



**PRÄSIDENTSCHAFT DES GROSSHERZOGTUMS LUXEMBURG**

**TASK FORCE**

**"VERKEHRSINFRASTRUKTUREN"**

**12. NOVEMBER 2001 MONDORF-LES-BAINS**

## Inhaltsverzeichnis

N°	Projekt	Bezeichnung	Seite
1	IR-A-1	Strassenverbindung N33 – B 269 zwischen St Avold und Saarlouis.	5
2	IR-A-2	Verbindung zwischen der N153 (Lothringen) und den B407/B51/A64 (Saarland und Rheinland-Pfalz) mit Anbindung an die A8 die Saarbrücken mit dem Stahlbecken von Luxemburg verbindet.	7
3	IF-A-1 + IF-E-7	TGV-Est Européen : Anschluss an Luxembourg und an Saarbrücken und Mannheim.	9
4	IF-A-2 + IF-A-3	Ununterbrochenen Verkehr der Züge zwischen Metz und Saarbrücken bis zum Einsatz des neuen Zugmaterials ausgerüstet mit dem deutschen Sicherheitssystem Indusi. Weiterführung der Saarbahn nach Forbach.	12
5	IF-H-4	Reaktivierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonen nahverkehrs in der Relation Perl – Apach – Thionville.	15
6	IR-B-1	Bau der Autobahn A8/A13 zwischen Saarbrücken und dem Stahlbecken von Luxemburg.	17
7	IR-B-2	B10, zweispuriger Ausbau der Strecke Pirmasens – Landau.	19
8	IF-B-1	Gestaltung einer ÖPNV – Verbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken.	21
9	IR-E-1	Verbindungsstrasse nach Micheville / Umfahrung von Audun-le-Tiche.	23
10	IR-E-2	Notwendigkeit einer neuen Nord-Süd-Autobahnverbindung im lothringer Moseltal.	26
11	IF-E-1 + IF-E-3	Ausbau des Zugverbindung Nancy-Metz-Luxemburg durch den Einsatz von Doppelstockwagen und durch eine Verbesserung der Infrastrukturkapazität.	28
12	IF-E-2	Verbesserung des Angebotes auf der Zugstrecke zwischen Luxemburg und Longwy.	31
13	IF-E-4	Verlängerung der Strecke Bettemburg – Düdelingen bis nach Volmerange-les-Mines.	33
14	IF-E-6 + IF-I-1	Verbesserung der Zugverbindungen auf der Strecke Brüssel – Luxemburg – Metz – Strasbourg.	35
15	IR-F-1	L700, Flugplatz Zweibrücken – Bitche.	37

<b>N°</b>	<b>Projekt</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Seite</b>
16	IF-G-1 + IF-E-5	Entwicklung der Nord-Süd Infrastrukturkapazitäten im Güterverkehr.	39
17	IR-H-1	A 1, Anschlussstelle Daun – Anschlussstelle Blankenheim (Nordrhein-Westfalen).	41
18	IR-H-2	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61).	43
19	IR-H-3	A 64, Nordumfahrung Trier.	45
20	IF-H-1	Problematik der Interregiozüge Luxemburg – Trier – Koblenz.	47
21	IF-H-2	Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier.	49
22	IF-H-3	Eisenbahnverbindung Luxemburg – Frankfurt.	51
23	IR-I-1 + IR-G-1	Durchgehende Straßenverbindung zwischen Longwy und Arlon (N52 – A28) als direkte Autobahnverbindung A31 - E 411. Anschluss der A13 an die A28 bei Sélange.	53
24	IR-I-2 + IR-J-1	Verbindung Wemperhaardt – St Vith (N62). Querverbindung Bitburg – Basotgne zwischen der A60/A27 im Osten und der A26 im Westen.	56
25	IF-I-2	Eisenbahnverbindung nach Lüttich und den Niederlanden.	58
26	IR-J-2	A 60, Bundesgrenze bei Steinebrück – Bitburg – Wittlich.	60
27	IR-K-1	Austausch von Verkehrsinformationen.	61
<b>ANLAGEN :</b>			
		Karte mit den bestehenden Infrastrukturen.	65
		Karte mit den Straßenbauprojekten.	68
		Karte mit den Eisenbahnprojekten.	71

# Note explicative au sujet de la désignation des projets

## Erklärung betreffend die Bezeichnung der Projekte

Type de projet  
Art des Projektes

Relation entre partenaires  
Beziehung zwischen den Partnern

Numéro courant  
Laufende Nummer

Exemple : Beispiel :	<b>IR – E – 1</b>
-------------------------	-------------------

Type de projet : Art des Projektes :	IR = Infrastructure Routière = Straßenbauprojekte IF = Infrastructure Ferroviaire = Eisenbahnprojekte
---	--

Relation entre partenaires Beziehung zwischen den Partnern	Lorraine Lothringen	Luxembourg Luxemburg	Préanie-Palatinal Rheinland-Pfalz	Région Wallonne Region Wallonien
Sarre Saarland	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
Lorraine Lothringen		<b>E</b>	<b>F</b>	<b>G</b>
Luxembourg Luxemburg			<b>H</b>	<b>I</b>
Rhénanie-Palatinat Rheinland-Pfalz				<b>J</b>
Région wallonne Wallonische Region				
<b>K</b>	Concernes tous les Partenaires Betrifft sämtliche Partner			

<b>N° 1</b>	<b>Projekt IR-A-1</b>
	<b>Straßenverbindung N33 – B 269 zwischen St Avold und Saarlouis</b>

**Die angestrebten Ziele:**

- Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Industrie-Schwerpunkten Saarlouis/Dillingen und St. Avold sowie zwischen dem deutschen und dem französischen Autobahnnetz.
- Schaffung einer neuen Entwicklungsachse für Industrie und Gewerbe.
- Beitrag zur Standortverbesserung für das Saarland und Lothringen.
- Entlastung der Ortsdurchfahrten in der Kreisstadt Saarlouis und in den Gemeinden Überherrn und Creutzwald.

**Beschreibung des Projekts:**

Auf französischer Seite ist die Straßenverbindung (RN33) zwischen der Autobahn A4 (Anschlussstelle St.Avold/Carling) und Creutzwald bereits fertiggestellt. Es fehlt noch die rd. 4 km lange Umgehung Creutzwald, deren zweispuriger Bau im Planvertrag 2000-2006 vorgesehen ist. Die Umgehung Carling ist erst zweispurig, mit Vorleistungen (Grunderwerb, Erdbau, Brückenbau) für eine Erweiterung auf vier Spuren, ausgebaut.

Die Straßenverbindung auf deutscher Seite (Bundesstraße B269) schließt an der Umgehung Creutzwald an, führt östlich an der Gemeinde Überherrn vorbei, durchquert die Bistau, steigt auf den Lisdorfer Berg und erschließt dabei die vorhandenen Industriegebiete der Gemeinde Überherrn und das geplante Industriegebiet "Lisdorfer Berg" der Kreisstadt Saarlouis. Vom Lisdorfer Berg führt die Straßenverbindung ins Saartal und bindet an die Autobahn A620 Saarbrücken-Saarlouis an. Die Länge der neu zu bauenden Straßenverbindung auf deutscher Seite zwischen der Bundesgrenze Deutschland/Frankreich und der Autobahn A620 beträgt rd. 9,3 km. Die neue Bundesstraße wird einen zweispurigen Querschnitt mit Zusatzfahrstreifen in den Steigungstrecken erhalten. Die Knotenpunkte werden zum Teil kreuzungsfrei, zum Teil nicht kreuzungsfrei ausgebildet.

Im Jahre 2001 wird das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

**Die betroffenen Partner:**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Direction régionale de l'Équipement de Lorraine.
- Ministerium für Wirtschaft, Saarbrücken.

**Weitere betroffene Partner:**

- Conseil Régional de Lorraine.
- Conseil Général de la Moselle.
- Kreisstadt Saarlouis.
- Gemeinde Überherrn.
- Gemeinde Creutzwald.

**Weitere betroffene Projekte:**

- Keine.

**Erhoffter Nutzen:**

- Stärkung der Industrieregionen im Saarland und in Lothringen,
- Standortverbesserung der Region,
- Entwicklung neuer Industriegebiete,
- Entlastung der Siedlungen beiderseits der Grenze

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Deutsche Seite:		Französische Seite	
Planfeststellungsverfahren:	2001	Studien:	bis 2002
Bauvorbereitung:	2002	Grunderwerb:	2002-2003
Baubeginn:	2003	Baubeginn:	Ende 2003
Inbetriebnahme:	2008	Inbetriebnahme:	2003

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Einstufung im neuen Straßenbedarfsplan des Bundes
- Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses
- Bedarfsgerechte Finanzierung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

**Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

- Es handelt sich um ein vordringliches Projekt mit großem Verkehrs- und Entwicklungswert.
- Anzustreben ist die gleichzeitige Fertigstellung dieser Straßenverbindung auf deutscher und französischer Seite.

<b>N° 2</b>	<b>Projekt IR-A-2</b>
	<b>Verbindung zwischen der N153 (Lothringen) und den B407/B51/A64 (Saarland und Rheinland-Pfalz) mit Anbindung an die A8 die Saarbrücken mit dem Stahlbecken von Luxemburg verbindet</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Ziel dieses Projektes ist die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung im Bereich der National-/Bundesstraße zwischen der A31 in der Nähe von Thionville im Süden und der A48 (Luxemburg-Trier) im Norden mit Anbindung auf halber Strecke an die neue Autobahn A8 an der Anschlussstelle Perl.

**Beschreibung des Projekts:**

Auf französischer Seite beginnt das Begradigungsprojekt an der A31 östlich von Illange, dann führt die Verbindung südöstlich um Yutz herum über eine autobahnähnliche Straße (1995 in Betrieb genommen), erschließt auf ihrem Weg nach Norden mehrere Industrie- und Gewerbegebiete, führt dann über die Umgehung von Koenigsmacker (Inbetriebnahme im Jahr 2000) an den Ortschaften Koenigsmacker und Metrich vorbei und endet am Ortseingang von Petite Hettange. Eine Weiterführung bis zur A8 (Luxemburg/Saarland) ist derzeit nicht geplant, die französischen Behörden wären jedoch bereit, die Studien im Hinblick auf die Reservierung eines Korridors für einen künftigen Bau wiederaufzunehmen. Das grenzüberschreitende Teilstück, das durch schwieriges Gelände verläuft, müsste an den Ortschaften Sierck-les-Bains und Apach vorbeiführen.

Auf deutscher Seite verläuft diese Verbindung über die Bundesstraße B419, die Autobahn A8 und die Bundesstraße B407 bis Saarlouis und dann weiter über die Bundesstraße B51 bis nach Trier. Der Anschluss an die A48 könnte über die Westumfahrung Trier erfolgen.

**Die betroffenen Partner:**

- Le Conseil Général de Moselle.
- Das Ministerium für Wirtschaft, Saarbrücken.
- Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz.

**Weitere betroffene Partner:**

- Das Ministère des Travaux Publics des Großherzogtums Luxemburg.

**Erhoffter Nutzen:**

- Verbesserung der Strukturierung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des Straßennetzes durch eine höhere Netzdichte.
- Besserer Schutz der Bewohner in städtischen Gebieten durch den Bau verschiedener Umgehungen auf dieser bereits bestehenden Achse.
- Aufnahme dieser Verbindung in das Netz der empfohlenen Strecken (itinéraires Bis).
- Teilweise Verkehrsentslastung auf der südöstlichen Umgehung der Stadt Luxemburg durch Bereitstellung einer direkteren Ersatzstrecke.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Dieses Projekt, mit dem eine bereits bestehende Achse aufgewertet werden soll, besteht aus einer Vielzahl von eher lokal ausgerichteten Projekten, und daher ist es schwierig, für deren Umsetzung eine allgemeine Planung aufzustellen. Das Ziel ist, alle diese Maßnahmen bis zum Ende dieses Jahrzehnts (2010) abzuschließen.

### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Die Finanzierung für den Abschnitt im Département Moselle, wo das Projekt durch ein sehr unebenes Gelände führt, ist nicht sichergestellt.
- Die neue Strecke beinhaltet das Risiko, dass der Schwerlastverkehr auf diese Achse ausweicht, wenn die LKW-Maut auf deutschen Autobahnen eingeführt wird.

### **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Der Bau dieser Tangente, bestehend aus Nationalstraßen und Bundesstraßen mit Anschluss an drei Autobahnen, und zwar an die A48 in der Nähe von Trier im Norden, die A8 im Dreiländereck in der Mitte und die A31 in der Nähe von Thionville im Süden, die alle drei nach Luxemburg führen, ist für das Großherzogtum von großem Interesse und sollte in jeder Weise unterstützt werden.

<b>N° 3</b>	<b>Projekte IF-A-1 und IF-E-7</b>
	<b>TGV-Est Européen: Anschluss an Luxembourg und an Saarbrücken und Mannheim</b>

### **Die angestrebten Ziele :**

Das primäre Projektziel ist:

- Anbindung des Großherzogtums Luxemburg, des Saarlandes und von Rheinland-Pfalz an das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz.
- Herstellung einer TGV-Verbindung zwischen der luxemburgischen Hauptstadt und der französischen Hauptstadt mit einer Fahrzeit von 2 Stunden und 15 Minuten sowie Herstellung einer Verbindung von rund 3 Stunden zwischen Paris und Mannheim.
- Einrichtung von wenigstens 4 TGV-Direktverbindungen pro Tag (hin und zurück) in der Relation Paris - Luxemburg.
- Aufwertung der wichtigen Hauptverkehrsachse Paris – Budapest.

Die sekundären Projektziele sind:

- Einführung eines Fahrplans, der problemlose Anschlüsse zwischen den Zügen auf den Strecken Luxemburg – Metz – Nancy und Saarbrücken – Forbach – Metz und den TGV, die auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke verkehren werden, gewährleistet.
- Einrichtung einer TGV-Verbindung zwischen Luxemburg und Straßburg mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 25 Minuten in der zweiten Umsetzungsphase des TGV-Est-européen.
- Einrichtung von wenigstens 4 TGV-Direktverbindungen pro Tag (hin und zurück) in dieser Relation.

### **Beschreibung des Projekts:**

Das Projekt sieht für Frankreich die Anbindung der Strecke Luxemburg – Metz und der Strecke Metz - Nancy an die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke des TGV Est-européen bei Pagny sur Moselle und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140 km/h im Ausgang von Thionville und auf 150 km/h im weiteren Streckenverlauf zur luxemburgischen Grenze vor. Im Hinblick auf eine Verbesserung der Geschwindigkeit sind ein Ausbau der Strecke Luxemburg - Metz sowie optional eventuelle weitere Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Fahrplantrassen vorgesehen.

Das Großherzogtum Luxemburg beteiligt sich gemeinsam mit dem französischen Staat und seinen regional zuständigen Gebietskörperschaften an der Finanzierung des Projektes.

### **Die betroffenen Partner:**

- Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports (Frankreich).
- Conseils Généraux de la Moselle, de la Meuse, de la Meurthe et Moselle et des Vosges.
- Conseil Régional de la Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- SNCF.
- Ministère des Transports (Luxemburg).
- CFL.

- Société Rhealys.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland Pfalz.
- DB AG.

**Weitere betroffene Partner:**

- Aktionskomitee für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene.

**Weitere betroffene Projekte:**

- Elektrifizierung der Vogesen-Strecken Lun ville - Saint Di  und Nancy – Epinal - Remiremont.
- Erhöhung der Kapazitäten und Leistungen der Schieneninfrastrukturen auf der Achse Nancy - Metz - Thionville - Luxemburg.

**Erhoffter Nutzen:**

- Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen Luxemburg und Paris, Luxemburg und Straßburg sowie Metz und Saarbrücken.
- Mehr Qualität für die Bahnkunden.
- Entlastung der Straßenachsen zwischen Luxemburg - Paris, Luxemburg - Straßburg und Metz - Saarbrücken.
- Senkung der durch den Mobilitätsbedarf verursachten externen Kosten durch die Möglichkeit des Rückgriffs auf ein Verkehrsmittel, das verstärkt die natürliche Umwelt schont.
- Bestätigung der Vorteile der Bahn für eine gemischte Kundschaft, d.h. Geschäftsleute und Touristen, im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln in den betroffenen Relationen.
- Stärkere Nutzung der Relationen durch Geschäftskunden auf Grund des Angebotes von leistungsfähigen Relationen, die eine Hin- und Rückfahrt am selben Tag ermöglichen.
- Positive Folgen für die Wachstums-, Struktur- und Integrationseffekte dank eines verbesserten Zugangs zur Saar–Lor–Lux-Region.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

*Luxemburgische Seite*

Die Inbetriebnahme des TGV auf der bestehenden Strecke ist für 2006 geplant.

*Deutsche Seite*

Die Inbetriebnahme des TGV auf der bestehenden Strecke ist für 2006 geplant.

*Französische Seite*

Die Inbetriebnahme des TGV ist für 2006 geplant.

### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Das Vereinbarungsprotokoll zwischen dem Großherzogtum und Frankreich wird derzeit ausgearbeitet.
- Einhaltung der Vereinbarungen von La Rochelle.
- Finanzierung der 2. Phase auf deutscher Seite.
- Fahrzeuge: beim derzeitigen Stand wird die Verbindung mit den "Réseau-Fahrzeugen" in Betrieb genommen, ein interoperabler Verkehr ab Straßburg nach Deutschland ist damit jedoch nicht möglich.

### **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

- Die Einhaltung des Zeitplans für die Inbetriebnahme in 2006 hat Vorrang.
- Einsatz der IC3-Züge in der Relation Paris - Frankfurt bereits vor Inbetriebnahme der neuen Strecke.
- Im Vorfeld Verbesserung der Relation Saarland - Paris durch Verbindungen im Zweistundentakt.

<b>N° 4</b>	<b>Projekte IF-A-2 und IF-A-3</b>
	<b>Ununterbrochenen Verkehr der Züge zwischen Metz und Saarbrücken bis zum Einsatz des neuen Zugmaterials ausgerüstet mit dem deutschen Sicherheitssystem Indusi. Weiterführung der Saarbahn nach Forbach</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Die primären Ziele sind:

- Dauerhafte Gewährleistung des Personenverkehrs auf der Schiene zwischen Metz und Saarbrücken durch Einsatz interoperabler Fahrzeuge.
- Direkte Bahnverbindung zwischen der Agglomeration Forbach und der City von Saarbrücken sowie Einrichtung einer Direktverbindung mit klassischen Zügen zwischen Saarbrücken und Metz ohne Umsteigen in Forbach.

Die sekundären Ziele sind:

- Verbesserung des Verkehrsangebotes durch kürzere Taktzeiten, Optimierung der Anschlüsse in den Bahnhöfen von Metz und Saarbrücken und ein multimodales Tarifsysteem vom Typ Flexway.
- Weiterführung der Saarbahnverbindung von Saarbrücken ins lothringische Kohlerevier.

**Beschreibung des Projekts:**

Mit Ihrer Unterschrift unter das Protokoll vom 30. November 2000 haben der Lothringische Regionalrat und das Land Saarland beschlossen :

- die Attraktivität der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Metz-Forbach-Saarbrücken zu verbessern, hauptsächlich durch eine Takt-Verdichtung zwischen Metz und Saarbrücken, durch den Einsatz von neuen Fahrzeugen die sowohl auf dem Netz der SNCF als auch der DB AG verkehren können (Triebwagen vom Typ X 73900) sowie durch die schrittweise Einführung einer neuen Tarifikation vom Typ Flexway zwischen Lothringen und dem Saarland,
- den Nutzen und sowie die technische und reglementarische Machbarkeit einer eventuellen Ausweitung der Saarbahn bis nach Forbach und ins Kohlebecken zu untersuchen.

**Die betroffenen Partner:**

- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.
- DB AG.
- Saarbahn GmbH.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.

**Weitere betroffene Partner:**

- Stadt Forbach.
- Die an der Strecke gelegenen französischen Grenzgemeinden.
- Verkehrsverbände und Gemeindeverbände.
- Stadt Saarbrücken.
- Die an der Strecke gelegenen saarländischen Grenzgemeinden.
- Eisenbahnbundesamt (EBA).

**Weitere betroffene Projekte:**

- Inbetriebnahme des TGV Est Européen.

**Erhoffter Nutzen:**

- Verstärkung der Attraktivität des grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs.
- Erhöhung des Marktanteils des öffentlichen Personenverkehrs beim grenzüberschreitenden Verkehrs.
- Einheitliches grenzüberschreitendes Tarifsysteem.
- Entlastung der Straßen- und Autobahnachsen zwischen Lothringen und dem Saarland.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

## Französische Seite

Die Studie zu den Kapazitäten der Infrastruktur und der Lage der künftigen Haltestellen ist im Rahmen des Planvertrages Staat-Region 2000-2006 vorgesehen.

Der wirtschaftliche Nutzen soll in der Studie über den öffentlichen Personenverkehr im Département Moselle untersucht werden, mit der im Jahr 2002 begonnen wird.

Geplante Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge und Verbesserung der Erschließung ab Ende 2002.

## Deutsche Seite

Geplante Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge und Verbesserung der Erschließung ab Ende 2002.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Begrenzte Kapazität der Schieneninfrastrukturen, vor allem auf Grund des starken Güterverkehrs.
- Abstimmung dieses neuen Angebotes auf die TER-Verbindungen (Regionalschnellzüge) Metz-Forbach-Saarbrücken.
- Verwendung unterschiedlicher Sicherheitssysteme bei der SNCF und der DB AG.
- Erteilung der Bestellung durch die DB AG im Auftrag des Saarlandes als Voraussetzung für den Beginn der Entwicklung der Dreisystem-Triebwagen und ihre Auslieferung durch den Hersteller.

## **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Die Verbesserung und die Verkürzung der Taktzeiten im grenzüberschreitenden Bahnverkehr Metz - Forbach - Saarbrücken, die im Rahmen des Protokolls vorgesehen sind, das am 30. November 2000 zwischen dem Conseil Régional de Lorraine und dem Saarland unterzeichnet wurde, hat Priorität und ist eine Voraussetzung für die Durchführung der Studie zum Saarbahnprojekt.

Neben der Zusammenarbeit, die die SNCF und die DB AG bereits im Hinblick auf die Spezifizierung eines Dreisystem-Triebwagens aufgenommen haben, muss dieses Projekt von den europäischen Institutionen unterstützt werden, um die Interoperabilität zu fördern.

Entsprechend der formellen Verpflichtung, die im Protokoll vom 30. November 2000 zwischen Lothringen und dem Saarland übernommen wurde, müssen das Saarland und die DB AG unbedingt bis spätestens Oktober/November 2001 die beiden grenzüberschreitenden Triebwagen, die sie übernehmen müssen, bei der SNCF bestellen, um die Verbindung Metz-Saarbrücken dauerhaft sicherzustellen und weiterzuentwickeln.

<b>N° 5</b>	<b>Projekt IF-A-4</b>
	<b>Reaktivierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs in der Relation Perl - Apach – Thionville</b>

**Die angestrebten Ziele :**

Nach den guten Erfahrungen in Rheinland-Pfalz mit der grenzüberschreitenden Reaktivierung Winden – Wissembourg soll mit der Reaktivierung Perl – Apach – Thionville eine weitere grenzüberschreitende Verbindung im Schienenpersonennahverkehr geschaffen werden, durch die die Region Trier über Thionville Anschluss an den zukünftigen Hochgeschwindigkeitsverkehr im Metz erhält.

**Beschreibung des Projektes :**

Derzeit verkehren zwischen Trier und Perl Elektrotriebwagen. Da in Frankreich ein anderes Stromsystem vorliegt als in Deutschland, können diese Fahrzeuge nicht ohne weiteres bis Apach und Thionville verlängert werden. Entweder müssen ab Trier durchgehend bis Apach und Thionville zukünftig Dieseltriebwagen eingesetzt werden oder in Perl müsste grundsätzlich umgestiegen werden. Das bisher nachfrageorientierte Angebot zwischen Apach und Thionville müsste dem Taktverkehr aus Richtung Deutschland angepasst werden.

**Die betroffenen Partner :**

- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.
- DB AG.

**Weitere betroffene Partner :**

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz.

Rheinland-Pfalz liegt nicht direkt an der Schienenstrecke Perl – Apach, da die Eisenbahnstrecke Richtung Trier aber wenige Kilometer hinter Perl auf rheinland-pfälzisches Territorium trifft und die Anbindung der Region Trier an Frankreich hiervon berührt ist, ist Rheinland-Pfalz als weiterer betroffener Partner zu nennen.

**Weitere betroffene Projekte :**

- Hochgeschwindigkeitsverkehr über die Relation Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS) mit der Anbindung von Metz an diesen Verkehr.

**Erhoffter Nutzen :**

- Verbessertes Zugang der Region Trier zum französischen Eisenbahnnetz und den zukünftigen Hochgeschwindigkeitsverkehr.
- Förderung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen auf der Schiene zwischen Rheinland-Pfalz, dem Saarland und der Région Lorraine, auch im Hinblick auf eine Förderung des Tourismus in der Region.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung :**

Mit Aufnahme des HGV-Verkehrs auf der POS müsste auch der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Perl und Apach aufgenommen werden können.

Termin hierfür ist das Jahr 2006.

### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung :**

- Das Saarland muss die Initiative auf der deutschen Seite ergreifen, weil der zu reaktivierende Streckenabschnitt in Deutschland vollständig auf saarländischem Territorium liegt.
- Die Région Lorraine muss dem Projekt positiv gegenüberstehen.
- Finanzierung der Verkehrsleistungen.
- Finanzierung und Beschaffung neuer Fahrzeuge, die sowohl im französischen als auch im deutschen Eisenbahnnetz verkehren können.
- Notwendigkeit einer europaweiten Ausschreibung der Strecke Trier-Perl-Apach-Thionville für eine mögliche Inbetriebnahme ab Fahrplanwechsel September 2007 bzw. - im Fall einer früheren Inbetriebnahme - Notwendigkeit ergänzender Vertragsverhandlungen mit der DB Regio AG, mit der 1999 durch den Zweckverband Rheinland-Pfalz Nord und das Saarland ein Verkehrsvertrag über den SPNV auf der Strecke Trier-Perl mit einer Laufzeit von 8 Jahren abgeschlossen wurde.

### **Schlussbetrachtungen und Empfehlungen :**

Sinnvoll könnte eine grenzüberschreitende Studie zum zukünftigen Verkehrspotenzial in der Relation Trier – Perl – Apach – Thionville – Metz sein. Federführend müsste diese vom Saarland und Région Lorraine durchgeführt werden.

<b>N° 6</b>	<b>Projekt IR-B-1</b>
	<b>Bau der Autobahn A8/A13 zwischen Saarbrücken und dem Stahlbecken von Luxemburg</b>

#### **Die angestrebten Ziele:**

- Schließung einer Lücke im transeuropäischen Straßennetz (**TERN** : **T**rans **E**uropean **R**oad **N**etwork).
- Verbesserung der Verbindungen zwischen den BENELUX-Staaten und dem Süden Deutschlands.
- Herstellung einer Autobahnverbindung zwischen den regionalen Schwerpunkträumen Luxemburg und Saarbrücken.
- Verbesserung der Verbindungen zwischen den europäischen Hauptstädten Brüssel und Luxemburg und dem Süden Deutschlands.
- Entlastung der Gemeinden auf beiden Seiten der Grenze vom reinen Durchgangsverkehr.
- Aufwertung des Saarlandes und des Großherzogtums Luxemburg.

#### **Beschreibung des Projektes:**

**Auf luxemburgischer Seite** beginnt die „Saarautobahn“ (A13) an der Einmündung der Collectrice du Sud in in das Bettemburger Kreuzes (A3/A13), verläuft entlang der französischen Grenze, führt im Nord-Osten um die Ortschaft Mondorf herum, durchquert das Plateau von Burmerange und führt hinunter ins Moseltal, um nördlich der Ortschaft Schengen die deutsche Grenze zu überqueren. Auf der Verbindungsstrecke mit einer Länge von 20 km gibt es fünf Anschlussstellen, und zwar Hellange (N13), Frisange (N3), Altwies (N16), Mondorf (N16) und Schengen (N10). Die markanten Bauwerke sind der Markusberg-Tunnel mit einer Länge von 1.575 m und die Talbrücke von Schengen mit einer Länge von 600 m, die an der deutsch-luxemburgischen Grenze über die Mosel führt.

Alle Arbeiten verlaufen plangemäß, die Inbetriebnahme ist für Ende 2002 vorgesehen. Dieses Programm könnte nur noch durch die Verzögerung gestört werden, die durch das Verwaltungsgerichtsverfahren wegen Verstoß der Genehmigungsverfahren für ein Teilstück von 2 km im Süden von Hellange gegen die Richtlinie 97/11/EG entstehen könnte.

**Auf deutscher Seite** ist ein erster Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Merzig/Wellingen (B406) und Perl-Berg (B407) bereits in Betrieb. Bei dem restlichen Teil zwischen der zuletzt genannten Anschlussstelle und der luxemburgischen Grenze mit einer Länge von 4,5 km verlaufen die Arbeiten nach Plan, sodass eine Inbetriebnahme Ende 2002 sichergestellt ist.

#### **Die betroffenen Partner:**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Ministerium für Wirtschaft, Saarbrücken.
- Le ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées.

#### **Weitere betroffene Partner:**

- Gemeinde Perl.
- Gemeinden Frisange, Mondorf, Burmerange und Remerschen.

**Erhoffter Nutzen:**

- Verbesserung der Trassierungsmerkmale.
- Entwicklung der Flächen entlang der neuen Autobahn.
- Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr.
- Aufwertung der Großregion im Kontext des europäischen Marktes.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Luxemburgische Seite:

Inbetriebnahme laut Plan Anfang 2003

Deutsche Seite:

Abschluss der Arbeiten im Herbst 2002

**Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

Auf Grund der beschränkten Finanzmittel wurde auf einem Teilstück von 5 km im Westen des Tunnels Pellingier-Berg bisher nur die Hälfte des Unterbaus für die Autobahn hergestellt. Auf diesem Abschnitt wurden alle Kunstbauten in der endgültigen Breite hergestellt, sodass hier eine vierspurige Autobahn gebaut werden kann.

<b>N° 7</b>	<b>Projekt IR-B-2</b>
	<b>B10, vierstreifiger Ausbau der Strecke Pirmasens – Landau</b>

### **Die angestrebten Ziele:**

Der ursprünglich vorgesehene Weiterbau der A8 von Pirmasens nach Kandel / Karlsruhe musste zur Schonung des Naturparkes Pfälzerwald aufgegeben werden. Diese internationale Verbindungsfunktion soll nunmehr entsprechend dem Fernstraßenausbaugesetz langfristig eine durchgehende vierstreifig auszubauende B10 übernehmen. Die Bundesstraße B10 verbindet die Westpfalz mit dem Raum Pirmasens über die Autobahn A65 bei Landau direkt mit den Wirtschaftszentren Rhein-Neckar und Karlsruhe. Zusammen mit der geplanten Landesstraße L700 vom Regionalflughafen Zweibrücken nach Hornbach werden damit auch die Verbindungen zu den französischen Regionen Elsass und Lothringen wesentlich verbessert. Für die B10 ist ein durchgehend vierstreifiger Ausbau aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung notwendig. Die künftigen Verkehrsbelastungen werden im Zuge der B10 bis zu 39.000 Kfz/24 Std. bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 20% betragen.

### **Beschreibung des Projektes:**

Es ist ein durchgängiger vierstreifiger Ausbau einer Bundesstraße zwischen Pirmasens und Landau vorgesehen. Es erfolgt für verkehrlich hochbelastete Abschnitte bei Pirmasens bereits ein vierstreifiger Ausbau, bei Landau werden für vierstreifige Streckenabschnitte die Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Für den mittleren Streckenabschnitt zwischen Hinterweidenthal und Annweiler werden Machbarkeitsstudien für den vierstreifigen Ausbau erstellt.

### **Die betroffenen Partner:**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.

### **Weitere betroffene Partner:**

- Keine.

### **Weitere betroffene Projekte:**

- Lückenschluss der Bundesautobahn A 8 Luxemburg - Saarbrücken.
- Neubau der L700 zwischen dem Flugplatz Zweibrücken und der Landesgrenze.
- Ortsumgehungen im Zuge der B427.

### **Erhoffter Nutzen:**

- Ausbau der transeuropäischen Verbindung Metz – Saarbrücken – Pirmasens – Karlsruhe.
- Herstellung einer direkten vierstreifigen Verbindung von Lothringen - Saarland über die West- und Südpfalz nach Baden-Württemberg.
- Erschließung der West- und Südpfalz.
- Anbindung des ländlichen Raumes.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

- Der Abschnitt von der A8/A62 bis Fehrbach soll 2003 vierspurig unter Verkehr gehen.
- Der Abschnitt Einmündung der B270 bis Haseneck soll in 2003, und
- der Abschnitt Walmersbach bis Hinterweidenthal in 2004 begonnen werden.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

Der Ausbau ist mit den Belangen des Naturraums und der Fremdenverkehrsregion Pfälzerwald in Einklang zu bringen.

**Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

Sinnvoll ist ein schrittweiser, vierstreifiger Ausbau der B10 zwischen Pirmasens und Landau unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Natur und Landschaftsschutzes. Die Landesregierung unterstützt den Ausbau der Bundesstraße B10 durch eine Mitfinanzierung von einzelnen Abschnitten.

<b>N° 8</b>	<b>Projekt IF-B-1</b>
	<b>Gestaltung einer ÖPNV – Verbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken</b>

**Die angestrebten Ziele:**

- Leistungsstarke Relation ins Saarland und darüber hinaus.
- Anschluss an das künftige Hochgeschwindigkeitsnetz, das Paris über Saarbrücken mit Frankfurt verbindet.

**Beschreibung des Projekts:**

Derzeit existiert zwischen Luxemburg und dem Saarland nur eine einzige leistungsstarke Relation mitten am Nachmittag: Diese Relation mit einer Fahrtzeit von 1 Stunde und 42 Minuten führt über Metz. Bei allen anderen Verbindungen beträgt die Fahrtzeit mehr als 2 Stunden und liegt in der Mehrzahl der Fälle bei rund 2 Stunden und zwanzig Minuten. Diese Relationen gehen in der Regel über Trier, wo die Anschlüsse nicht optimal sind.

Das Ziel ist, Luxemburg an das künftige deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden, dessen Strecke Paris - Frankfurt über Saarbrücken führt. Der Vorteil einer guten Verbindung nach Saarbrücken besteht darin, dass Luxemburg einen leistungsstarken Zugang zu den Relationen des ICE-Netzes nach Süddeutschland erhält.

Derzeit existiert kein Schieneninfrastrukturprojekt für eine Direktverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken. Aus diesem Grunde kommt es darauf an, nach alternativen Lösungen für eine direkte Zugverbindung zu suchen und das öffentliche Serviceangebot zu verbessern. Die INTERREG-Studie hat ergeben, dass bei einer Streckenführung über Trier oder Metz keine optimale Verbindung zwischen Luxemburg und dem Südosten Deutschlands hergestellt werden kann, sondern dass diese über Saarbrücken führen muss. Im Anschluss an diese Studie lässt sich aus der Stellungnahme der CFL folgern, dass die einzige konkurrenzfähige Lösung gegenüber der PKW-Benutzung die Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken ist, auch wenn die Möglichkeit der Beibehaltung bzw. Einrichtung guter Zugrelationen über Metz eingeplant werden muss, was aber die Abstimmung der Fahrpläne der Regionalzüge Luxemburg - Metz - Nancy mit den Fahrplänen des TGV-Est Européen voraussetzt. Mit der Inbetriebnahme der TGV-Verbindung zwischen Paris, Straßburg und Frankfurt könnte diese Relation weiter an Attraktivität gewinnen.

**Die betroffenen Partner:**

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Rheinland-Pfalz.
- DB AG
- Regionalbus Saar-Westpfalz.
- Ministère des Transports (Luxemburg).
- CFL.

**Weitere betroffene Partner:**

- Conseil Général de la Moselle.
- Conseil Régional de la Lorraine.
- Ministère de l'Équipement, du Logement et du Transport.
- Réseau Ferré de France.

- La Société Nationale des Chemins de Fer Français.

#### **Weitere betroffene Projekte:**

- Interregio-Relation Luxemburg – Trier – Koblenz.
- Verbindung Luxemburg – Frankfurt.
- Anbindung von Luxemburg an den TGV Est européen.
- Saar-Lux-Bus zwischen Merzig und Luxemburg.

#### **Erhoffter Nutzen:**

- Erhöhung der Qualität für die Bahnkunden.
- Entwicklung eines leistungsstarken Angebotes für den grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr, das mit dem Quell- und Umsteigeverkehr aus Luxemburg den Anschluss an die Zugverbindungen ab Saarbrücken nach Süddeutschland gewährleistet.
- Verkehrsentslastung der Straßenachsen.
- Chance, durch Maßnahmen, die den Wechsel des Transportmittels attraktiver werden lassen, einen Modal Split von 25/75 zu erreichen.
- Senkung der durch den Mobilitätsbedarf verursachten externen Kosten durch die Möglichkeit des Rückgriffs auf ein Verkehrsmittel, das verstärkt die natürliche Umwelt schont.

#### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Strategie der DB AG, die darauf abzielt, regionale Relationen einzustellen, bei denen kein finanzielles Gleichgewicht erreicht wird.
- Neuer Bahnhof von Louvigny.
- Anpassung der bestehenden Fahrpläne.
- Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge (Zug, Bus).

#### **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

- Gewährleistung optimaler Anschlüsse im Bahnhof Metz.

<b>N° 9</b>	<b>Projekt IR-E-1</b>
	<b>Verbindungsstraße nach Micheville / Die Umfahrung von Audun-le-Tiche</b>

### Die angestrebten Ziele:

Die **vorrangigen** Ziele, die mit der Anbindung von Micheville verfolgt werden, sind:

- Bau einer neuen Straßenverbindung zwischen dem Agglomerationsraum Micheville, Villerupt, Russange und Audun-le-Tiche auf französischer Seite und der Autobahn Esch/Alzette–Luxemburg [A4] auf luxemburgischer Seite, um den Pendlern aus Lothringen, die jeden Tag zur Arbeit ins Großherzogtum kommen, die Möglichkeit zu bieten, die Stadt Luxemburg und ihre Gebiete an der Peripherie über eine schnelle, sichere und bequeme Straße zu erreichen.
- Entlastung der Agglomerationen Audun-le-Tiche und Esch-sur-Alzette vom reinen Durchgangsverkehr und damit Beseitigung der Probleme in Bezug auf einen reibungslosen Verkehrsfluss, auf Belästigungen und die Gefährdung der Sicherheit.

Die **sekundären** Ziele, die mit dieser neuen Straßeninfrastruktur verfolgt werden, sind:

- Herstellung einer schnellen und direkten Verbindung zwischen der Nachbarregion Lothringen und dem Standort der Industriebrache ARBED-Esch/Belval, der saniert wird und mit seinen 20.000 neuen Arbeitsplätzen ein wichtiger Schwerpunktraum sein wird.
- Herstellung einer Direktverbindung zum geplanten Park-and-Ride-Parkplatz an der französisch-luxemburgischen Grenze, in unmittelbarer Nähe des Haltepunkts Belval, um den Pendlern die Möglichkeit zu bieten, das Verkehrsmittel zu wechseln und den Zug nach Luxemburg-Stadt zu nehmen.

### Beschreibung des Projektes:

Die neue Straße wird 2 x 1 Spur haben. Mit dem vierspurigen Ausbau auf luxemburgischem Territorium soll ausschließlich dem zusätzlichen Mobilitätsbedarf Rechnung getragen werden, der durch die Folgenutzung des Standortes der Industriebrache ARBED-Esch/Belval entstehen wird.

Auf französischer Seite beginnt die geplante Straße an der RD 16A, östlich der Ortschaft Villerupt, verläuft zwischen Russange und Audun-le-Tiche, biegt dann nach Norden ab und gelangt südlich des Rangierbahnhofs, der an die Industriebrache ARBED-Esch/Belval angrenzt und der mittels einer Unterführung gequert wird, an die luxemburgischen Grenze. Die Durchfahrt durch die Industriebrache selbst erfolgt auf zwei Ebenen, über die untere Ebene wird der internationale Verkehr geleitet, während über die obere Ebene der städtische Ring geführt wird, der zwischen der Plate-forme des Hauts-Fourneaux und der Plate-forme du Square-Mile verläuft. Im Norden der Industriebrache mündet die Trasse nicht in den Verteilerkreis von Raemerich, der derzeit am Ende der Autobahn A4 liegt, sondern sie verläuft weiter geradeaus, passiert die N31 zwischen Belvaux und Esch/Alzette, führt nördlich um die Siedlung Raemerich herum und geht dann ab der Unterführung unter dem CR 110 in die Autobahn A4 Esch/Alzette-Luxemburg über.

Auf dem Territorium des Großherzogtums wird die neue Verbindung den Status einer Kraftfahrstraße haben.

### **Die betroffenen Partner:**

- Le Conseil Général de la Moselle.
- Le ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées, Luxemburg.
- Le ministère de l'Intérieur – Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme [DATUR], Luxemburg.

### **Weitere betroffene Partner:**

- Die Gemeinden Audun-le-Tiche und Russange,
- Réseau Ferré de France,
- Etablissement Public de la Métropole Lorraine,
- Mme le Préfet de la Région Lorraine.
- Die Gemeinden Sanem und Esch-sur-Alzette.
- Die Entwicklungsgesellschaft AGORA.
- Das Verkehrsministerium Luxemburg (Park-and-Ride-Parkplatz, Haltepunkt Belvaux).
- La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

### **Weitere betroffene Projekte:**

- Projekt zur Entwicklung des Standortes Micheville.
- Ausbau der Eisenbahnstrecke Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche bis Villerupt oder Micheville.

### **Erhoffter Nutzen:**

- Verbesserung der Verkehrs- und Sicherheitsbedingungen bei der Durchfahrt durch die Stadt Audun-le-Tiche.
- Entlastung des Verteilerkreises von Raemerich vom grenzüberschreitenden Verkehr und damit Beseitigung der Trennung zwischen der Siedlung Raemerich und der Stadt Esch.
- Fernhaltung des grenzüberschreitenden Verkehrs, der die Autobahn A4 sucht, aus den westlichen Vierteln der Stadt Esch/Alzette (rue d'Audun, rue des Accacias, avenue des Terres Rouges, boulevard Prince Henri, Petit Contournement, boulevard Charles de Gaulle, rue de Belvaux).
- Unterbindung jedes störenden Verkehrs durch Verzicht auf eine Verbindungsstraße zwischen der Verbindung Micheville und dem CR168, der auch weiterhin eine lokale Verbindung zwischen Esch/Alzette und Belvaux bleiben soll.
- Chance, dank der Einrichtungen, die einen Wechsel des Verkehrsmittels unterstützen, eine Verteilung von 25/75 auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) zu erreichen.
- Möglichkeit des späteren Anschlusses der Standorte der Halde Ehlerange (auf luxemburgischer Seite) und der Halde Terre Rouge (auf französischer Seite) an die Verbindung Micheville, wenn diese in Zukunft einer Folgenutzung zugeführt werden.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Luxemburgische Seite

Verfahren und Studien: 2001 – 2002

Baubeginn: 2003

Inbetriebnahme: 2005

Französische Seite

Verfahren und Studien: 2001 - 2003

Baubeginn: 2003

Inbetriebnahme: 2005

### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Bei Führung der Trasse über einen Teil des Planums der Bahnstrecke Audun-le-Tiche – Fontoy (bei den Vorgesprächen mehrheitlich befürwortete Lösung) ist ein Ausbau des Eisenbahnnetzes in Richtung des Plateaus von Micheville nicht mehr möglich.  
Bei der Alternativlösung entstehen ganz erhebliche umweltrelevante und finanzielle Auswirkungen.
- Die Umsetzung des Projektes hängt von der Entscheidung betreffend die erneute Nutzung des Eisenbahnplanums und den Ergebnissen der Studie zur Aufwertung der alten Industriestandorte im Alzette-Becken ab (EPML-Studie, die von der Präfektin der Region Lothringen in Auftrag gegeben wurde).
- Die Anschlussstelle im Süden, über die man den Standort der Industriebranche ARBED-Esch/Belval erreicht, ebenso wie der Park-and-Ride-Parkplatz liegen vollständig auf französischem Territorium.
- Die künftige Südumfahrung von Belvaux und Oberkorn führt an zwei Stellen über französisches Territorium.
- Übernahme der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03. März 1997 betreffend die Beurteilung der Auswirkungen bestimmter öffentlicher und privater Projekte auf die Umwelt in das nationale luxemburgische Recht.

### **Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

- Das Projekt zum Bau der Verbindung Micheville muss absoluten Vorrang haben.
- Es muss sichergestellt werden, dass diese Straße und der Park-and-Ride-Parkplatz im Süden des Standortes der sanierten Industriebranche Arbed-Esch/Belval und der Station Belval zum selben Zeitpunkt in Betrieb genommen werden und gleichzeitig ein leistungsstarker Pendelverkehr auf der Schiene zwischen dieser Station und dem Hauptbahnhof von Luxemburg eingerichtet wird.
- Ebenso muss darauf geachtet werden, dass auch die Straßeninfrastrukturen beider Seiten (Luxemburg und Moselle) gleichzeitig in Betrieb genommen werden.

<b>N° 10</b>	<b>Projekt IR-E-2</b>
	<b>Notwendigkeit einer neuen Nord-Süd Autobahnverbindung im Lothringer Moseltal</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Auf Grund der Auslastung der A31 muss der Bau einer neuen Nord-Süd-Autobahn eingeplant werden, um einen reibungslosen Verkehr im Moseltal zu gewährleisten; dies betrifft sowohl den internationalen und nationalen Durchgangsverkehr als auch die Erschließung der lothringischen Metropole.

**Beschreibung des Projekts:**

Das Projekt sieht den Bau einer neuen Autobahntrasse zwischen dem Gebiet von Toul und dem Norden des lothringischen Moseltals vor, die in Konzession betrieben werden soll.

Die neue Trasse wird über einige Abschnitte der aktuellen A31 führen und durch Umfahrungen um die großen Metropolen herum ergänzt werden. Die Teile der heutigen A 31, die nicht in diese neue Trasse integriert werden, werden in städtische Schnellstraßen umgewandelt, die die Industrie- und Gewerbegebiete erschließen und als Zufahrt in die Städte dienen.

**Die betroffenen Partner:**

- Der französische Staat
- Ein Konzessionsnehmer, der noch ausgewählt werden muss
- Die lothringischen Gebietskörperschaften

**Weitere betroffene Projekte:**

- Ergänzung und Verflechtung mit dem nationalen französischen Straßennetz sowie den anderen strukturierenden Straßenachsen (Beispiele: A 30, RN 52, A 4, A 31, RN 4).

**Erhoffter Nutzen:**

- Wiederherstellung einer echten Nord-Süd-Autobahnstrecke
- Entlastung der A 31, Rückbau als städtische Schnellstraße und Erhöhung der Sicherheit auf dieser Achse
- Verbesserung des Zugangs zu den Wirtschafts- und Logistikgebieten im lothringischen Moseltal

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

- Muss noch festgelegt werden

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

Der französische Staat hat das Projekt A 32 im Rahmen der neuen "schémas de services collectifs" ( Vorhaben der öffentlichen Daseinsfürsorge ) im Bereich Verkehr, die im Jahr 2001 verabschiedet wurden, nicht berücksichtigt.

### **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Da für die Zukunft die Existenz einer leistungsstarken Nord-Süd-Autobahnstrecke, die von Vorteil für die Großregion ist, sichergestellt werden muss, ist es erforderlich, dass der französische Staat das Projekt der A 32 einplant, damit sie bis 2010-2015 gebaut und in Betrieb genommen werden kann.

<b>N° 11</b>	<b>Projekte IF-E-1 und IF-E-3</b>
	<b>Ausbau des Zugverbindung Nancy-Metz-Luxemburg durch den Einsatz von Doppelstockwagen und durch eine Verbesserung der Infrastrukturkapazität</b>

### **Die angestrebten Ziele:**

Mit der Anschaffung neuer Personenzüge mit hohem Fassungsvermögen, die im Rahmen des am 10. April 2001 unterzeichneten Protokolls vorgesehen ist, soll dank der Verbesserung des Kapazitätsangebotes auf der Strecke Nancy-Metz-Thionville-Luxemburg die Zunahme des Verkehrs auf dieser Strecke gefördert werden.

Mit der Erhöhung der Kapazitäten der Schieneninfrastrukturen wird Folgendes angestrebt:

- Entlastung der Achse Nancy – Metz – Luxemburg;
- Sicherstellung und Verbesserung der Pünktlichkeit der Züge, die auf dieser Strecke verkehren;
- Schaffung zusätzlicher Fahrplantrassen, um ein besseres Angebot zwischen Lothringen und Luxemburg entwickeln zu können.

### **Beschreibung des Projekts:**

In Zusammenarbeit mit der SNCF und den CFL haben der Conseil Régional de Lorraine und das Verkehrsministerium des Großherzogtums Luxemburg die Anschaffung von 12 neuen dreiteiligen Doppelstock-Elektro-Triebwagen für Regionalschnellzüge (TER) beschlossen, die in erster Linie auf den Métrolor-Strecken nach Luxemburg eingesetzt werden sollen, und zwar:

- Conseil Régional de Lorraine : 9 Fahrzeuge
- CFL : 3 Fahrzeuge

Der Ausbau der Schieneninfrastrukturen beinhaltet:

#### Auf französischer Seite:

- Bau eines 4. Gleises in Woippy.
- Ausbau der Gleisanlagen auf der Durchfahrt durch Thionville.
- Neugestaltung der Abzweigung bei Frouard.
- Einrichtung einer leistungsstärkeren Blockeinteilung zwischen Pagny/Moselle und Frouard.

#### Auf luxemburgischer Seite:

Zur Erhöhung der Kapazität der Bahnstrecke und zur Verbesserung der Zuverlässigkeit des Zugverkehrs sind folgende Projekte vorgesehen:

- in der ersten Phase: dreigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Luxemburg und Fentange durch Neugestaltung des Dreiecks von Fentange;
- in der zweiten Phase: Verdoppelung der Verkehrsachse durch den Bau einer neuen zweigleisigen Strecke entlang der Autobahn A3.

### **Die betroffenen Partner:**

- Der französische Staat.
- Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg.
- Conseil Régional de Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- SNCF.
- CFL.

### **Weitere betroffene Partner:**

- Keine.

### **Weitere betroffene Projekte:**

- Keine.

### **Erhoffter Nutzen:**

- Entlastung der Autobahn A 31 zwischen Metz und Luxemburg sowie der Nationalstraßen nach Luxemburg, da für Grenzgänger der Wechsel von der Straße auf die Schiene attraktiver wird.
- Verringerung der Parkprobleme in den großen Zentren in Lothringen und Luxemburg.
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Züge im lothringischen Moseltal.
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Grenzgänger (Komfort).
- Optimierung der Einsatzbedingungen für die neuen Fahrzeuge dank einer koordinierten Betriebsführung.
- Verbesserung der Attraktivität der Bahn gegenüber dem Auto.
- Erhöhung des Marktanteils der Bahn im Segment des Grenzgängerverkehrs.
- Unterstützung des Ziels der luxemburgischen Regierung, langfristig einen Modal Split von 25:75 zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs zu erreichen.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung:**

#### Gemeinsamer Standpunkt:

Fahrzeuge: Auslieferungen von Ende 2003 bis Ende 2005 geplant

#### Französische Seite:

Infrastrukturen: Planmäßiger Baubeginn für den Abschnitt Nancy – Metz – Thionville ab Ende 2002.  
Schrittweise Inbetriebnahme bis Ende 2005.

#### Luxemburgische Seite:

Infrastrukturen: Auf luxemburger Seite sind keine Infrastrukturarbeiten notwendig.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

Die Betriebsmodalitäten für die künftige verbesserte Verbindung Nancy-Metz-Luxemburg werden gemeinsam mit der SNCF und den CFL vereinbart.

**Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Die Erhöhung der Infrastrukturkapazitäten auf der Strecke Nancy-Metz-Luxemburg und die Anschaffung von Fahrzeugen mit großem Fassungsvermögen im Hinblick auf die Einrichtung der Verbindungen Lothringen-Luxemburg sind zwei komplementären Maßnahmen, die sich gegenseitig unterstützen und daher die vorrangige Unterstützung der Partner erfordern.

<b>N° 12</b>	<b>Projekt IF-E-2</b>
	<b>Verbesserung des Angebotes auf der Zugstrecke zwischen Luxemburg und Longwy</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Im Rahmen des Protokolls vom 10. April 2001 beabsichtigen der Conseil Régional de Lorraine und der Staat Luxemburg die weitere Stärkung und Entwicklung des Bahnangebotes für Grenzgänger zwischen Longwy und Luxemburg.

**Beschreibung des Projekts:**

- Weitere schrittweise Erhöhung der Zugzahlen im Bahnverkehr zwischen Longwy und Luxemburg.
- Bau eines zusätzlichen neuen Haltepunktes zwischen Longwy und Rodange.
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Luxemburg - Pétange.

**Die betroffenen Partner:**

- Der französische Staat.
- Ministère des Transports du Grand Duché du Luxembourg.
- Conseil Régional de Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- SNCF.
- CFL.

**Weitere betroffene Partner:**

- EPML.
- Agence d'Urbanisme du Pôle Européen de Développement.
- Stadtbezirk Longwy.
- Die Betreiber der Busunternehmen: SEMITUL, Sales-Lentz, Huberty.

**Weitere betroffene Projekte:**

- Ausweitung und Komplementarität mit der grenzüberschreitenden Busverbindung zwischen Longwy und Rodange.
- Anpassung der grenzüberschreitenden Tarifstruktur "Flexway".

**Erhoffter Nutzen:**

- Entlastung des Straßen- und Autobahnnetzes in Richtung Luxemburg.
- Verringerung des Durchgangsverkehrs durch das Zentrum von Longwy.
- Eindämmung der Parkprobleme in den Zentren in Lothringen und Luxemburg, insbesondere durch Schaffung von geeigneten Parkkapazitäten in unmittelbarer Nähe des künftigen Haltepunktes.
- Erhöhung der Attraktivität der Bahn gegenüber dem Auto und damit einhergehend Erhöhung des Marktanteils der Bahn beim grenzüberschreitenden Verkehrs.
- Unterstützung des Ziels der luxemburgischen Regierung, langfristig einen Modal Split von 25:75 zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs zu erreichen.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Französische Seite:

Beginn der Studien zum Bau der neuen Bahnstation im 1. Halbjahr 2002 im Hinblick auf ihre Realisierung.

Luxemburgische Seite:

Mit den Arbeiten zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Pétange - Luxemburg wurde in 2001 begonnen; sie werden schrittweise bis 2006/2007 durchgeführt.

### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Die künftige Verkürzung der Taktzeiten hängt vom Einsatz weiterer Fahrzeuge durch die CFL ab.
- Die Entscheidung über den Standort des künftigen Haltepunktes muss von einem optimalen Zugang über die Straße abhängig gemacht werden und die lokalen Ausbauprojekte berücksichtigen.
- Angesichts der Haushaltsmittel, die der luxemburgische Gesetzgeber derzeit für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Pétange - Luxemburg bewilligt hat, kann nur ein Teil der Strecke zweigleisig ausgebaut werden; für die Realisierung des gesamten geplanten Projektes wird eine zweite Intervention des Gesetzgebers erforderlich sein.

### **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

- Der Projektdurchführung muss Vorrang eingeräumt werden, und sie muss in Absprache zwischen den betroffenen Akteuren in Lothringen und Luxemburg erfolgen.

<b>N° 13</b>	<b>Projekt IF-E-4</b>
	<b>Verlängerung der Strecke Bettemburg – Düdelingen bis nach Volmerange-les-Mines</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Das vorrangige Ziel ist die Anbindung des unmittelbaren französischen Grenzraums an das luxemburgische Eisenbahnnetz, um für die lothringischen Grenzgänger, die in Luxemburg arbeiten, einen neuen attraktiven Service im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs nach Luxemburg einzurichten.

**Beschreibung des Projekts:**

Das am 10. April 2001 zwischen dem Conseil Régional de Lorraine und dem Staat Luxemburg unterzeichnete Protokoll sieht die Einrichtung einer neuen grenzüberschreitenden Bahnverbindung für den Personenverkehr, d.h. die Verlängerung der Stichstrecke Bettembourg-Dudelange bis Volmerange-les-Mines vor ( heute Privatstrecke auf Geländen, die überwiegend der Gesellschaft ARBED gehören).

Mit der Durchführung der Infrastrukturarbeiten und dem Betrieb dieses neuen Service werden die CFL beauftragt (dasselbe Prinzip wie bei der Verbindung Audun-le-Tiche – Esch-sur-Alzette).

**Die betroffenen Partner:**

- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (Frankreich).
- Conseil Général de la Moselle.
- Conseil Régional de la Lorraine.
- Ministère des Transports, Luxemburg.
- CFL.
- ARBED.

**Weitere betroffene Partner:**

- Der Distrikt Cattenom und seine Umgebung.
- Die Gemeinde Volmerange les Mines.
- Die Stadt Dudelange.

**Weitere betroffene Projekte:**

- Keine.

**Erhoffter Nutzen:**

- Entlastung der Autobahn A 31 und der Nationalstraßen nach Luxemburg, indem der Wechsel von der Straße auf die Schiene für Grenzgänger attraktiver gemacht wird.
- Verringerung der Parkprobleme am Rand der Agglomerationen im lothringischen und luxemburgischen Grenzgebiet.
- Steigerung der Attraktivität der Bahn im Vergleich zum Auto.
- Erhöhung des Marktanteils der Bahn im Bereich des Grenzgängerverkehrs.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Die französischen Behörden, in diesem Fall der Minister für Raumordnung, Verkehr und Wohnungsbau, haben ihr grundsätzliches Einverständnis erklärt, die CFL mit der Durchführung der Infrastrukturarbeiten und dem Betrieb zu beauftragen (Schreiben vom 28. August 2001). Das Verkehrsministerium und der Conseil Régional de Lorraine haben im Oktober 2001 angefangen, gemeinsame Gespräche mit allen betroffenen Parteien zu führen, um die Fragen im Zusammenhang mit dem Erwerb der benötigten Grundstücke und der Kostenübernahme zu regeln. Die CFL haben ein Vorprojekt ausgearbeitet. Arbed hat ihr grundsätzliches Einverständnis erklärt, den CFL ein Wegerecht einzuräumen.

Beginn der Umsetzung ab 2002.

### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Die CFL müssen sich um die Bereitstellung der erforderlichen Fahrzeuge kümmern.
- Es empfiehlt sich, das Projekt betreffend die Aufhebung des Bahnübergangs in der Nähe der Haltestelle Dudelage-Ville zu berücksichtigen.

### **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Die Durchführung dieser Ausbaumaßnahme, mit der den Grenzgängern aus Nordlothringen neue Verkehrsmöglichkeiten angeboten werden sollen, muss von den betroffenen Partnern unterstützt werden.

<b>N° 14</b>	<b>Projekte IF-E-6 und IF-I-1</b>
	<b>Verbesserung der Zugverbindungen auf der Strecke Brüssel – Luxemburg - Metz – Strasburg</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Der Conseil Régional de Lorraine und der Staat Luxemburg möchten im Rahmen des Protokolls vom 10. April 2001 die Attraktivität der Bahnverbindung zwischen Brüssel, Luxemburg und Straßburg, Städten, in denen europäische Institutionen ihren Sitz haben, verbessern.

Das am 9. Dezember 1999 zwischen dem Verkehrsminister des Großherzogtums Luxemburg und der belgischen Ministerin für Mobilität und Verkehr unterzeichnete Memorandum of Understanding über die Verbesserung der Verbindungen zwischen den 2 Ländern unterstreicht ebenfalls das große Interesse an einer Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen Brüssel und Luxemburg im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung des Bahnkorridors Brüssel - Luxemburg - Metz - Straßburg, der in die Schweiz und nach Norditalien verlängert wird.

**Beschreibung des Projekts:**

- Verstärkung der Direktverbindungen Luxemburg – Metz – Straßburg.
- Verbesserung der Kapazität der Gleisinfrastrukturen auf der Strecke Brüssel – Luxemburg – Metz – Straßburg.
- Erhöhung des Komforts für die Kunden durch Einsatz modernerer Fahrzeuge.
- Neudefinition der Politik betreffend die Haltepunkte.

**Die betroffenen Partner:**

- Ministère des Transports du Grand Duché de Luxembourg.
- Conseil Régional de Lorraine.
- SNCF.
- CFL.
- SNCB.
- Ministère de la Mobilité et des Transports (Belgique).
- Région Wallonne.

**Weitere betroffene Partner:**

- Der französische Staat.
- Conseil Régional d'Alsace.

**Weitere betroffene Projekte:**

- Inbetriebnahme des TGV Est Européen.
- Optimierung der Anschlüsse zwischen den Fernverkehrszügen, die auf dieser Strecke verkehren, und den Regionalzügen in den Bahnhöfen Metz und Luxemburg.

**Erhoffter Nutzen:**

- Entwicklung einer attraktiven Verbindung zwischen den 3 europäischen Hauptstädten.
- Verkürzung der Fahrtzeit und Erhöhung der Pünktlichkeit der Züge.
- Verbesserung der Servicequalität.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

- Schrittweise Umsetzung in den kommenden Jahren.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Kooperation zwischen den Bahnbetreibern.
- Berücksichtigung der regionalen und lokalen Interessen in Wallonien.
- Entscheidung über eine eventuelle finanzielle Beteiligung Luxemburgs.

**Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Die Erhöhung der Attraktivität der Verbindung Brüssel – Luxemburg – Metz – Straßburg ist ein wichtiges Ziel, damit Luxemburg und die Großregion von den beiden anderen europäischen Hauptstädten, Brüssel und Straßburg, besser zu erreichen sind.

<b>N° 15</b>	<b>Projekt IR-F-1</b>
	<b>L700, Flugplatz Zweibrücken – Bitche</b>

**Die angestrebten Ziele:**

In Lothringen und in der Westpfalz ist es ein großes Anliegen der Regionen Bitche und Zweibrücken/Pirmasens, die Straßenverbindung Straßburg - Bitche - Schweyen (Landesgrenze) in direkter Verlängerung an die A8 anzubinden. Die besondere Bedeutung der Landesstraße L700 liegt in ihrer überregionalen, grenzüberschreitenden Funktion. Die Stadt Zweibrücken wird im Norden somit optimal an das großräumige Straßennetz und im Süden an das überregionale französische Straßennetz angebunden. Sie ist eine grenzüberschreitende Verbindung zur Entwicklung der benachbarten Regionen in Deutschland und Frankreich zur Stärkung von Handel, Gewerbe und Industrie.

**Beschreibung des Projektes:**

Die neue Landesstraße wird von der Grenze bei Schweyen direkt nach Norden über den Flugplatz Zweibrücken zur A8 geführt. Geplant ist eine durchgehende Verbindung von der Autobahn A8 über den Flugplatz Zweibrücken und Hornbach bis zur Départementstraße 35A, Richtung Bitche (Frankreich). Die Landesstraße L700 wird zukünftig die Gemeinden im Zuge der Bundesstraße B424 vom Durchgangsverkehr entlasten. Geplant ist der rund. 3,5 Kilometer lange Neubau der Landesstraße L700 vom südlichen Ende des Flugplatzes Zweibrücken bis zur deutsch-französischen Grenze (Bitche).

**Die betroffenen Partner:**

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz

**Weitere betroffene Partner:**

- Keine.

**Weitere betroffene Projekte:**

- B 10, Pirmasens - Landau

**Erhoffter Nutzen:**

Es wird eine direkte Verbindung von Straßburg - Hagenau und Bitche an die A8 im Raum Zweibrücken/Pirmasens geschaffen. Durch diese neue direkte Verbindung zwischen der Großregion Saar-Lor-Lux-Trier/Westpfalz und dem Pamina-Gebiet werden erhebliche wirtschaftliche Vorteile für die beiden Großregionen erwartet. Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Straßenverbindung ist im Zusammenhang mit der Umwandlung der militärischen Liegenschaft (Flugplatz Zweibrücken) in eine zivile Nutzung zu sehen. Die Landesstraße wird im Bereich des Flugplatzes Zweibrücken eine wichtige Erschließungsfunktion übernehmen.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

- Die L700 ist bereits im Flugplatzbereich seit Ende 1997 fertig gestellt.
- Für den Bereich vom Flugplatz bis zur Grenze besteht Baurecht. Der Baubeginn eines ersten Teilstückes wird in 2002 erfolgen.
- Gesamtfertigstellung soll bis 2004/2005 erfolgen.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Keine.

**Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

Die Finanzierung von rund 28 Mio DM ist in den nächsten Jahren bereit zu stellen.

<b>N° 16</b>	<b>Projekte IF-G-1 und IF-E-5</b>
	<b>Entwicklung des Nord-Süd Infrastrukturkapazitäten im Güterverkehr</b>

### **Die angestrebten Ziele:**

Ziel ist die Herstellung einer Gleisverbindung zwischen Aubange (B) und Mont Saint Martin (F), um so zusätzliche Fahrplantrassen für den Güterverkehr auf der Achse einzurichten, die den Ärmelkanal/die Nordsee mit dem Süden Europas verbindet.

### **Beschreibung des Projekts:**

Nach der Neugestaltung der Linie 165, der so genannten "Athus-Meuse"-Linie, und ihrer Elektrifizierung mit 25 KV Wechselstrom auf belgischer Seite wird die SNCB den Güterverkehr ab dem Fahrplan 2002 über diese Strecke abwickeln. Auf diese Weise setzt die SNCB auf der Linie 162 (Brüssel - Luxemburg) Kapazitäten für den Personenverkehr frei.

In Luxemburg wird zur Bewältigung des Güterverkehrsaufkommens der Abschnitt zwischen Pétange und Luxemburg zweigleisig ausgebaut, ein 3. Gleis wird an das Dreieck von Fentange angeschlossen, und auf der Achse Luxemburg-Bettembourg und der direkten Strecke Pétange-Esch/Alzette-Bettembourg wird die Kapazität erhöht.

Im Memorandum of Understanding vom 11. Dezember 2000 wurde Folgendes vereinbart:

- In Frankreich sind die Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen Bettembourg, Metz und Nancy vor allem im Rahmen des Planvertrages Staat-Region Lothringen für 2000-2006 vorgesehen.
- Die neue Güterverkehrsachse, die aus Belgien über die „Athus-Meuse“-Strecke kommt, wird an eine Entlastungsstrecke in Richtung Mont-St-Martin - Longwy - Conflans-Jarny angeschlossen.
- Die Unterzeichner des Memorandum of Understanding verpflichten sich, dafür Sorge zu tragen, dass die Hauptstrecke (Meuse - Pétange – Luxemburg/Esch-sur-Alzette - Bettembourg - Frankreich) auch weiterhin bevorzugt genutzt werden kann, um hier das Güterverkehrsaufkommen auf dem Niveau zu halten, das auch heute über diese Achse befördert wird.

### **Die betroffenen Partner:**

- Ministère de la Mobilité et des Transports, Belgien
- Region Wallonien
- Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Frankreich
- Conseil Général de la Moselle
- Société Nationale des Chemins de Fer Français
- Ministère des Transports, Luxemburg
- CFL

**Weitere betroffene Partner:**

- Conseil Régional de la Lorraine

**Weitere betroffene Projekte:**

- Keine.

**Erhoffter Nutzen:**

- Erhöhung der Kapazitäten und Anzahl der Fahrplantrassen für den Güterverkehr.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Belgische Seite

Frühestens 2004 oder später.

Französische Seite

Der Bau des Anschlusses bei Athus und der Umbau der Tunnel auf der Strecke Longwy - Toul für den Containerverkehr werden sich über den Zeitraum 2002-2004 erstrecken.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

Die genaue Trasse die durch den Pôle Européen de Développement oder über eine noch festzulegende Umgehungsstrecke geführt werden muss.

**Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Dank des Memorandum of Understanding über die Entwicklung des internationalen Güterverkehrs auf der Schiene zwischen dem Süden Belgiens, dem Großherzogtum Luxemburg und Lothringen, das am 11. Dezember 2000 von den Verkehrsministern Belgiens, Frankreichs und Luxemburgs unterzeichnet wurde, konnte für das Dossier eine Lösung gefunden werden, die alle betroffenen Parteien zufrieden stellt.

Das Projekt zum Aufbau des **TESGN** [Trans-Eurpäisches SchienenGüterNetzes], das von der Europäischen Gemeinschaft initiiert wurde, muss so umgesetzt werden, dass die Möglichkeiten der verschiedenen beteiligten Partner zur Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs gewahrt bleiben.

<b>N° 17</b>	<b>Projekt IR-H-1</b>
	<b>A 1, Anschlussstelle Daun – Anschlussstelle Blankenheim (Nordrhein-Westfalen)</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Schließung der transeuropäischen Verbindung von Hamburg-Köln in Richtung Saarbrücken und von Trier über Luxemburg – Metz - Nancy in Richtung Südfrankreich.

Die A1 ist Teil des Transeuropäischen Straßennetzes in der Großregion und besitzt für den internationalen Verkehr eine herausragende Bedeutung. Ihre durchgehende Fertigstellung mit der Schließung der Lücke in der Eifel zwischen Daun und Blankenheim (NRW) wird die Region Trier direkt mit den nordrhein-westfälischen Wirtschaftsräumen verbinden. Die A1 verbessert die Standortgunst der Eifelregion entscheidend und trägt zur Entlastung der benachbarten linksrheinischen Autobahn A61 bei.

**Beschreibung des Projektes:**

Die Autobahnlücke zwischen dem Autobahndreieck Vulkaneifel bei Mehren und Blankenheim beträgt insgesamt rd. 34 km, davon rd. 22,7 km in Rheinland-Pfalz und rd. 9,9 km in Nordrhein-Westfalen. Die Gesamtkosten der noch nicht im Bau befindlichen Abschnitte der A1 belaufen sich incl. dem Abschnitt NRW auf rund. 800 Mio. DM. Der Anteil der rheinland-pfälzischen Abschnitte beträgt rd. 600 Mio. DM, der Anteil NRW rd. 200 Mio. DM.

**Die betroffenen Partner:**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz

**Weitere betroffene Partner:**

- Landesbetrieb Straßenbau des Landes Nordrhein-Westfalen

**Weitere betroffene Projekte:**

- In das Planungskonzept ist auch die Verlegung der B410 von der AS Gerolstein (L67) bis zur B421 bei Dockweiler eingeschlossen.

**Erhoffter Nutzen:**

Herstellung einer direkten Autobahnverbindung vom Saarland über Rheinland-Pfalz nach Nordrhein-Westfalen

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

- Der Abschnitt Daun – Kelberg ist im Bau.
- Die weiteren Abschnitte befinden sich in den Planfeststellungsverfahren. Bei optimalem Planungsablauf könnte in 2003 das Baurecht für den gesamten Lückenschluss vorliegen.
- Nach Sicherstellung der Finanzierung durch den Bund könnte der Lückenschluss bis spätestens 2010 fertig gestellt sein.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

Derzeit erfolgt auf der Basis der EU Vogelschutzrichtlinie die Prüfung und Meldung eines Vogelschutzgebietes im Umfeld der A1.

**Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

Die Schaffung rechtskräftiger Pläne und Sicherung der Finanzierung sind wesentliches Ziel, um den Lückenschluss bis 2010 auch zu erreichen.

<b>N° 18</b>	<b>Projekt IR-H-2</b>
	<b>B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61)</b>

**Die angestrebten Ziele:**

- Ausbau der transeuropäischen West-Ost-Verbindungen von den Atlantikhäfen über Lüttich - Bitburg - Wittlich in das Rhein/Main-Gebiet
- Leistungsfähige großräumige Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Rhein-Main-Gebiet sowie Lüttich/Brüssel und Antwerpen/ Rotterdam/Amsterdam.

**Beschreibung des Projektes:**

Die Bundesstraße 50neu ist in Fortführung der im Bau befindlichen A60 bei Wittlich als vierspurige B50 bis Hochscheid (B50 / B327) geplant. Die Bundesstraße soll über die zum Teil noch vierstreifig auszubauende vorhandene B 50 bis zur A61 bei Rheinböllen fortgeführt werden. Die Gesamtstrecke beträgt ca. 75 Kilometer, davon sind rund. 13 Kilometer bereits vierstreifig ausgebaut bzw. bis 2003 fertig gestellt.

**Die betroffenen Partner:**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.

**Weitere betroffene Partner:**

- Keine.

**Weitere betroffene Projekte:**

- A64 Westumfahrung Trier.
- Betroffen sind weitere Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen.

**Erhoffter Nutzen:**

- Erschließung des Hunsrückraumes und verkehrliche Erschließung des Flughafen Hahns.
- Anbindung des ländlichen Raumes ; vom verbesserten Zugang in diese Räume sowie zum Flughafen Hahn profitieren insbesondere der Eifel-Hunsrück-Raum, das Moseltal und die Region Rheinhessen-Nahe in wirtschaftlicher wie auch touristischer Hinsicht.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

- Von Westen nach Osten soll der geplante Abschnitt von der Autobahn A1 (Wittlich) bis Longkamp bis 2006 fertig gestellt sein.
- Ziel ist es ebenso von Ost nach West den Streckenzug ab Simmern bis zum Flughafen Hahn bis zum Jahre 2006 komplett vierstreifig unter Verkehr zu nehmen.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

Etwaige Auswirkungen der EU-Vogelschutzrichtlinie werden derzeit geprüft.

### **Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

Für den Neubau und Ausbau der B50 sind zügig rechtskräftige Planungen zu schaffen. Die angestrebten Fertigstellungstermine sind sinnvoll und sollten eingehalten werden. Zur Realisierung des Hochmoselübergangs bei Zeltingen wird als Finanzierungsmöglichkeit ein Betreibermodell (Mautfinanzierung) seitens der Landesregierung und des Bundes verfolgt.

<b>N° 19</b>	<b>Projekt IR-H-3</b>
	<b>A 64, Nordumfahrung Trier</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Die A64, die sog. Nordumfahrung Trier, ist eine weitere transeuropäische Verbindung zur Erschließung der Grenzregion Luxemburg – Trier. Der rund 10 km lange Lückenschluss wird langfristig zur Verbesserung der Standortgunst zu schließen sein.

**Beschreibung des Projektes:**

Heute endet die A64 an der Anschlussstelle zur B52. Im Zuge der Nordumfahrung Trier fehlt ein Lückenschluss der A64 von rd. 10 Kilometer bis zur Autobahnanschlussstelle Schweich an die A1. In Fortführung der Autobahnverbindung Luxemburg-Trier ist mittel- bis langfristig die Lücke vom jetzigen Ende der Autobahn bis zur Anschlussstelle Schweich durch den Meulenwald noch zu schließen.

**Die betroffenen Partner:**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz

**Weitere betroffene Partner:**

- Keine.

**Weitere betroffene Projekte:**

- B50 neu Hochmoselübergang.
- Neubau der B51neu Westumfahrung Trier.

**Erhoffter Nutzen:**

- Schließung der transeuropäischen Verbindung von Hamburg - Köln - Trier - Luxemburg - Metz - Nancy - Richtung Südfrankreich.
- Erschließung der Grenzregion Luxemburg - Trier.
- Anbindung des ländlichen Raumes.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Die Maßnahme ist im Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes der Bundesrepublik Deutschland im "Weiteren Bedarf" ausgewiesen. Wegen der nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan können derzeit keine Aussagen über den konkreten Planungsablauf und eine Realisierung gemacht werden.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

Das Projekt tangiert den Natur- und Naherholungsraum Meulenwald.

### **Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

Die Planung und der Bau des Lückenschlusses ist mittel- bis langfristig als Teil einer überregionalen Autobahnverbindung weiter zu verfolgen. Die Neubewertung der Dringlichkeit im Rahmen der derzeitigen Bedarfsplanüberprüfung des Bundes bleibt abzuwarten.

<b>N° 20</b>	<b>Projekt IF-H-1</b>
	<b>Problematik der Interregiozüge Luxemburg – Trier – Koblenz</b>

### **Die angestrebten Ziele:**

Die derzeit 3 zwischen Trier und Luxemburg verkehrenden Interregiozüge und der 2-stündliche-Takt der Interregio-Züge auf der Moselstrecke zwischen Trier und Koblenz mit Weiterführung Richtung Köln und das Ruhrgebiet sollen auch zukünftig beibehalten werden.

### **Beschreibung des Projektes:**

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main Ende 2002 wollte die DB AG die Interregiozüge auf der Moselstrecke und deren Weiterführung nach Luxemburg und Saarbrücken komplett einstellen. In einem Gespräch zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB AG am 5. September 2001 konnte aber von der DB AG die Zusage erhalten werden, die Interregiozüge auf der Moselstrecke und deren Weiterführung nach Luxemburg prinzipiell beizubehalten. Im Abschnitt Trier – Luxemburg soll ein Zugpaar mehr verkehren. Auf der Moselstrecke verkehrt ein Zugpaar weniger. Ganz aufgegeben wird allerdings die Verbindung Saarbrücken – Trier.

### **Die betroffenen Partner:**

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.
- DB AG.
- CFL.

### **Weitere betroffene Partner:**

Saarländisches Ministerium für Wirtschaft.

### **Weitere betroffene Projekte:**

- Eisenbahnverbindung Luxemburg / Saarbrücken – Trier.
- Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier.
- Schienenverkehrsverbindung in der Relation Luxemburg – Frankfurt.

### **Erhoffter Nutzen**

Beibehalt der Anbindung von Luxemburg, der Region Trier und der größeren Moselorte an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung**

Die von der ursprünglichen Einstellung bedrohten Interregiozüge verkehren auch über den Fahrplanwechsel im Dezember 2002 hinaus.

## **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung**

Es gibt keine definitive Zusage der Deutschen Bahn AG wie lange die Interregiozüge über den Fahrplanwechsel im Dezember 2002 hinaus verkehren werden. Außerdem entfallen die 4 Zugpaare zwischen Saarbrücken und Trier, für die möglicherweise Ersatzleistungen im Schienenpersonennahverkehr bestellt werden müssen. Hierfür ist die Finanzierung noch ungeklärt.

## **Schlussbetrachtungen und Empfehlung**

Wichtig ist vor allem, dass die Interregiozüge zunächst von der Deutschen Bahn AG weiter gefahren werden. Zu prüfen ist, ob diese Züge auch in übergeordnete Marketingkonzepte eingeordnet werden können, um die Nachfrage zu steigern.

<b>N° 21</b>	<b>Projekt IF-H-2</b>
	<b>Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Zur Verbesserung und der Beschleunigung des Schienenverkehrs zwischen Trier und Luxemburg sowie zur besseren Fahrplangestaltung ist die Infrastruktur im deutschen Streckenabschnitt zwischen Trier und Luxemburg auszubauen.

**Beschreibung des Projektes :**

- Ausbau der eingleisigen Moselbrücke bei der Karthaus auf 2 Gleise.
- Erhöhung der Geschwindigkeiten im Bereich der Moselbrücke.
- Beseitigung von Konfliktpunkten zwischen Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr wegen derzeit vieler höhengleicher Streckenverzweigungen.
- durchgehender 2-gleisiger Ausbau von Trier bis zur Landesgrenze bei Wasserbillig.

**Die betroffenen Partner :**

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.
- DB AG.
- CFL.

**Weitere betroffene Partner :**

- Kommunen in Rheinland-Pfalz.

**Weitere betroffene Projekte :**

- Eisenbahnrelation Luxemburg – Trier - Saarbrücken.
- Interregioverkehr Luxemburg / Saarbrücken –Trier – Koblenz.
- Schienenverkehrsverbindung in der Relation Luxemburg – Frankfurt.
- zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Sandweiler - Luxemburg und Neubaustrecke Luxemburg - Findel (Flughafen) – Kirchberg.

**Erhoffter Nutzen :**

Durch die ausgebaute Infrastruktur kann das Angebot im Schienenpersonenverkehr und vor allem die Fahrzeit zwischen Trier und Luxemburg verbessert werden, wodurch eine erhöhte Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen erzielt werden kann. Für den Schienengüterverkehr ergeben sich bessere Möglichkeiten der Fahrplangestaltung.

**Geplante Fristen für die Umsetzung :**

- Nach 2006.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung :**

Für die Finanzierung der Maßnahme auf deutsche Seite ist der Bund zuständig, der insgesamt die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur trägt.

**Schlussbetrachtungen und Empfehlungen :**

Das Land Rheinland-Pfalz hat bereits im Jahr 2000 die betreffenden Maßnahmen zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angemeldet.

<b>N° 22</b>	<b>Projekt IF-H-3</b>
	<b>Eisenbahnverbindung Luxemburg – Frankfurt</b>

**Die angestrebten Ziele :**

Schaffung einer schnellen und komfortablen Verbindung von Luxemburg nach Frankfurt-Flughafen und Frankfurt Hbf.

**Beschreibung des Projektes :**

Die Bankzentren Luxemburg und Frankfurt benötigen eine schnelle Direktverbindung auf der Schiene. In Frankfurt Flughafen besteht Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland Richtung Norden und Süden. Für den Betrieb kommen Fahrzeuge mit Neigetechnik in Betracht. Das Angebot soll im 2-Stunden-Takt verkehren.

**Die betroffenen Partner :**

- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.
- DB AG.
- CFL.

**Weitere betroffene Partner :**

- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg.

**Weitere betroffene Projekte :**

- Interregiozüge Luxemburg - Trier – Koblenz.
- Schienenverbindung Luxemburg / Saarbrücken – Trier.

**Erhoffter Nutzen :**

Erhöhung der Verkehrsnachfrage auf der Schiene in der Relation Luxemburg – Frankfurt a.M. durch eine spürbare Angebotsverbesserung im Hinblick auf die Fahrzeit und den Komfort.

**Geplante Fristen für die Umsetzung :**

- Ca. 2006.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung :**

- Klärung (auf deutscher Seite), ob die neue Relation ein Produkt des Schienenpersonenfernverkehrs oder des Schienennahverkehrs ist (von luxemburgischer Seite ist die Relation Teil des Schienenpersonenfernverkehrs).
- Erarbeitung einer attraktiven Fahrplanlage zwischen Koblenz, Mainz und Frankfurt a.M..
- Finanzierung der zusätzlichen Zugleistungen.
- EU-weite Ausschreibung der Zugleistungen, wenn es sich um ein Projekt des Nahverkehrs handelt.
- Koordination der deutschen und luxemburgischen Eisenbahn.

### **Schlussbetrachtungen und Empfehlungen :**

Bei Beibehaltung der Interregiozüge bietet eine direkte Verbindung Luxembourg - Frankfurt a.M. für Trier und die wichtigsten Moselorte neben der durchgehenden Relation nach Norden auch eine durchgehende Verbindung Richtung Süden und Frankfurt a.M..

<b>N° 23</b>	<b>Projekte IR-I-1 und IR-G-1</b>
	<b>Durchgehende Straßenverbindung zwischen Longwy und Arlon (N52 – A28) als direkte Autobahnverbindung A31 - E 411 Anschluss der A13 an die A28 bei Sélange</b>

**Die angestrebten Ziele:**

- Das primäre Projektziel ist die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen der A31 und der E411 durch den Bau eines Autobahnanschlusses und den Ausbau der bestehenden Infrastrukturen.
- In zweiter Linie soll diese neue Straßeninfrastruktur genutzt werden, um hier in der Nähe von Sélange die A13 anzubinden, die über die belgisch-luxemburgische Grenze hinaus weitergeführt werden sollte.

**Beschreibung des Projektes:**

Auf französisch-belgischer Seite umfasst das Projekt:

- den Bau einer neuen Autobahnverbindung von 8 km zwischen der E411 (bei Hondelange) und der französischen Grenze bei Aubange,
- den vierspurigen Ausbau der RN52/A30 zwischen der belgischen Grenze und der A31 und ihre Ausstattung entsprechend den aktuellen Normen für Autobahnen.

Auf luxemburgischer Seite umfasst das Projekt:

- die Weiterführung der Autobahn A13 auf einer Länge von 6 km. Das Projekt beginnt am Kreisel "Biff" (Anschlussstelle von der A13 auf die N5/E44), verläuft weiter zwischen den Ortschaften Linger und Haucharage, führt südlich um die Ortschaft Clemency herum und bindet dann im Osten von Sélange an die A28 (belgischer Abschnitt) an.

**Die betroffenen Partner:**

- Der französische Staat.
- Region Wallonien – Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports.
- Ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées.

**Weitere betroffene Partner:**

- Conseil Régional de Lorraine.
- Conseils Généraux de Meurthe et Moselle et de Moselle.
- District Urbain de Longwy.
- Ministère luxembourgeois de l'Intérieur, Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme [DATUR].

**Weitere betroffene Projekte:**

- Die Verbindung Micheville und die Umgehungsstraße von Audun-le-Tiche.

## Erhoffter Nutzen:

### a. Hauptverbindung zwischen der E411 und der A31:

- Verbesserung der Funktionen: lokale Erschließung, Anschluss und internationaler Durchgangsverkehr Benelux-Frankreich.
- Entwicklung einer Alternativstrecke für den Fall von Störungen in dem Korridor, der durch die E411 zwischen Arlon, Luxemburg und Thionville gebildet wird.
- Spürbare Verkehrsentlastung auf dem Autobahnteilstück vom Großherzogtum zum lothringischen Mosital und insbesondere auf dem Ring der Stadt Luxemburg.

### b. Anbindung der A13 durch einen Anschluss an die A28 bei Sélange:

- Verbesserung der Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete im südlichen Becken von Luxemburg, Gebiete, die im Zuge der Sanierung der Industriebrachen erweitert werden dürften.
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der luxemburgischen Autobahnen durch bessere Netzbildung im Zuge einer engeren Verflechtung mit den benachbarten Netzen.
- Herstellung einer Alternativstrecke, auf die im Falle von Störungen (Unfall, Baustelle, kurzzeitige Überlastung) auf den Hauptstrecken, die in die Stadt Luxemburg führen, ausgewichen werden kann. (Heute ist es gängige Praxis, in solchen Fällen den Verkehr auf normale Straßen umzuleiten, wo er bei der Durchfahrt durch die Wohngebiete zahlreiche Probleme verursacht, die zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit und der Lebensqualität der Anwohner führen).
- Bau einer zweiten Infrastruktur auf dem Territorium des Großherzogtums als Verbindung zwischen der Autobahn nach Arlon (A6/E25) und der Autobahn nach Thionville (A3/E25), die weiträumig an der Peripherie der Hauptstadt vorbeigeführt wird.

## Geplante Fristen für die Umsetzung:

<b>Französische Seite:</b>	2002	Ausbau nach Autobahnnormen des Teilstücks Crusnes-Mexy.
	Um 2006	Vierspuriger Ausbau des Teilstücks Mexy-Pulventieux.
	Nach 2006	Vierspuriger Ausbau des Teilstücks Pulventieux-belgische Grenze und Bau einer zweiten Röhre für den Tunnel von Hayange.
<b>Belgische Seite:</b>		Mit der Impaktstudie wird Ende 2001 begonnen.
	2003 - 2004	Phase I mit dem Bau der Talbrücke bei Messancy.
	2004 - 2006	Phase II mit dem Bau der eigentlichen Autobahn über eine Länge von 8 km.
<b>Luxemburgische Seite:</b>		Im Rahmen einer Vorstudie wurde die technische Durchführbarkeit dieses Projektes bestätigt.
	2004	Mit den technischen Studien wurde noch nicht begonnen.
	2004	Durchführung der technischen Studien.
	Um 2007	Baubeginn.

## **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Französische Seite:** • Wegen der hohen Investitionssumme (die mit rund 150 Mio. F für die gesamte Strecke veranschlagt wird) müssen Absprachen mit den lokalen Partnern getroffen werden.
- Belgische Seite:** • Die Finanzierung der Investitionen, die sich auf insgesamt 1.530,- Millionen belgische Francs belaufen, ist noch nicht sichergestellt.
- Luxemburgische Seite:** • Übernahme der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03. März 1997 über die Beurteilung der Auswirkungen bestimmter öffentlicher und privater Projekte auf die Umwelt in das nationale luxemburgische Recht.
  - Existenz des Waldmassivs "Jongeboesch" im Süd-Westen von Clemency.
  - Notwendigkeit der Entwicklung eines neuen Konzeptes für das normale Straßennetz, um die Kapazitätsverluste auf der Collectrice du Sud [A13] auszugleichen, die durch den Anstieg des internationalen Verkehrsstroms entstehen (Planung im Rahmen des Themenplans "Verkehr").

## **Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

- Es muss auf eine optimale Anbindung der künftigen Direktverbindung E 411 – A 31 an das Projekt der Nord-Süd-Autobahn ( frühere A32 ) geachtet werden.
- Die Weiterführung der A13 über die belgisch-luxemburgische Grenze hinaus und ihr Anschluss an die künftige A28 ist ein Projekt von größtem Interesse für die Verkehrsplanung im Großherzogtum wie auch in der Großregion. Seine Einstufung im Mehrjahresprogramm ist vorzusehen.

	<b>Projekte IR-I-2 und IR-J-1</b>
<b>N° 24</b>	<b>Verbindung Wemperhaardt – St Vith (N62). Querverbindung Bitburg – Bastogne zwischen der A60/A27 im Osten und der A26 im Westen</b>

### **Die angestrebten Ziele:**

Mit der Aufwertung der N62 zwischen der luxemburgischen Grenze bei "Wemperhaardt" und der A27 in der Nähe von St Vith werden zwei Ziele verfolgt:

- Herstellung einer leistungsstarken Verbindung zwischen der E421/N7 auf luxemburgischem Territorium und der A27 in Belgien in der Nähe von St Vith, die zusammen mit der A60 eine Autobahnverbindung zwischen der A1 bei Wittlich und der Stadt Lüttich bildet.
- Bau einer Querverbindung ohne Autobahncharakter zwischen der A27 im Nord-Osten (St Vith) und der A26 im Süd-Westen (Bastogne), die u.a. über die N62 auf belgischem Territorium, die N12 und N20 auf luxemburgischem Territorium und die N874 auf belgischem Territorium führt.

### **Beschreibung des Projektes:**

Bei "Wemperhaardt", das im äußersten Nordosten des Großherzogtums Luxemburg direkt an der belgischen Grenze liegt, laufen zwei wichtige Straßeninfrastrukturen Luxemburgs zusammen, die Nationalstraße N12 und die Europastraße E421 (N7).

Nach der kompletten Inbetriebnahme der Route du Nord, einer Autobahn, die die Nordstaad (Diekirch/Ettelbrück) mit der Stadt Luxemburg verbindet, und nach Durchführung von Zusatzmaßnahmen, wie der Umgehung von Hosingen, wird die Europastraße E421 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Großherzogtum sein.

Die Nationalstraße N12, die durch selektive Maßnahmen, wie die Umgehung von Troisvierges, verbessert werden soll, erschließt über die N18 eines der größten Industriegebiete im Oesling, in der Nähe von Lentzweiler, nordwestlich von Clervaux, führt dann weiter in Richtung Südwesten und nähert sich schließlich der belgischen Grenze bei Allerborn. Weicht man auf die N20 aus, die auf belgischem Territorium zur N874 wird, kann man am Stadtrand von Bastogne auf die A26 Neufchâteau-Lüttich auffahren.

Zwischen der belgisch-luxemburgischen Grenze und der Stadt St Vith müsste die N62, eine derzeit kurvenreiche Strecke, die durch hügeliges Gelände verläuft und hierbei durch zwei wichtige Agglomerationen (Oudler und Grufflange) führt, durch eine parallel geführte Umgehung um die oben genannten Agglomerationen ersetzt werden, die ab dem Dorf Grufflange bis zur A27 bei St Vith in die modernisierte N62 einmündet. Auf diese Weise sollen eine Trassenführung und eine Geometrie erreicht werden, die mit der neuen Zweckbestimmung vereinbar sind.

### **Die betroffenen Partner:**

- Region Wallonien – Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports.
- Le ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées.

### **Weitere betroffene Partner:**

- Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Rheinland-Pfalz.
- Sicler : Syndicat Intercommunal pour la Promotion du Canton de Clervaux [LUX].

### **Erhoffter Nutzen:**

- Erschließung der nördlichen Region des Großherzogtums Luxemburg durch eine direkte Verbindung mit einer großen internationalen Achse.
- Verbesserung der Verbindungen zwischen der A26 im Westen und der A27 im Osten.
- Verkehrsentslastung auf der E421 (Aachen – St Vith – Luxemburg) im Norden des Großherzogtums.

### **Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Luxemburgische Seite:

Route du Nord [A7] zwischen der Nordstaad (Diekirch/Ettelbruck) und der Hauptstadt:  
Eröffnung für 2007 geplant.

Umgehung von Hosingen [E421/N7] und Umgehung von Troisvierges [N12] :  
Vorprojekte laufen.

Belgische Seite:

Derzeit ist keine Modernisierung der N874 vorgesehen, da man die Ergebnisse der Mobilitätsstudie abwarten will, mit der im Jahr 2002 für die Stadt Bastogne begonnen wird.

### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Die Durchführung der Neugestaltung der Kreuzung bei "Wemperhaard", an der die E421/N7, die N12 und die N62 in einen Verteilerkreis einmünden, stößt auf Probleme hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung seitens der belgischen Behörden an der Abzweigung, die auf belgisches Territorium führt [N62].
- Probleme mit den lokalen Behörden.

### **Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

- Das Projekt zum Ausbau der N62 zwischen dem neuen Verteilerkreis bei Wemperhaard und der A27 in der Nähe von St Vith trägt zur Entwicklung eines gut strukturierten und hierarchisch aufgebauten Straßennetzes bei. Die Realisierung ist für 2007/2008 einzuplanen.
- Die Verbindung zwischen der A26 in der Nähe von Bastogne und der A27 in der Nähe von St Vith, die auf luxemburgischem Territorium über die Nationalstraßen N12 und N20 und auf belgischem Territorium über die Nationalstraßen N62 und N874 führen wird, kann nur eine Querverbindung ohne Autobahncharakter sein. Sie kann kein Ersatz für eine echte Ost-West-Querverbindung sein, die vorzugsweise nördlich des Großherzogtums gebaut werden muss, dort, wo sich die beiden Autobahnen geografisch nähern.
- Das Projekt zum Bau einer Querverbindung zwischen der A60 in der Nähe von Bitburg und der A27 in der Nähe von Bastogne, die durch eine aus morphologischer Sicht komplizierte Landschaft führt, was die Durchführung durch mehrere tiefe Täler, wie das Tal der Prüm, der Our und der Clerve, erforderlich machen würde, muss aufgegeben werden.

<b>N° 25</b>	<b>Projekt IF-I-2</b>
	<b>Eisenbahnverbindung nach Lüttich und den Niederlanden</b>

### **Die angestrebten Ziele:**

Mit diesem Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Anschluss des Großherzogtums an die Hochgeschwindigkeitsstrecke, die Brüssel mit Köln verbindet.
- Verbesserung der Verbindung in die Region Lüttich und die Niederlande.

### **Beschreibung des Projekts:**

Ziel des Projektes ist eine Verbesserung des touristischen Angebotes im Bereich des Personenverkehrs sowie eine stärkere Nutzung dieser Bahnstrecke für den Güterverkehr.

Das Memorandum of Understanding, das am 9. Dezember 1999 zwischen Frau Isabelle Durant, Ministerin für Mobilität und Verkehr des Königreichs Belgien, und Herrn Henri Grethen, Verkehrsminister des Großherzogtums Luxemburg, unterzeichnet wurde, sieht u.a. Folgendes vor: "Präzisierung des Zeitplans für die Umsetzung und Finanzierung des Projektes zur Elektrifizierung der belgischen Linie Nr. 42 und Festlegung der Rahmenbedingungen für den Betrieb des Personenverkehrs auf der Schiene in der Relation zwischen Luxemburg und Lüttich".

### **Die betroffenen Partner:**

- CFL.
- SNCB.

### **Weitere betroffene Partner:**

- Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens.
- Ministère de Transports (Luxemburg).
- Ministère de la Mobilité et des Transports (Belgien).
- Region Wallonien - Ministère Wallon des Transports.

### **Weitere betroffene Projekte:**

- Neugestaltung des nördlichen Kopfes im Bahnhof von Luxemburg (Viadukt Pulvermühle).
- Anschluss von Kirchberg und Findel.
- Modernisierung der Infrastruktur und Erhöhung der Geschwindigkeit auf den Strecken 42 und 43.

### **Erhoffter Nutzen:**

- Erhöhung der Qualität für die Bahnkunden.
- Touristische Entwicklung der Ardennen (Luxemburg und Belgien).
- Erschließung einer benachteiligten Region zwischen zwei großen Schwerpunkträumen.
- Senkung der durch den Mobilitätsbedarf verursachten externen Kosten durch die Möglichkeit des Rückgriffs auf ein Verkehrsmittel, das verstärkt die natürliche Umwelt schont.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

1. Halbjahr 2002

<b>N° 26</b>	<b>Projekt IR-J-2</b>
	<b>A 60, Bundesgrenze bei Steinebrück – Bitburg – Wittlich</b>

**Die angestrebten Ziele:**

Ausbau der transeuropäischen West-Ost-Verbindung von den Atlantikhäfen über Lüttich - Bitburg - Wittlich in das Rhein-Main-Gebiet. Mit der A60 wird Rheinland-Pfalz an das belgische Autobahnnetz angeschlossen. Es hat damit einen wichtigen Zugang zu den nordfranzösischen, belgischen und niederländischen Agglomerationen. Die Lagegunst des Landes zu den westlichen Nachbarländern verbessert sich dadurch im Hinblick auf seine Verflechtungen entscheidend.

**Beschreibung des Projektes:**

Der Abschnitt zwischen Bitburg und Wittlich mit Anschluss an die A1 ist im Bau und soll im Jahr 2003 durchgehend dem Verkehr zur Verfügung stehen. Die A60 ist Teil des Transeuropäischen Straßennetzes.

Neubau der Bundesautobahn A60 von der Bundesgrenze bei Steinebrück über Bitburg zur A1 bei Wittlich.

**Die betroffenen Partner:**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz.

**Weitere betroffene Partner:**

- Keine

**Weitere betroffene Projekte:**

- Die Weiterführung als Bundesstraße B50 neu mit dem Hochmoselübergang zum Flughafen Frankfurt-Hahn, sowie
- der weitere Ausbau bis zur Anschlussstelle Rheinböllen im Zuge der A61.
- Betroffen sind weitere Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen.

**Erhoffter Nutzen:**

- Erschließung und Anbindung des Eifel-Mosel-Hunsrückraumes an das überregionale Straßennetz.

**Geplante Fristen für die Umsetzung:**

- Badem bis Landscheid: Fertigstellung voraussichtlich Ende 2002 / Anfang 2003.
- Landscheid bis Wittlich (A1): Fertigstellung voraussichtlich Ende 2002 / Anfang 2003.

**Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Keine.

**Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:**

Das Bauprojekt ist zügig bis 2002/3 fertig zu stellen.

<b>N° 27</b>	<b>Projekt IR-K-1</b>
	<b>Austausch von Verkehrsinformationen</b>

### **Die angestrebten Ziele:**

Mit diesen Projekten werden die folgenden Ziele verfolgt:

- in der Lage sein, sich an die Verkehrsteilnehmer in einer Sprache, die sie beherrschen, und über einen Radiosender, den sie normalerweise hören, wenden zu können;
- alle Verkehrsteilnehmer über bestehende Probleme im Verkehrsablauf informieren und ihnen die ungefähre Fahrtzeit angeben, die sie benötigen, um den betroffenen Bereich zu durchfahren, wenn sie auf ihrer ursprünglichen Strecke bleiben.

### **Beschreibung des Projekts:**

In den letzten Jahren wurden in nahezu allen Ländern Europas EDV-gestützte Verkehrsmanagementsysteme auf den Autobahnen eingeführt. Die Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern erfolgt in der Regel mittels Schilderbrücken mit Wechselanzeigen über der Fahrbahn.

Um das elektronische Leitsystem zu perfektionieren, muss die Möglichkeit bestehen, die Verkehrsteilnehmer weit vor den Problembereichen (Stau, Unfall, etc.) zu erreichen, und hierzu eignet sich am besten ein Medium wie der Verkehrsfunk (RDS – TMC: Radio Data System – Traffic Message Channel).

Das Hauptproblem besteht darin, die betroffenen Verkehrsteilnehmer auf einen Radiosender hinzuführen, der seine Sendungen in einer Sprache ausstrahlt, die sie beherrschen. Es reicht sicherlich nicht, die Durchsagen für die Verkehrsteilnehmer in mehreren Sprachen über einen nationalen Radiosender auszustrahlen, der von Ausländern selten oder gar nicht gehört wird, man muss vielmehr die Verkehrsdaten und Verkehrsinformationen auf der Ebene der Großregion austauschen und sie über alle Verkehrsfunksender in der Großregion ausstrahlen.

### **Die betroffenen Partner:**

- Alle Partner der Großregion.

### **Weitere betroffene Partner:**

- Arbeitsgruppe, die im Rahmen des CENTRICO-Projektes aktiv ist, mit dem kurzfristig ein Austausch der TMC-Nachrichten und langfristig ein Austausch aller Verkehrsinformationen im DATEX-Format angestrebt wird.
- Die Hörfunkgesellschaften.

### **Erhoffter Nutzen:**

- Einen Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten.
- Den Durchgangsverkehr dazu bringen, Konfliktbereiche weiträumig zu umfahren.
- Die (ausländischen und einheimischen) Pendler veranlassen, auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen, indem sie zu intermodalen Plattformen geleitet werden, wo sie ihre Fahrzeuge abstellen und ihre Fahrt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzen können.

- Vermeiden, dass die Verkehrsteilnehmer bei hohem Verkehrsaufkommen auf Straßennetze niedrigerer Ordnung ausweichen, wo der Verkehr durch zahlreiche Agglomerationen geführt wird und hierdurch Sicherheitsprobleme entstehen und die Lebensqualität der Einwohner beeinträchtigt wird.

#### **Geplante Fristen für die Umsetzung:**

Diesem Projekt muss absoluter Vorrang eingeräumt werden.

#### **Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:**

- Der Gedanke muss vertieft werden, und hierbei muss man sich in der Anfangsphase auf Untersuchungen zum Hörerverhalten stützen.
- Nur bei einer Einschaltquote von rund 25% wäre das Projekt interessant.

#### **Schlussbetrachtung und Empfehlungen:**

Die beteiligten Einrichtungen aller Partner müssen dieselben Informationen mit hohem Qualitätsstandard senden. Mit der Gründung einer einzigen Einrichtung könnten alle Informationsrückstände vermieden werden.

A remplacer cette feuille par le plan montrant les infrastructures existantes

Ersetzen Sie dieses Blatt mit dem Plan der bestehenden Infrastrukturen

## Die Straßenbauprojekte

N°	Projekt	Beschreibung
1	IR-A-1	Strassenverbindung N33 – B 269 zwischen St Avold und Saarlouis.
2	IR-A-2	Verbindung zwischen der N153 (Lothringen) und den B407/B51/A64 (Saarland und Rheinland-Pfalz) mit Anbindung an die A8 die Saarbrücken mit dem Stahlbecken von Luxemburg verbindet.
6	IR-B-1	Bau der Autobahn A8/A13 zwischen Saarbrücken und dem Stahlbecken von Luxemburg.
7	IR-B-2	B10, vierstreifiger Ausbau der Strecke Pirmasens – Landau.
9	IR-E-1	Verbindungsstraße nach Micheville / Umfahrung von Audun-le-Tiche.
10	IR-E-2	Notwendigkeit einer neuen Nord-Süd Autobahnverbindung im Lothringer Raum.
15	IR-F-1	L700, Flugplatz Zweibrücken – Bitche.
17	IR-H-1	A 1, Anschlussstelle Daun – Anschlussstelle Blankenheim (Nordrhein-Westfalen).
18	IR-H-2	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61).
19	IR-H-3	A 64, Nordumfahrung Trier.
23	IR-I-1 + IR-G-1	Durchgehende Straßenverbindung zwischen Longwy und Arlon (N52 – A28) als direkte Autobahnverbindung A 31 - E411. Anschluss der A13 an die A28 bei Sélange
24	IR-I-2 + IR-J-1	Verbindung Wemperhaardt – St Vith (N62). Querverbindung Bitburg – Bastogne zwischen der A60/A27 im Osten und der A26 im Westen.
26	IR-J-2	A 60, Bundesgrenze bei Steinebrück – Bitburg – Wittlich.
27	IR-K-1	Austausch von Verkehrsinformationen (nicht dargestellt).

A remplacer cette feuille par le plan montrant les projets routiers

Ersetzen Sie dieses Blatt mit dem Plan der Straßenbauprojekte

## Die Eisenbahnprojekte

N°	Projekt	Beschreibung
3	IF-A-1 + IF-E-7	TGV-Est Européen: Anschluss an Luxemburg und an Saarbrücken und Mannheim.
4	IF-A-2 + IF-A-3	Ununterbrochenen Verkehr der Züge zwischen Metz und Saarbrücken bis zum Einsatz des neuen Zugmaterials ausgerüstet mit dem deutschen Sicherheitssystem Indusi. Weiterführung der Saarbahn nach Forbach.
5	IF-A-4	Reaktivierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonen-nahverkehrs in der Relation Perl - Apach – Thionville.
8	IF-B-1	Gestaltung einer ÖPV – Verbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken.
11	IF-E-1 + IF-E-3	Ausbau der Zugverbindung Nancy-Metz-Luxemburg durch den Einsatz von zweistöckigen Zugmaschinen und durch eine Verbesserung der Kapazitäten der Infrastruktur.
12	IF-E-2	Verbesserung des Angebotes auf der Zugstrecke zwischen Luxemburg und Longwy.
13	IF-E-4	Verlängerung der Strecke Bettemburg – Düdelingen bis nach Volmerange-les-Mines.
14	IF-E-6 + IF-I-1	Verbesserung der Zugverbindungen auf der Strecke Brüssel – Luxemburg - Metz – Strasbourg.
16	IF-G-1 + IF-E-5	Entwicklung der Nord-Süd Infrastrukturkapazitäten im Güterverkehr.
20	IF-H-1	Problematik der Interregiozüge Luxemburg – Trier – Koblenz.
21	IF-H-2	Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier.
22	IF-H-3	Eisenbahnverbindung Luxemburg – Frankfurt.
25	IF-I-2	Eisenbahnverbindung nach Lüttich und nach den Niederlanden.

A remplacer cette feuille par le plan montrant les projets ferroviaires

Ersetzen Sie dieses Blatt mit dem Plan der Eisenbahnprojekte