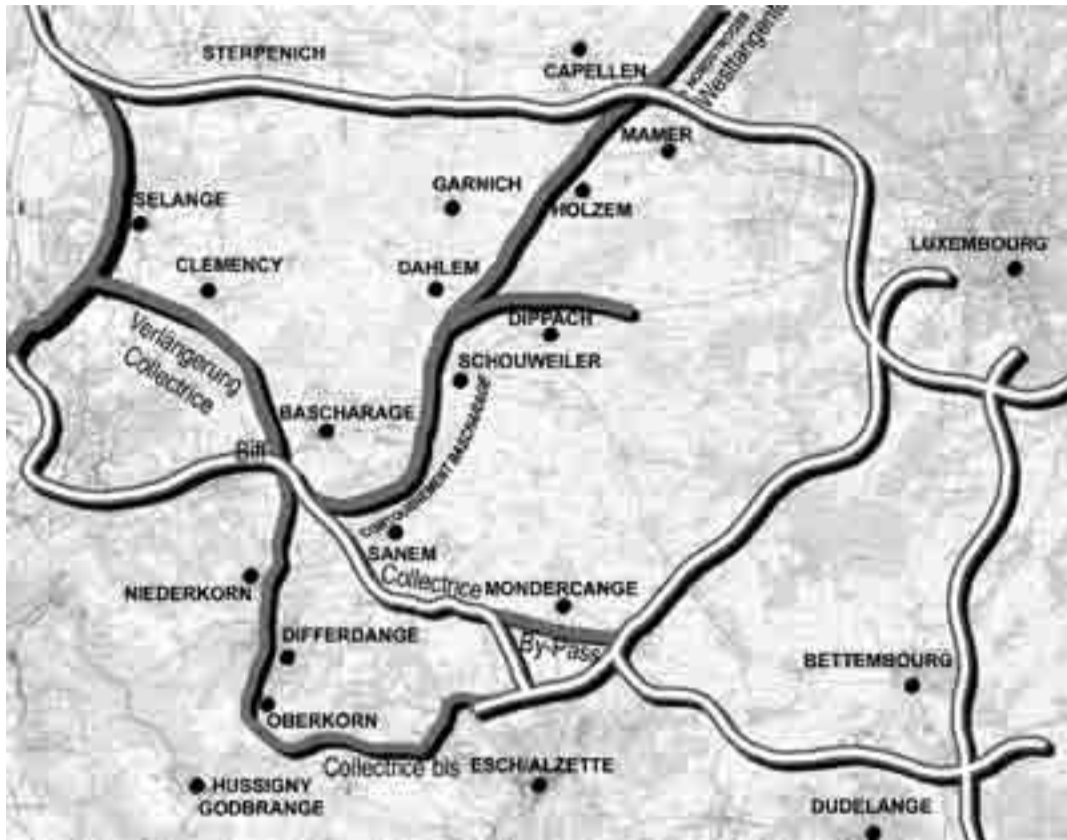


STRASSENBAU IM SÜDEN

Minett gegen Blechlawine

Dass die Bautenministerin auf wachsenden Widerstand gegen Straßenprojekte stößt, ist angesichts des bisherigen Mangels an Transparenz und dem Umfang der Planungen nicht erstaunlich.



Bestehende und geplante Fernstraßen in der Südregion.

(Karte: BIGS; Bearbeitung: RK)

"Gegen weitere Straßen, Fehlplanungen und bewusste Irreführung der BürgerInnen, für neue Wege in der Verkehrspolitik", so war der Text überschrieben, der vor zwei Wochen von den Bürgerinitiativen aus Küntzig (Clemency), Sanem, Monnerich und Kehlen gemeinsam mit dem Mouvement Ecologique der Presse vorgestellt wurde. Aus den lokalen Widerständen gegen dieses oder jenes Projekt bildet sich nach und nach eine Front gegen den seit den 70er Jahren rotierenden Teu-

felskreis von mehr Straßen und mehr Verkehr. Die für den Straßenbau zuständige Ministerin Erna Hennicot-Schoepges reagiert genervt auf die Kritik, der sie sich ausgesetzt sieht: Indem gegen alles eine Bürgerinitiative gegründet würde, gehe in Luxemburg geballte Energie mit nutzlosen Beschäftigungen verloren. Außerdem verweist sie immer wieder auf das "Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept" (IVL), in dessen Rahmen die umstrittenen Projekte noch einmal einer

kritischen Bewertung unterzogen würden. Es soll also über die Folgen für die Verkehrsentwicklung nachgedacht werden, bevor mit dem Bau von Straßen begonnen wird - eine Premiere hierzu.

Dass sie mit dem Ressort "Straßenbau" eine schwierige Erbschaft angetreten hatte, wurde Erna Hennicot-Schoepges spätestens im Juli 2000 klar. Damals hatte die Straßenbauverwaltung angefangen, über die Folgen der im Bau befindlichen Nord-

straße nachzudenken. Die Schlussfolgerungen waren so brisant, dass der Mouvement Ecologique ein ihm zugespieltes Analyse-Papier prompt der Öffentlichkeit vorstellte. Darin wurde die Ostvariante durch den Grünewald als Fehlentscheidung geoutet, die den Ausbau einer West-Tangente Mersch-Mamer notwendig mache.

Straßenbau-Logik

Die Ministerin berief prompt eine Pressekonferenz ein um mitzuteilen, dass an der Ostvariante nicht zu rücken sei, die geplante West-Tangente dagegen nur aus Gründen der Sicherheit ausgebaut werde. Der Mouvement Ecologique hatte weniger darauf gesetzt, den Grünewald doch noch zu retten als vielmehr darauf, die Straßenbau-Logik anzuprangern. Die Studie erklärte nämlich, die Nordstraße werde kaum zu einem Rückgang des Verkehrs im Alzettetal führen - das aber war eine der Hauptrechtfertigungen für ihren Bau gewesen. Zusätzlich wurde festgestellt, das Autobahnnetz sei überlastet und Transitverkehr sowie Tanktourismus hätten zu einer schädlichen Entwicklung geführt. "Eine Infragestellung der Transportpolitik der Regierung", so die Interpretation der Umweltorganisation.

Zwei Jahre später sind die Positionen noch immer die gleichen. Der Mouvement Ecologique fordert ein Umdenken, die Regierung führt immer neue Gründe für neue Straßen ins Feld: die Ortschaften sollen entlastet, die Autobahnen sicherer, der Verkehr flüssiger werden. Im Januar dieses Jahres formulierte der Mouvement den Verdacht, die - damals noch vertrauliche - IVL-Studie diene dazu, eine Serie von Bauprojekten absegnen zu lassen, bevor es zur integrierten Planung komme. Und enthüllte eine Liste solcher Projekte, die unter der Bezeichnung "Basisfall plus" ins IVL aufgenommen werden sollten: Unter anderem die West-Tangente und die Umgehungen von Bascharage und Dippach, vom Mouvement als Fortsetzung der Tangente bis Petingen gedeutet. Gegen beide Projekte gibt es starke Widerstände vor allem in den Ortschaften Kehlen und Sanem.

Neue Projekte, neue Widerstände

Inzwischen hatten auch längerfristige Projekte für Unmut in den betroffenen Gemeinden gesorgt. Mit der "Jonction de Sélange" soll Luxemburg an die geplante französisch-belgische Autobahn Thionville-Longwy-Arlon angebunden werden. Diese bereits in der Westvarianten-Studie erwähnte Autobahn soll von Sélange in Belgien an Küntzig vorbei bis zur "Biff" führen, wo sie in die Collectrice übergehen soll. Damit würde, so die Logik der Straßenbauverwaltung, eine Möglichkeit geschaffen, Luxemburg-Stadt weiträumig zu umfahren und die Stadtautobahnen zu entlasten.

Dadurch werde die Collectrice in eine Transit-Autobahn umfunktioniert, kritisierte der Mouvement Ecologique im Mai 2001. "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", so die Umweltorganisation. Außerdem ziehe das neue Straßenbauprojekt nach sich: einen By-pass bei Esch-Lankéll für die Verbindung zwischen Escher Autobahn und Collectrice du Sud sowie eine neue Umgehungsstraße N31 südlich von Belval-Ouest, vorbei an Differdingen, bis zur "Biff" - eine Art "Collectrice bis".

"Nach der Veröffentlichung der Pläne durch den Mouvement Ecologique behauptete die Bautenministerin in mehreren Interviews, eine Anbindung an die Collectrice sei nicht geplant", heißt es in dem bereits erwähnten Papier der Bürgerinitiativen. Die Umweltorganisation ließ sich nicht beirren und hielt mehrere regionale Informationsversammlungen ab, um die Bevölkerung zu mobilisieren. Am 17. Dezember, bei einer Unterredung mit dem Schöffenrat der Gemeinde Küntzig, ließ die Ministerin die Katze aus dem Sack: "... Dans ce projet [französisch-belgische Autobahn], le Luxembourg a néanmoins émis une option pour un raccordement sur le futur échangeur, voire jonction à construire près de Sélange. Cette voie passera nécessairement, du moins partiellement, par notre commune", teilte der Küntziger Bürgermeister mit. Ein paar Wochen später wurde die "Lokalinitiative géint eng Autobunn duerch oder laanscht d'Gemeng Kéinzeg!" gegründet.

Es folgte die Gründung einer Bürgerinitiative in Monnerich sowie in Sanem, wo die EinwohnerInnen von der Bascharager Umgehungsstraße betroffen wären (siehe Kasten). Allen drei ist gemein, dass sie sich nicht nur gegen die Projekte innerhalb ihrer Gemeinde aussprechen, sondern grundsätzlich den Ansatz, mehr Verkehr durch mehr Straßen beizukommen, in Frage stellen - hier scheint die Handschrift des Mouvement durch. Auch die LSAP ist auf den Zug aufgesprungen. Sie legte in sämtlichen Gemeinderäten eine an die Forderungen der Bürgerinitiativen angelehnte Resolution vor und hat im Parlament eine Interpellation zur Mobilität im Minett angefragt. Dabei war die LSAP lange Zeit die Beton-Partei par excellence gewesen, mit Bürgermeistern, die das Projekt Collectrice durchsetzten und dem - mittlerweile nach Straßburg entsorgten - Transportminister Robert Goebbels.

Raymond Klein

SYLVIE GERTEN-MULLER

"Entlastung ist notwendig"

Für oder gegen die Umgehungsstraße? Immer mehr Straßen zu bauen, löst die Grundprobleme nicht, findet die grüne Schöffin aus Bascharage, aber sie befindet sich in einem Dilemma.

(RK) - Bei der Diskussion um die Umgehungsstraße von Bascharage stehen erst einmal Partikularinteressen gegeneinander. Die BascharagerInnen möchten den Durchgangsverkehr vor der eigenen Tür loswerden, die SanemerInnen wollen keine neue Straße hinterm Haus. Sylvie Gerten-Muller, grüne Schöffin in Bascharage, befindet sich in einer schwierigen Lage: Ihre Partei steht neuen Straßen grundsätzlich negativ gegenüber, doch sie weiß um die Verkehrsbelastung, der ihre MitbürgerInnen ausgesetzt sind. "In unserer Hauptstraße stehen etwa 180 Häuser, die den Stop-and-go-Verkehr vor der Tür haben. Das ist etwas anderes als die paar Landhäuser in Sanem, die entfernt betroffen wären." Dem Argument der Bürgerinitiativen, Verkehrsprobleme müssten anders gelöst werden, stimmt sie zu: "Mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr, das haben wir schon seinerzeit beim Bau der Collectrice vertreten. Die hat ja auch keine Entlastung gebracht, im Gegenteil."

Den Pendlerverkehr von Petingen in Richtung Luxemburg könne man, wie die Bürgerinitiativen vorschlagen, auf den Öffentlichen Transport (ÖT) verlagern. "... wenn die Lastwagen nicht wären", klagt Sylvie Gerten-Muller. Den Schwertransport hätte man schon vor Jahren auf die Schiene verlegen müssen. Gewiss, ein Teil des Verkehrs sei hausgemacht, mit Industrie- und Gewerbegebieten. Doch der größte Teil, betont die Schöffin, sei Durchgangsverkehr.

Der durch eine Umgehungsstraße dann Sanem belasten würde? "Eine Trasse auf Bascharager Gebiet, zum Beispiel entlang der Eisenbahn, ist für uns auch akzeptabel. Doch es ist die Regierung, die entscheidet." Die ganze Diskussion um die Trasse sei verfrüht, da es noch keine offiziellen Varianten gebe, findet Sylvie Gerten-Muller. Sie jedenfalls habe noch keine zu sehen bekommen. Außerdem habe die Regierung versprochen, zuerst den Öffentlichen Transport

auszubauen und erst dann über neue Straßen wie diese zu entscheiden.

Wie erlebt sie den Konflikt zwischen Entlastung der direkten AnwohnerInnen und Zerschneidung der Landschaft sowie Zerstörung eines Naherholungsgebietes - im Fall der Trasse entlang der Eisenbahn? Für die grüne Schöffin ist eines wichtig: Die Hauptstraße muss zurückgebaut werden. "Die Straßenbauverwaltung will das nur machen, wenn eine alternative Verbindung besteht. Mir wäre am liebsten, wir bauten den Öffentlichen Transport aus, bevor wir über die Umgehungsstraße entscheiden." Doch mit dieser Meinung steht sie im Gemeinderat ziemlich allein da. Die Bevölkerung hat genug von der Verkehrsbelastung und will nicht länger warten, weder auf Studien noch auf den Ausbau des ÖT. Sylvie Gerten-Muller macht trotzdem einen Vorschlag: "Binnen ein paar Monaten könnte man eine Buslinie für die GrenzgängerInnen auf die Beine stellen. Das allein würde eine spürbare Entlastung bringen."

Sylvie Gerten-Muller ist seit 1999 Schöffin in der schwarz-blau-grünen Koalition in Bascharage.

VERKEHRSPOLITIK

IVL - Wende oder Manöver?

Das IVL soll im Zeichen der nachhaltigen Mobilität stehen. Bei genauerer Betrachtung kommen Zweifel auf.

(RK) - Am 25. März dieses Jahres übten gleich sechs Ministerien den Schulterschluss, als es darum ging, die Transportpolitik der Regierung in ein besseres Licht zu stellen. Sie stellten der Presse das "Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept" (IVL) vor, dessen Erarbeitung sich über die nächsten anderthalb Jahre hinausziehen wird und auf dem die Transportpolitik der nächsten Jahrzehnte aufbauen soll. Die Botschaft: Nachhaltige Mobilität werde immer wichtiger, deshalb sei eine integrative Planung nötig. So könnten Wohnorte und Aktivitätsorte (Beruf, Schule, Freizeit) mit den Mitteln der Landesplanung geografisch näher aneinander rücken. Und weiter: "Par cette politique ciblée de développement territorial (Siedlungsentwick-

lung'), une exploitation optimale des réseaux de transport existants est rendue possible. C'est ainsi qu'une véritable politique pro-active et anticipative peut être menée."

Basisfall plus oder minus

Was die Bauvorhaben mit Auswirkungen auf den Süden des Landes betrifft, so sind "Jonction de Sélange", Bypass und N31 als so genannte Planfälle eingestuft. Das sind Projekte, zu denen die Planungen noch nicht angelaufen sind, deren Folgen in der IVL abgeschätzt werden sollen, die aber erst nach Abschluss dieser Bewertung gegebenenfalls abgesegnet, im Detail geplant und dann umgesetzt werden. Die West-Tangente sowie die Umgehungen

von Bascharage und Dippach dagegen gelten als "Basisfall plus". Diese Kategorie umschrieb der Mouvement als "Projekte, die unabhängig vom IVL realisiert werden sollen". Von Regierungsseite wird dies anders dargestellt. Zum Beispiel erklärte die Bautenministerin gegenüber dem Télécran, es gebe zwar keinen Planungsstopp, und die Prüfung dieser Straßen werde weiter geführt. "Sie wird aber im Rahmen des IVL bewertet, bevor mit dem Bau begonnen wird." Verschiedene dieser Projekte könnten also als unsinnig bewertet werden und auf der Strecke bleiben.

Zweifel am Sinneswandel der Regierung sind jedoch berechtigt. Schon bei der Vorstellung des IVL hieß es, nach Aufzählung aller "innovativen" Prinzipien wie Nutzungs-

optimierung der bestehenden Verkehrsmittel und "Ausbau vor Neubau": "Malheureusement, la meilleure gestion n'arrive pas à augmenter sensiblement la capacité d'évacuation en cas de surcharges, qui s'annoncent être de plus en plus fréquentes, de sorte qu'une adaptation du réseau s'impose." Dazu gehört unter anderem, das Straßennetz dichter zu knüpfen, um im Falle einer Verkehrsstörung die AutofahrerInnen umleiten zu können, ohne sie durch Wohngebiete zu schleusen. Dass mehr Straßen auch mehr Verkehr anziehen könnten, fließt in diese Überlegung nicht ein. Und: Je dichter das Straßennetz, umso stärker werden die Naherholungsräume beeinträchtigt (siehe Kasten).

Auch die Konsequenzen aus der Willensbekundung der Regierung, den Autoverkehr zu mindern und den Öffentlichen Transport (ÖT) zu fördern, halten sich in Grenzen. Transportminister Henri Grethen rechnete vor, die für 2020 angestrebte Erhöhung

des ÖT-Anteils von 14 auf 25 Prozent verhindere nicht, dass das Volumen des Autoverkehrs um ein Drittel weiter wachse - weil gleichzeitig die Zahl der EinwohnerInnen auf 550.000 und die der Arbeitsplätze auf 350.000 ansteigen werde. Mehrere Maßnahmen, die die Straßenverkehrsbelastung vermindern könnten, fehlen allerdings bei den Vorgaben für das IVL: Massiver Ausbau eines Bahnhybrid-Netzes, Zurückfahren des Tanktourismus, Reduktion (statt Förderung) des Transitverkehrs auf der Straße, insbesondere des Güterverkehrs.

Mit Bedauern betonieren

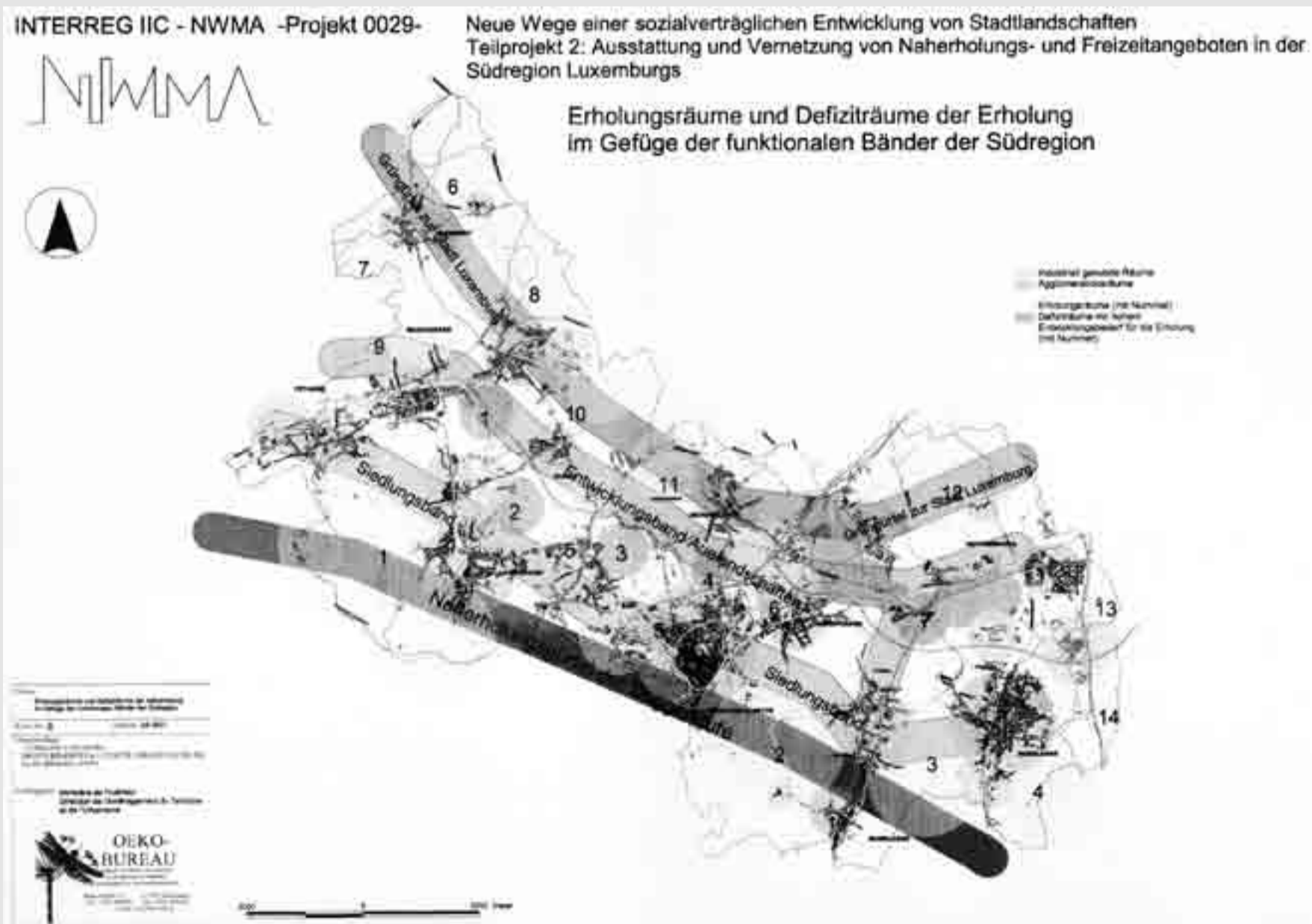
Lässt sich der Autoverkehr nicht mindern, so müssen die Straßenprojekte "bedauerlicherweise" umgesetzt werden. Das könnte bei den "Basisfall plus"-Projekten vorzeitig der Fall sein - allen Beteuerungen zum Trotz. Der Mouvement zitierte im Januar aus der Konzeptstudie zum IVL: "Basisfall+ mit neuen Netzelementen (Schiene und Straße) die rechtlich abgesichert sind oder ein hohes Maß an Umsetzungssicherheit aufweisen und deren Realisierung politisch beabsichtigt ist." Diese Formulierung wurde in der Endfassung gestrichen. Hier scheinen sich die BefürworterInnen einer klaren Unterscheidung zwischen bereits entschiedenen "Basisfällen" und geplanten, aber noch nicht entschiedenen "Basisfällen plus" durchgesetzt zu haben - vorläufig.

Die Bautenministerin Erna Hennicot-Schoepges klagt wiederholt, ihr werde kaum zugehört und nichts geglaubt. Doch zwanzig Jahre Vertuschung und Politik des "fait accompli" in Sachen Straßenbau - von der jetzigen Ministerin im Fall Bürmeringen konsequent fortgesetzt - lassen es vielen BürgerInnen ratsam erscheinen, immer erst einmal das Schlimmste zu befürchten. So manches Projekt, das die Regierung weit von sich weist, erscheint gar nicht so abwegig, wenn man das Argument der Vorteile eines dichteren Straßennetzes, mit dem die Straßenbauverwaltung winkt, zu Ende denkt. Wie wäre es mit einer Verbindung von der Arloner Autobahn über die Bridel-Süd-Umgehung und Walferdingen bis zur Nordstraße, die den Ring um die Hauptstadt schließen könnte? Warum nicht die West-Tangente, die den Verkehr der Nord-West-Achse kanalisieren soll, bis nach Pétingen im Südwesten weiterführen? Und wenn die Autobahn um Luxemburg-Stadt für den Schwerverkehr gesperrt wird, wie es Erna Hennicot-Schoepges vorgeschlagen hat, wo sollen die Lastwagen tanken? Vielleicht doch an der Tankstelle in Künztzig, für die es - großes Ministerinnen-Ehrenwort - überhaupt keine Pläne gibt?

IVL gegen Naherholung

Es mutet paradox an, dass auch Innenminister Michel Wolter sich für neue Straßen stark macht. Die Landesplanungsabteilung seines Ministeriums ließ vor einiger Zeit eine Pilotstudie "Ausstattung und Vernetzung von Naherholungs- und Freizeitangeboten in der Südregion Luxemburgs" erstellen. Das Projekt läuft im Rahmen des EU-Programms "Interreg IIC" und gibt unter anderem einen Überblick über die noch vorhandenen Natur-Ressourcen im Minett. "Ziel der Studie war es, Wege zu finden, wie über den Ansatz der Entwicklung einer räumlichen Vision zur Vernetzung der regionalen Naherholungspotenziale allgemein die Lebensqualität in und das Image der Region verbessert werden können", heißt es in der Einleitung.

Nicht von ungefähr kritisiert der Mouvement Ecologique die Zerschneidungseffekte, die von Projekten wie "Jonction de Sélange" und verlängerter West-Tangente ausgehen würden, ebenso wie die Zerstörung von Naherholungsgebieten durch die diversen Umgehungsstraßen. Aufschlussreich ist auch, dass die bereits bestehende Collectrice in dieser Studie als "besonderer Negativfaktor" bezeichnet wird: "Der Zerschneidungseffekt dieser Autobahn ist sehr hoch, weil sie die Region auf der gesamten Länge durchquert und die Doggerstufe von der vorgelagerten Ebene stellenweise abtrennt." Was würde eine Studie in 20 Jahren feststellen müssen, wenn alle geplanten Straßenprojekte realisiert würden?



Karte aus der "Interreg IIC"-Studie. Die IVL-Projekte werden sowohl den Naherholungsgürtel der Doggerstufe angreifen als auch den Grüngürtel zur Stadt Luxemburg zerschneiden.

Abteilung für Landesplanung:
www.etat.lu/MI/MAT
Mouvement Ecologique:
www.emweltzenter.lu