

7. GIPFEL DER EXEKUTIVEN DER GROSSREGION

PROJEKTGRUPPE VERKEHR

"VERKEHRSINFRASTRUKTUREN"

2003

Inhaltsverzeichnis

Nr	Projekt	Bezeichnung	Seite
1	IRS-A-1	Strassenverbindung N 33 – B 269 zwischen St Avold und Saarlouis.	5
2	IRS-A-2	Verbindung zwischen der N153 (Lothringen) und den B 407/B 51/A 64 (Saarland und Rheinland-Pfalz) mit Anbindung an die A 8 die Saarbrücken mit dem Stahlbecken von Luxemburg verbindet.	7
3	IRS-A-3	Bau einer Verbindung A 4 Frankreich - A 620 Deutschland	9
4	IRS-A-4	RD 32 – Verbindung zwischen den beiden Eurozonen / Neue Verbindung Forbach - Saarbrücken	10
5	IFE-A-1 + IFE-E-7	TGV-Est Européen : Anschluss an Luxembourg und an Saarbrücken und Mannheim.	12
6	IFE-A-2 + IFE-A-3	Untersuchung der Verkehrsbebiegnung von Forbach durch die Saarbahn.	15
7	IFE-H-4	Reaktivierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs in der Relation Perl – Apach – Thionville.	17
8	IRS-B-1	Bau der Autobahn A 8/A 13 zwischen Saarbrücken und dem Stahlbecken von Luxemburg.	19
9	IRS-C-2	B 10, vierstreifiger Ausbau der Strecke Pirmasens – Landau.	21
10	IFE-B-1	Gestaltung einer ÖPNV – Verbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken.	23
11	IRS-E-1	Alzette-Tal, Nord-Südverbindung A 30 in Frankreich / A 4 in Luxemburg	25
12	IRS-E-2	Notwendigkeit einer neuen Nord-Süd-Autobahnverbindung im lothringer Moseltal.	28
13	IFE-E-1 + IFE-E-3	Ausbau des Zugverbindung Nancy-Metz-Luxemburg durch den Einsatz von Doppelstockwagen und durch eine Verbesserung der Infrastrukturkapazität.	30
14	IFE-E-2	Verbesserung des Angebotes auf der Zugstrecke zwischen Luxemburg und Longwy.	33
15	IFE-E-4	Verlängerung der Srecke Bettemburg – Düdelingen bis nach Volmerange-les-Mines.	35
16	IFE-E-6 + IFE-I-1	Verbesserung der Zugverbindungen auf der Strecke Brüssel – Luxemburg – Metz – Strasburg.	37
17	IRS-F-1	L 700, Flugplatz Zweibrücken – Bitche.	39

Nr	Projekt	Bezeichnung	Seite
18	IFE-G-1 + IFE-E-5	Entwicklung der Nord-Süd Infrastrukturkapazitäten im Güterverkehr.	41
19	IRS-H-1	A 1, Anschlussstelle Daun – Anschlussstelle Blankenheim (Nordrhein-Westfalen).	43
20	IRS-H-2	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61).	45
21	IRS-H-3	A 64, Nordumfahrung Trier.	47
22	IFE-H-1	Problematik der Interregiozüge Luxemburg – Trier – Koblenz.	49
23	IFE-H-2	Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier.	51
24	IFE-H-3	Eisenbahnverbindung Luxemburg – Frankfurt.	53
25	IRS-I-1 + IRS-G-1	Durchgehende Straßenverbindung zwischen Longwy und Arlon (N 52 – A 8) als direkte Autobahnverbindung A 31 - E 411. Anschluss der A 13 an die A 28 bei Sélange.	55
26	IRS-I-2 + IRS-J-1	Verbindung Wemperhaardt – St Vith (N 62). Querverbindung Bitburg – Basotgne zwischen der A 60/A 27 im Osten und der A 26 im Westen.	58
27	IFE-I-2	Eisenbahnverbindung nach Lüttich und den Niederlanden.	61
28	IRS-K-1	Austausch von Verkehrsinformationen.	62
29	INW-K-1	Avant Projet Sommaire d'itinéraire Wasserstraßen - Mosel	64
30	INW-K-2	Moselausbau - Modernisierung/höhere Zuverlässigkeit des Verkehrs	66

ANLAGEN :

1. Karte mit den bestehenden Infrastrukturen.	68
2. Karte mit den Straßenbauprojekten.	70
3. Karte mit den Eisenbahnprojekten.	73

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 :	IRS – E – 1
-------------------------	--------------------

Type de projet : Art des Projektes :	IRS = Infrastructure Routière = Straßenbauprojekte IFE = Infrastructure Ferroviaire = Eisenbahnprojekte INW = Voies Navigables = Wasserstraßen
---	---

Relation entre partenaires Beziehung zwischen den Partnern	Lorraine Lothringen	Luxembourg Luxemburg	Rhénanie-Palatinat Rheinland-Pfalz	Région wallonne Region Wallonien
Sarre Saarland	A	B	C	D
Lorraine Lothringen		E	F	G
Luxembourg Luxemburg			H	I
Rhénanie-Palatinat Rheinland-Pfalz				J
Région wallonne Wallonische Region				

K	Concerne tous les Partenaires Betrifft sämtliche Partner
----------	---

Nr 1	Projekt IRS-A-1
	Straßenverbindung N 33 – B 269 zwischen St Avold und Saarlouis

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 (RN 33) zwischen der Autobahn A 4 (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 B 269) schließt an der Umgehung Creutzwald an, führt östlich an der Gemeinde Überherrn vorbei, durchquert die Bistaue, 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 A 620 Saarbrücken-Saarlouis an. Die Länge der neu zu bauenden Straßenverbindung auf deutscher Seite zwischen der Bundesgrenze Deutschland/Frankreich und der Autobahn A 620 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.

Die betroffenen Partner:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Bauministerium Frankreich.
- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.

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:

<i>Deutsche Seite:</i>		<i>Französische Seite</i>	
Planfeststellungsverfahren:	2001	Studien:	bis 2002
Bauvorbereitung:	2002	Grunderwerb:	2002-2003
Baubeginn:	2003	Baubeginn:	Ende 2004
Inbetriebnahme:	2008	Inbetriebnahme:	2007

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
- Das Planfeststellungsverfahren wurde 2001 eingeleitet. Am 22.04.2002 erfolgte der Planfeststellungsbeschuß, gegen den Klage erhoben wurde.

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.

Nr 2	Projekt IRS-A-2
	Verbindung zwischen der N 153 (Lothringen) und den B 407/B 51/A 64 (Saarland und Rheinland-Pfalz) mit Anbindung an die A 8 die Saarbrücken mit dem Stahlbecken von Luxemburg verbindet

Die angestrebten Ziele:

Ziel dieses Projektes ist die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung im Bereich der National-/Bundesstraße zwischen der A 31 in der Nähe von Thionville im Süden und der A 48 (Luxemburg-Trier) im Norden mit Anbindung auf halber Strecke an die neue Autobahn A 8 an der Anschlussstelle Perl.

Beschreibung des Projekts:

Auf französischer Seite beginnt das Begradigungsprojekt an der A 31 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 A 8 (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 B 419, die Autobahn A 8 und die Bundesstraße B 407 bis Saarlouis und dann weiter über die Bundesstraße B 51 bis nach Trier. Der Anschluss an die A 48 könnte über die Westumfahrung Trier erfolgen.

Die betroffenen Partner:

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

Weitere betroffene Partner:

- 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 A 48 in der Nähe von Trier im Norden, die A 8 im Dreiländereck in der Mitte und die A 31 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.

Nr 3	Projekt IRS-A-3
	Umsetzung einer Verbindung A 4 Frankreich - A 620 Deutschland

Die angestrebten Ziele:

Die Verbindung A 4 Frankreich - A 620 Deutschland, hat neben ihrer potenziellen Funktion einer Transitverbindung zwischen den französischen und deutschen Autobahnnetzen eine lokale und grenzüberschreitende Verkehrsfunktion. Auf deutscher Seite sind die Aussichten auf einen Ausbau geringer und dieser ist auch langfristig nicht vierspurig vorgesehen.

Beschreibung des Projekts:

Die Verbindung ist Gegenstand einer fiche d'itinéraire (Streckenplans). Hierin sind v. a. der vierspurige Ausbau der RN 61 mit Höhenunterschied der Anschlussstellen im südlichen Teil zwischen A 4 und RD 31 bis in Richtung Forbach (vierspurig) vorgesehen. Im Norden zwischen Grosbliederstroff und der deutschen Grenze sind inner- und außerorts qualitative Ausbaumaßnahmen geplant.

Die betroffenen Partner:

- Bauministerium Frankreich.
- Conseil Régional de Lorraine.
- Conseil Général de la Moselle.
- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.

Erhoffter Nutzen:

- Direkte Straßenverbindung Lothringen - Saarland.
- Bereitstellung einer direkteren Alternativstrecke.

Geplante Fristen für die Umsetzung:

Westumfahrung Saargemünd seit Dezember 2000 in Betrieb. Der Streckenplan ging im März 1998 an die Direction des Routes (Amt für Straßenbau).

Im Planvertrag Staat-Region Lothringen 2000-2006 ist vorgesehen:

- Der Höhenunterschied der Kreuzung Woustviller (RN 61 / RN 74) und die Umsetzung von Nothaltestreifen auf der derzeitigen vierspurigen Straße (RN 74 - Südende der Westumfahrung Saargemünd) für 8,9 Mio. €,
- vierspuriger Ausbau der Ortsumfahrung Hambach (A 4 – RN 74) für 9,15 Mio. €.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

Keine.

Schlussbetrachtung und Empfehlungen:

Fortsetzung der Untersuchungen und der Vorbereitung dieses strukturierenden Projekts im Hinblick auf die zukünftige Umsetzung.

Nr 4	Projekt IRS-A-4
	RD 32 – Verbindung zwischen den beiden Eurozonen / Neue Verbindung Forbach - Saarbrücken

Die angestrebten Ziele: Verlängerung der Nordumfahrung Forbach (RD 31E) Richtung Deutschland (Saarbrücken) als langfristige Alternative für den Transitverkehr der RN 3.

- Verbindung und Verkehrsanbindung der beiden Europarks auf französischem (Forbach) bzw. deutschem Staatsgebiet (Goldene Bremm).

Beschreibung des Projekts:

Die Trasse ist in vier Abschnitte unterteilt. Von Osten nach Westen sind dies:

Teilstück zwischen der Deutschmühlenstraße und der RD 32

Dieses Teilstück folgt teilweise einem Privatweg, der südlich der Halde Schoeneck und entlang der Eisenbahnstrecke verläuft. Die derzeitige Strecke weist bei der Unterquerung der Eisenbahnstrecke große Einschränkungen in Bezug auf die lichte Höhe auf.

Für den vorgeschlagenen Trassenverlauf ist ein neuer Kunstbau zur Unterquerung der Eisenbahnstrecke notwendig (Eisenbahnbrücke).

Darüber hinaus ist der Bau mit dem auf deutschem Gebiet zu realisierenden Projekt abzustimmen, um eine Anbindung an die Deutschmühlenstraße zu erreichen.

Verbindung RD 32 - RD 32A, Umfahrung von Schoeneck

Es werden zwei Lösungen vorgeschlagen:

2A Die erste Lösung verläuft teilweise über die RD 32 und durch ein Waldstück, wobei Schoeneck umfahren wird.

2B Die zweite Lösung überquert die RD 32 (mit oder ohne Anschlussstelle) und verläuft durch das Gewerbegebiet von Schoeneck. Hauptnachteile erwachsen vor allem aus der Topografie und der Tatsache, dass entlang der Achse Zufahrten zu den angesprochenen Betrieben entstehen. Der mögliche Höhenunterschied zur RD 32 hat große Auswirkungen auf Umwelt (Böschung von über 20 m) und Finanzen. Es handelt sich hierbei jedoch um die vom Schoenecker Bürgermeister bevorzugte Lösung.

Bei der letzten beratenden Sitzung im Rathaus Schoeneck am 06.05.2002, unterstrich der Bürgermeister, dass er insbesondere wegen der Auswirkungen auf den an die Gemeinde angrenzenden Wald die Variante 2B bevorzuge.

Die Dienststellen des Conseil Général haben eine Studie zur Umweltverträglichkeit der Trasse 2A im Hinblick auf den Wald erstellt, die bei einer der nächsten Sitzungen im Rathaus vorgestellt werden soll.

RD 32B zwischen Schoeneck und dem Gebiet Parc à Bois

Die Flutung des Simon-Steinbruchs könnte nach Aussagen von H.B.L. die Böden unter der RD 32B destabilisieren (die RD 32 B befindet sich auf der Höhe der Abbaufont dieses sehr tiefen Tagebaubetriebs).

Bei der oben genannten Sitzung, an der H.B.L. teilnahm, wurde beschlossen, die RD 32D nach Norden zu verlegen. Die entsprechenden Arbeiten werden von H.B.L. finanziert.

Die Untersuchungen und die Umsetzung stehen unter der Federführung der Division Opérationnelle Est der D.R.T.C. (Direction des Routes, des Transports et des Constructions).

Das Vorprojekt ist abgeschlossen, und die Akte wurde der H.B.L. zur Genehmigung vorgelegt.

Gebiet Parc à Bois

Die derzeitige Kreuzung von RD 32B und den Gemeindestraßen Richtung Petite-Rosselle und Fachgymnasium wurde durch einen leicht in Richtung Westen verlagerten Kreisverkehr ersetzt.

Langfristig wird dieser Kreisverkehr durch den Bau einer direkten Zufahrt zum Gebiet Parc à Bois und einer neuen, direkteren Verbindungsstraße zwischen RD 32B und RD 31E sechs Ausfahrten bekommen.

Die betroffenen Partner:

- Conseil Général de la Moselle (Bauträger)
- Stadt Forbach
- Gemeinde Schoeneck
- Saarland
- Stadt Saarbrücken

Weitere betroffene Projekte:

- Die beiden Europarks (Forbach Nord und Goldene Bremm).

Erhoffter Nutzen:

- Verbesserung der Anbindung der Europarks.
- Verbindung der Europarks zur Ansiedelung ergänzender Gewerbe.
- Verkehrsentslastung der RN 3 durch Schaffung einer Nordumfahrung von Forbach und einer neuen Einfahrtsstraße nach Saarbrücken.

Geplante Fristen für die Umsetzung:

Verfahren und Untersuchungen: 2003-2005

Beginn der Arbeiten: 2005

Vollständige Inbetriebnahme: 2007

Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:

- Koordination mit dem auf deutscher Seite gebauten Teilstück.

Nr 5	Projekte IFE-A-1 und IFE-E-7
	TGV-Est Européen: Anschluss an Luxembourg und an Saarbrücken und Mannheim

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 über Saarbrücken.
- Einrichtung von wenigstens 4 TGV-Direktverbindungen pro Tag (hin und zurück) auf der Relation Paris - Luxemburg.
- Einrichtung von mindestens 6 Hochgeschwindigkeitsverbindungen pro Tag (hin und zurück) auf der Relation Paris – Saarbrücken – Mannheim / Frankfurt.
- 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 Frankreich und den regionalzuständigen Gebietskörperschaften an der Finanzierung des Projektes.

Die betroffenen Partner:

- Bauministerium Frankreich.
- Conseils Généraux de la Moselle, de la Meuse, de Meurthe et Moselle et des Vosges.
- Conseil Régional de Lorraine.
- Réseau Ferré de France.
- SNCF.

- Ministère des Transports des Großherzogtums 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 Lunéville - Saint Dié und Nancy – Epinal - Remiremont.
- Erhöhung der Kapazitäten und Leistungen der Schieneninfrastrukturen auf der Achse Nancy - Metz - Thionville - Luxemburg.
- Verbesserung des Betriebs und Ausbau der Infrastruktur der Eisenbahnstrecke Saarbrücken - Mannheim.

Erhoffter Nutzen:

- Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen Luxemburg und Paris, Luxemburg und Straßburg, Frankfurt und Paris 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 2007 geplant.

Deutsche Seite

Die Inbetriebnahme des TGV auf der bestehenden Strecke ist für 2007 geplant.

Französische Seite

Die Inbetriebnahme des TGV ist für 2007 geplant.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

- Das Vereinbarungsprotokoll zwischen dem Großherzogtum und Frankreich wurde am 28.01.2002 unterzeichnet.
- Einhaltung der Vereinbarungen von La Rochelle.
- Finanzierung der 2. Phase auf deutscher Seite.

Schlussbetrachtung und Empfehlungen:

- Die Einhaltung des Zeitplans für die Inbetriebnahme in 2007 hat Vorrang.
- Einsatz der TGV-Züge einerseits und der ICE3-Züge andererseits auf der Relation Paris – Frankfurt bereits vor Inbetriebnahme des neuen Strecke.
- Im Vorfeld Verbesserung der Relation Saarland - Paris durch Verbindungen im Zweistudentakt.
- Vorrangige Umsetzung der Arbeiten zum Ausbau und zur Geschwindigkeitssteigerung der Infrastrukturen auf dem Abschnitt Saarbrücken - Mannheim.
- Fortsetzung der von SNCF, DB AG, CFL und SBB in Auftrag gegebenen Untersuchungen (RHEALYS) zur Vorbereitung der zukünftigen Bedienung der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke durch TGV/ICE3, insbesondere zwischen Paris und Frankfurt über Saarbrücken.

	Projekte IFE-A-2 und IFE-A-3
Nr 6	Untersuchung der Verkehrsbedienung von Forbach durch die Saarbahn

Die angestrebten Ziele:

Zusätzlich zur Weiterführung und Verbesserung der Bahnverbindung Metz – Saarbrücken (gemeinsamer Erwerb von neuem Rollmaterial, Schaffung des Flexfahrt-Tarifangebots, dichter Takt) sollte die Weiterführung der Saarbahnverbindung von Saarbrücken ins lothringische Kohlerevier untersucht werden.

Beschreibung des Projekts:

Mit Ihrer Unterschrift unter das Protokoll vom 30. November 2000 haben der Lothringische Regionalrat und das Land Saarland insbesondere vorgesehen, die technische und rechtliche Durchführbarkeit sowie die Vertriebsperspektiven einer eventuellen Verlängerung der Saarbahn von Saarbrücken in Richtung Forbach und Kohlebecken zu untersuchen.

Die betroffenen Partner:

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

Weitere betroffene Partner:

- Bauministerium Frankreich
- 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 (Umsetzung 2002-2003).

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

Deutsche Seite

Die Umsetzung und Definition des Fahrzeugsmaterial wird im Rahmen eines in 2001 begonnenen Projektes des UITP vefogt.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

- Begrenzte Kapazität der Schieneninfrastrukturen, vor allem auf Grund des starken Güterverkehrs und der zukünftigen Bedienung durch TGV-/ICE3-Züge.
- Verwendung unterschiedlicher Sicherheitssysteme bei der SNCF und der DB AG.

Schlussbetrachtung und Empfehlungen:

Die Inbetriebnahme des neuen Materials, die Einführung eines neuen multimodalen Tarifsystems und neue Fahrpläne ab Juni 2003 schaffen die notwendigen Voraussetzungen für die Verhandlungen über dieses Stadtbahnprojekt zwischen dem Saarland und Lothringen.

Nr 7	Projekt IFE-A-4
	Reaktivierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs in der Relation Perl - Apach – Thionville

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 2007.

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.

Nr 8	Projekt IRS-B-1
	Bau der Autobahn A 8/A 13 zwischen Saarbrücken und dem Stahlbecken von Luxemburg

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“ (A 13) an der Einmündung der Collectrice du Sud in in das Bettemberger Kreuzes (A 3/A 13), 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 deutsch-luxemburgische Grenze zu überqueren. Auf der Verbindungsstrecke mit einer Länge von 20 km gibt es fünf Anschlussstellen, und zwar Hellange (N 13), Frisange (N 3), Altwies (N 16), Mondorf (N 16) und Schengen (N 10). 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.

Die Inbetriebnahme ist für Mitte 2003 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 (B 406) und Perl-Berg (B 407) 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 bis Mitte 2003 sichergestellt ist. Im Dezember 2002 wurde die Fahrbahn in Richtung Saarbrücken zwischen den Anschlussstellen Perl und Perl-Borg für den Verkehr geöffnet.

Die betroffenen Partner:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.
- Ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées des Großherzogtums Luxemburg.

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 Mitte 2003

Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:

Auf Grund der beschränkten Finanzmittel wurde auf einem Teilstück von 5 km im Westen des Tunnels Pelling-Berg bisher nur die Hälfte des Unterbaus für die Autobahn hergestellt. Im Laufe des Jahres 2002 haben die Arbeiten für die zweite Hälfte des Unterbaus begonnen, deren Inbetriebnahme für Mitte 2003 geplant ist. Zwischen den Anschlussstellen Merzig-Wellingen und Merzig-Schwemmlingen ist noch ein 3,5 km langes Teilstück (dreispurig) fertigzustellen.

Nr 9	Projekt IRS-C-2
	B 10, vierstreifiger Ausbau der Strecke Pirmasens – Landau

Die angestrebten Ziele:

Der ursprünglich vorgesehene Weiterbau der A 8 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 B 10 übernehmen. Die Bundesstraße B 10 verbindet die Westpfalz mit dem Raum Pirmasens über die Autobahn A 65 bei Landau direkt mit den Wirtschaftszentren Rhein-Neckar und Karlsruhe. Zusammen mit der geplanten Landesstraße L 700 vom Regionalflughafen Zweibrücken nach Hornbach werden damit auch die Verbindungen zu den französischen Regionen Elsass und Lothringen wesentlich verbessert. Für die B 10 ist ein durchgehend vierstreifiger Ausbau aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung notwendig. Die künftigen Verkehrsbelastungen werden im Zuge der B 10 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 wurden 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 des Landes Rheinland-Pfalz.

Weitere betroffene Partner:

- Keine.

Weitere betroffene Projekte:

- Lückenschluss der Bundesautobahn A 8 Luxemburg - Saarbrücken.
- Neubau der L 700 zwischen dem Flugplatz Zweibrücken und der Landesgrenze.
- Ortsumgehungen im Zuge der B 427.

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 A 8/A 62 bis Fehrbach soll 2003 vierspurig unter Verkehr gehen.
- Der Abschnitt Einmündung der B 270 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 B 10 zwischen Pirmasens und Landau unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Natur und Landschaftsschutzes. Die Landesregierung unterstützt den Ausbau der Bundesstraße B 10 durch eine Mitfinanzierung von einzelnen Abschnitten.

Nr 10	Projekt IFE-B-1
	Gestaltung einer ÖPNV – Verbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken

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 ließ 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. Der Vorstand der CFL hat deshalb vor Kurzem eine direkte Busverbindung zwischen Luxemburg Hbf und Saarbrücken Hbf eingerichtet, die weiter ausgebaut werden sollte.

Die betroffenen Partner:

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

Weitere betroffene Partner:

- Conseil Général de la Moselle.

- Conseil Régional de la Lorraine.
- Bauministerium Frankreich.
- Réseau Ferré de France.
- 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.
- Anpassung der bestehenden Fahrpläne.
- Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge (Zug, Bus).

Schlussbetrachtung und Empfehlungen:

- Gewährleistung optimaler Anschlüsse im Bahnhof Metz.

Nr 11	Projekt IRS-E-1
	Alzette-Tal, Nord-Südverbindung A 30 in Frankreich / A 4 in Luxemburg

Die angestrebten Ziele:

Die **primären** Ziele, die mit der Verbindung von Micheville angestrebt werden, sind:

- Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen dem Einzugsgebiet der Gemeinden Micheville, Villerupt, Russange und Audun-le-Tiche auf französischer Seite und der Autobahn Esch/Alzette - Luxemburg [A4] auf luxemburgischer Seite, so dass lothringische Tagespendler nach Luxemburg die Möglichkeit haben, die Stadt Luxemburg und deren Randgebiete über eine sichere und gut ausgebaute Schnellstraße zu erreichen.
- Entlastung der Städte Audun-le-Tiche und Esch-sur-Alzette vom reinen Transitverkehr und dadurch Lösung der Stau-, Lärm- und Unfallgefahrenproblematik.

Die **sekundären** Ziele dieser neuen Straßenverkehrsinfrastruktur sind:

- Umsetzung einer direkten Schnellverbindung zwischen dem grenznahen lothringischen Gebiet und der Industriebrache ARBED-Esch/Belval, die mit 20.000 neuen Arbeitsplätzen ein wichtiger Anziehungspunkt werden soll.
- Bau einer Direktverbindung zum an der französisch-luxemburgischen Grenze am Bahnhof Belval geplanten Park&Ride-Parkplatz, so dass Grenzpendler die Möglichkeit haben, auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen und mit dem Zug nach Luxemburg-Stadt fahren können.

Beschreibung des Projekts:

Die neue Straße wird zweispurig ausgelegt sein. Der vierspurige Ausbau auf luxemburgischem Gebiet dient ausschließlich zur Deckung des zusätzlichen Mobilitätsbedarfs auf Grund der Sanierung der Industriebrache ARBED-ESCH/Belval.

Auf französischer Seite beginnt die geplante Straße an der RD 16A östlich der Gemeinde Villerupt, verläuft zwischen Russange und Audun-le-Tiche und biegt dann im Norden in Richtung luxemburgische Grenze südlich der Rangiergleise ab, die die Industriebrache von ARBED-ESCH/Belval begrenzen. Die Gleise werden mittels einer Unterführung unterquert. Der Standort selbst wird mittels eines zweigeschossigen Kunstbaus überquert, wobei der untere Teil für den internationalen Verkehr vorgesehen ist, während oben der Verkehr des Boulevard urbain abgewickelt wird, der zwischen der Hochofenterasse und dem Square-Mile verläuft. Im Norden des Industriebrachen-Standorts trifft die Trasse nicht auf den derzeitigen Endpunkt der Autobahn A 4, den Kreisverkehr von Raemerich, sondern läuft geradeaus weiter, überquert zwischen Belvaux und Esch/Alzette die N 31, umfährt die Cité Raemerich im Norden und mündet bei der Unterführung unter der CR 110 in die Autobahn A 4 Esch-sur-Alzette/Luxemburg ein.

Auf dem Gebiet des Großherzogtums wird die neue Verbindung den Rang einer Autostraße haben.

Die betroffenen Partner:

- Conseil Général de la Moselle.
- Ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées du Grand-Duché de Luxembourg.
- Ministère de l'Intérieur – Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme [DATUR] du Grand-Duché de Luxembourg.

Weitere betroffene Partner:

- Die Gemeinden Audun-le-Tiche und Russange,
- Réseau Ferré de France,
- Etablissement Public de la Métropole Lorraine,
- Ministère de l'Équipement (Frankreich),
- Die Gemeinden Sanem und Esch-sur-Alzette,
- Das Unternehmen AGORA,
- Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg (Park&Ride-Parkplatz, Haltepunkt Belvaux).
- CFL.

Weitere betroffene Projekte:

- Projekt zur Entwicklung des Standortes Micheville.
- Weiterführung der Eisenbahnverbindung Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche bis Villerupt bzw. Micheville.

Erhoffter Nutzen:

- Verbesserung der Verkehrsbedingungen und der Sicherheit bei der Durchquerung der Stadt Audun-le-Tiche..
- Entlastung des Kreisverkehrs von Raemerich vom grenzüberschreitenden Verkehr und dadurch Vermeidung der Abtrennung der Cité Raemerich von der Stadt Esch.
- Entlastung der westlichen Stadtteile von Esch/Alzette (rue d'Audun, rue des Acacias, avenue des Terres Rouges, boulevard Prince Henri, Petit Contournement, boulevard Charles de Gaulle, rue de Belvaux) vom Grenzpendlerverkehr in Richtung Autobahn A 4.
- Beseitigung jeglichen Störverkehrs durch Verzicht auf eine Anbindung zwischen der Verbindungsstraße von Micheville und der CR 168, die damit als lokale Verbindung zwischen Esch/Alzette und Belvaux bestehen bleibt.
- Möglichkeit, durch Umbaumaßnahmen für einen leichteren Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel einen Modal Split von 25/75 zu erreichen.
- Möglichkeit einer späteren Anbindung der zukünftigen Stadtentwicklungsgebiete der Halde Ehlerange (luxemburgische Seite) und der Halde Terre Rouge (französische Seite) an die Verbindungsstraße von Micheville.

Geplante Fristen für die Umsetzung:*Luxemburgische Seite:*

Verfahren und Untersuchungen: 2001 – 2002
Beginn der Arbeiten: 2003
Inbetriebnahme: 2005

Französische Seite

Verfahren und Untersuchungen: 2001 - 2003
Beginn der Arbeiten: 2003
Inbetriebnahme: 2005

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

- Der Bau der Trasse mit teilweiser Nutzung eines Planums der Eisenbahnstrecke Audun-le-Tiche - Fontoy (die bei der vorausgehenden Anhörung bevorzugte Lösung) ist unvereinbar mit einer Erweiterung des Eisenbahnnetzes in Richtung des Plateaus von Micheville.

Die Alternativlösung hätte starke Auswirkungen auf Umwelt und Finanzen.

- Die Umsetzung des Projekts hängt von der Entscheidung bezüglich einer teilweisen Nutzung des Eisenbahnplanums und den Schlussfolgerungen der Studie zur Umwidmung der ehemaligen Industriestandorte im Alzette-Tal ab. (EPML-Studie im Auftrag der Préfecture der Région Lorraine).
- Die im Süden gelegene Anschlussstelle zum Standort der Industriebrache von ARBED-Esch/Belval sowie der Park&Ride-Parkplatz befinden sich vollständig auf französischem Gebiet.
- Die zukünftige Südumgehung von Belvaux und Oberkorn verläuft an zwei Stellen über französisches Gebiet.
- Umsetzung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03. März 1997 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten.

Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:

- Dem Bauprojekt der Verbindung von Micheville sollte absolute Priorität eingeräumt werden.
- Diese Verbindung sollte zeitgleich mit dem Park&Ride-Parkplatz südlich des Standorts der sanierten Brache von Arbed-Esch/Belval und dem Haltepunkt Belval in Betrieb genommen werden. Damit sollte die Einrichtung eines leistungsfähigen Eisenbahnpendelverkehrs zwischen diesem Haltepunkt und Luxemburg Hbf. verknüpft werden.

Darüber hinaus sollte auf eine zeitgleiche Inbetriebnahme der jeweiligen Straßenverkehrsinfrastrukturen (Luxemburg und Département Moselle) geachtet werden.

Nr 12	Projekt IRS-E-2
	Notwendigkeit einer neuen Nord-Süd Autobahnverbindung im Lothringer Moseltal

Die angestrebten Ziele:

Auf Grund der Auslastung der A31 wird eine neue Nord-Süd-Autobahn gebraucht, um einen reibungslosen Verkehr im Großraum Lothringen zu gewährleisten; dies betrifft sowohl den internationalen und nationalen Durchgangsverkehr und führt zu einer verbesserten lokalen Verkehrsbedienung im Großraum Lothringen.

Beschreibung des Projekts:

Die neue Trasse wird über einige Abschnitte der aktuellen A 31 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:

- Bauministerium Frankreich
- Ein Konzessionsnehmer, der noch ausgewählt werden muss
- Die wichtigsten 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
- Trennung von Handels- und Transitverkehren sowie lokalen Verkehren
- Sicherheit
- 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:

Frankreich hat im Rahmen der neuen "Schémas de services collectifs" (Vorhaben der öffentlichen Daseinsfürsorge) im Bereich Verkehr, die im Jahr 2002 verabschiedet wurden, den Bedarf zur Planung einer neuen Autobahnstrecke anerkannt.

Die geplante Trasse sowie das Konzessionssystem müssen vom Staat unbedingt festgelegt werden, um gemeinsam mit den wichtigsten lothringischen Gebietskörperschaften und unter Berücksichtigung der Raumordnungspolitiken der Partner aus der Großregion den endgültigen Entscheidungsprozess einzuleiten.

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 der Bau und die Inbetriebnahme des Projektes im Großraum Lothringen bis 2010-2015 erforderlich.

Nr 13	Projekte IFE-E-1 und IFE-E-3
	Ausbau der Zugverbindung Nancy-Metz-Luxemburg durch den Einsatz von Doppelstockwagen und durch eine Verbesserung der Infrastrukturkapazität

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 A 3.

Die betroffenen Partner:

- Bauministerium Frankreich.
- Ministère des Transports des Großherzogtums Luxemburg.
- 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: - Gleisdreieck Fentange: Baubeginn 2003, Inbetriebnahme für 2005 geplant.
- geplanter zweigleisiger Ausbau der Achse Luxemburg - Bettembourg: Trassierungsuntersuchungen laufen.

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.

Nr 14	Projekt IFE-E-2
	Verbesserung des Angebotes auf der Zugstrecke zwischen Luxemburg und Longwy

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:

- Bauministerium Frankreich.
- Ministère des Transports des Großherzogtums Luxemburg.
- 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".
- Neue, durch das Großherzogtum Luxemburg finanzierte Busverbindung im Chiers-Tal.

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 Zeitraum 2004-2005 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; das gesetzliche Genehmigungsverfahren für den vollständigen zweigleisigen Ausbau läuft, der Gesetzentwurf wurde am 18.04.2002 eingebracht.

Schlussbetrachtung und Empfehlungen:

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

Nr 15	Projekt IFE-E-4
	Verlängerung der Strecke Bettemburg – Düdelingen bis nach Volmerange-les-Mines

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 Großherzogtum 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 ARCELOR 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:

- Bauministerium Frankreich.
- Conseil Général de la Moselle.
- Conseil Régional de la Lorraine.
- Ministère des Transports des Großherzogtums 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 daraufhin ihr Einverständnis erklärt, den CFL ein Wegerecht einzuräumen.

Das Planfeststellungsverfahren für den Bau der Strecke, den Haltepunkt und den Parkplatz fand im Dezember 2002 statt. Am 07.01.2003 erging ein positiver Planfeststellungsbeschluss durch die Enquêtekommission.

Im Anschluss an das von der CFL am 18.11.2002 vorgelegte Dossier hat das frz. Ministère de l'Équipement am 13.03.2003 die sicherheitstechnischen Aspekte genehmigt.

Das Ministerium wird die Genehmigung für den fahrplanmässigen Betrieb nach Abschluß der Arbeiten und Vorlage des ad hoc Dossiers erteilen.

Fristen für die Umsetzung ab 2003 fetszulegen.

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.

Die französischen Behörden werden die Initiative zur Einrichtung einer Bushaltestelle in der Nähe des ehemaligen Grenzübergangs auf der Strecke Dudelage - Volmerange (D58) ergreifen. Die französischen Behörden werden auch die notwendigen Initiativen zur Neuorganisation der regionalen Buslinien ergreifen, bevor Zubringerverbindungen zwischen dem Fensch-Tal und der neuen Haltestelle geschaffen werden.

Nr 16	Projekte IFE-E-6 und IFE-I-1
	Verbesserung der Zugverbindungen auf der Strecke Brüssel – Luxemburg - Metz – Strasburg

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.
- Service Public Fédéral Mobilité et Transports (Belgique).
- Région wallonne.

Weitere betroffene Partner:

- Bauministerium Frankreich.
- 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 Städten, in denen europäische Institutionen ihren Sitz haben.
- Verbindung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes (PBKAL und TGV Ost)
- 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.
- Finanzielle Leistungsfähigkeit der Bahnbetreiber.
- 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.

Die Modernisierung des Streckenabschnitts Brüssel – Luxemburg ist eines der prioritären Projekte, die Belgien und das Großherzogtum Luxemburg der Gruppe der Hocharangigen Vertreter vorgeschlagen haben. Diese Gruppe wurde Ende 2002 von der Kommissarin De Palacio damit beauftragt, die Liste der auf europäischer Ebene prioritären Projekte neu festzulegen (ehemalige Liste des Essener Gipfels).

Nr 17	Projekt IRS-F-1
	L 700, Flugplatz Zweibrücken – Bitche

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 A 8 anzubinden. Die besondere Bedeutung der Landesstraße L 700 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 A 8 geführt. Geplant ist eine durchgehende Verbindung von der Autobahn A 8 über den Flugplatz Zweibrücken und Hornbach bis zur Départementstraße 35A, Richtung Bitche (Frankreich). Die Landesstraße L 700 wird zukünftig die Gemeinden im Zuge der Bundesstraße B 424 vom Durchgangsverkehr entlasten. Geplant ist der rund 3,5 Kilometer lange Neubau der Landesstraße L 700 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 des Landes Rheinland-Pfalz.

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 A 8 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 L 700 ist bereits im Flugplatzbereich seit Ende 1997 fertig gestellt.
- Für den Bereich vom Flugplatz bis zur Grenze besteht Baurecht. Ein erstes Teilstück wurde in 2002 begonnen.
- Gesamtfertigstellung soll bis 2005 erfolgen.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

- Keine.

Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:

Die Finanzierung von rund 14 Mio € ist in den nächsten Jahren bereit zu stellen.

Das grenzüberschreitende Interesse des Projektes wurde von der Regionalkommission in der Resolution vom 8. Dezember 1999 wie folgt festgelegt:

Die Regionalkommission bittet die deutsche Seite um Einhaltung des Zeitplans bzgl. der vollständigen Fertigstellung der L 700 von der deutschen Autobahn A8 bis zur deutsch-französischen Grenze mit Anbindung an das französische Straßennetz.

Diese Verbindung ist für den Verkehr innerhalb der Großregion von Bedeutung.

Eine teilweise Fertigstellung der Verbindung, d. h. von der A 8 bis zur Ortschaft Hornbach (L 478) würde die grenzüberschreitende Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung im betroffenen Gebiet beeinträchtigen.

Nr 18	Projekte IFEG-1 und IFEE-5
	Entwicklung des Nord-Süd Infrastrukturkapazitäten im Güterverkehr

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:

- Service public fédéral Mobilité et Transports (Belgique)
- Region Wallonien
- Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- Bauministerium Frankreich
- Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle
- Société Nationale des Chemins de Fer Français
- Ministère des Transports des Großherzogtums 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:

Keine

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 Eisenbahnverkehrsministern 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-Europäisches SchienenGüterNetz], das von der Europäischen Gemeinschaft initiiert wurde, wird so umgesetzt, dass die Möglichkeiten der verschiedenen beteiligten Partner zur Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs gewahrt bleiben.

Nr 19	Projekt IRS-H-1
	A 1, Anschlussstelle Daun – Anschlussstelle Blankenheim (Nordrhein-Westfalen)

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 A 61 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. 400 Mio.€. Der Anteil der rheinland-pfälzischen Abschnitte beträgt rd. 300 Mio. €, der Anteil NRW rd. 100 Mio. €.

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 B 410 von der AS Gerolstein (L 67) bis zur B 421 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 2004-2005 das Baurecht für den gesamten Lückenschluss vorliegen.
- Nach Sicherstellung der Finanzierung durch den Bund könnte der Lückenschluss ab 2010 fertig gestellt sein.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

Derzeit erfolgt auf der Basis der EU-Richtlinie Natura 2000 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 mit Teilfertigstellungen ab 2010 auch zu erreichen.

Nr 20	Projekt IRS-H-2
	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61)

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 A 60 bei Wittlich als vierspurige B 50 bis Hochscheid (B 50 / B 327) geplant. Die Bundesstraße soll über die zum Teil noch vierstreifig auszubauende vorhandene B 50 bis zur A 61 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 des Landes Rheinland-Pfalz.

Weitere betroffene Partner:

- Keine.

Weitere betroffene Projekte:

- A 64 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 A 1 (Wittlich) bis Longkamp bis 2008-2009 fertig gestellt sein.
- Ziel ist es ebenso von Ost nach West den Streckenzug ab Simmern bis zum Flughafen Hahn bis zum Jahre 2008-2009 komplett vierstreifig unter Verkehr zu nehmen.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

Im mittleren Abschnitt ist auf Grund der EU-Richtlinie Natura 2000 ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:

Für den Neubau und Ausbau der B 50 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.

Nr 21	Projekt IRS-H-3
	A 64, Nordumfahrung Trier

Die angestrebten Ziele:

Die A 64, 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 A 64 an der Anschlussstelle zur B 52. Im Zuge der Nordumfahrung Trier fehlt ein Lückenschluss der A 64 von rd. 10 Kilometer bis zur Autobahnanschlussstelle Schweich an die A 1. 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.

Weitere betroffene Partner:

- Keine.

Weitere betroffene Projekte:

- B 50 neu Hochmoselübergang.
- Neubau der B 51 neu 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.

Nr 22	Projekt IFE-H-1
	Problematik der Interregiozüge Luxemburg – Trier – Koblenz

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 des Großherzogtums Luxemburg.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz.
- DB AG.
- CFL.

Weitere betroffene Partner:

- Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes.

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 Verhandlungen zwischen der DB AG und den CFL haben seit dem Fahrplanwechsel vom 15.12.2002 auf der Relation Luxemburg – Trier - Köln - Münster zu einer Steigerung der derzeitigen Verkehrsbedienung von drei auf vier Zugpaare täglich sowie zur Inbetriebnahme eines direkten Zugpaares Luxemburg - Frankfurt geführt.

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 nur bis Ende 2003 gesichert (deutsche Zuständigkeit).

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.

Nr 23	Projekt IFE-H-2
	Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier

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:

- zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Moselbrücke bei Karthaus.
- 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 de dezs Großherzogtums Luxemburg.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes ERheinland-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. Die endgültige Entscheidung des Bundes bleibt abzuwarten; sie soll bis Mitte 2003 vorliegen.

Nr 24	Projekt IFE-H-3
	Eisenbahnverbindung Luxemburg – Frankfurt

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 des Landes Rheinland-Pfalz.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung des Landes Hesse.
- DB AG.
- CFL.

Weitere betroffene Partner:

- Ministère des Transports des Großherzogtums Luxemburg.

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:

Die Verhandlungen zwischen der DB AG und der CFL haben seit dem Fahrplanwechsel vom 15.12.2002 zur Inbetriebnahme eines direkten Zugpaares Luxemburg - Frankfurt geführt.

Nr 25	Projekte IRS-I-1 und IRS-G-1
	Durchgehende Straßenverbindung zwischen Longwy und Arlon (N 52 – A 28) als direkte Autobahnverbindung A 31 - E 411 Anschluss der A 13 an die A 28 bei Sélange

Die angestrebten Ziele:

- Das primäre Projektziel ist die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen der A31 und der E 411 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 A 13 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 E 411 (bei Hondelange) und der französischen Grenze bei Aubange,
- den vierspurigen Ausbau der RN 52/A 30 zwischen der belgischen Grenze und der A 31 und ihre Ausstattung entsprechend den aktuellen Normen für Autobahnen.

Auf luxemburgischer Seite umfasst das Projekt:

- die Weiterführung der Autobahn A 13 auf einer Länge von 6 km. Das Projekt beginnt am Kreisel "Biff" (Anschlussstelle von der A13 auf die N 5/E 44), 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:

- Bauministerium Frankreich.
- Region Wallonien – Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports.
- Ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées des Großherzogtums.

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] des Großherzogtums Luxemburg.

Weitere betroffene Projekte:

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

Erhoffter Nutzen:

a. Hauptverbindung zwischen der E 411 und der A 31:

- 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 E 411 zwischen Arlon, Luxemburg und Thionville gebildet wird.
- Spürbare Verkehrsentslastung auf dem Autobahnteilstück vom Großherzogtum zum lothringischen Mosital und insbesondere auf dem Ring der Stadt Luxemburg.

b. Anbindung der A 13 durch einen Anschluss an die A 28 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 (A 6/E 25) und der Autobahn nach Thionville (A 3/ E 25), die weiträumig an der Peripherie der Hauptstadt vorbeigeführt wird.

Geplante Fristen für die Umsetzung:

<i>Französische Seite:</i>	2002	Ausbau nach Autobahnnormen des Teilstücks Crusnes-Mexy.
	Ab 2003	Vierspuriger Ausbau des Teilstücks Mexy-Pulventieux.
	Nach 2006	Vierspuriger Ausbau des Teilstücks Pulventeux-belgische Grenze und Bau einer zweiten Röhre für den Tunnel von Hayange.
<i>Belgische Seite:</i>		Mit der Impaktstudie wird Ende 2003 begonnen.
	2005-2006	Phase I mit dem Bau der Talbrücke bei Messancy.
	2006-2008	Phase II mit dem Bau der eigentlichen Autobahn über eine Länge von 8 km.
<i>Luxemburgische Seite:</i>		Im Rahmen einer Vorstudie wurde die technische Durchführbarkeit dieses Projektes bestätigt.
		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 60 Mio. € für die gesamte Strecke veranschlagt wird) muss mit den verschiedenen vorgesehenen und potenziellen Partnern ein Finanzierungsplan erstellt werden.
- Belgische Seite:*
 - Die Finanzierung der Investitionen, die sich auf insgesamt 38 Mio € 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 A 32) geachtet werden.
- Die Weiterführung der A 13 über die belgisch-luxemburgische Grenze hinaus und ihr Anschluss an die künftige A 28 ist ein Projekt von größtem Interesse für die Verkehrsplanung im Großherzogtum wie auch in der Großregion. Seine Einstufung im Mehrjahresprogramm ist vorzusehen.

	Projekte IRS-I-2 und IRS-J-1
Nr 26	Verbindung Wemperhaardt – St Vith (N 62). Querverbindung Bitburg – Bastogne zwischen der A 60/A 27 im Osten und der A26 im Westen

Die angestrebten Ziele:

Mit der Aufwertung der N 62 zwischen der luxemburgischen Grenze bei “Wemperhaardt” und der A 27 in der Nähe von St Vith werden zwei Ziele verfolgt:

- Herstellung einer leistungsstarken Verbindung zwischen der E 421/N 7 auf luxemburgischem Territorium und der A 27 in Belgien in der Nähe von St Vith, die zusammen mit der A60 eine Autobahnverbindung zwischen der A 1 bei Wittlich und der Stadt Lüttich bildet.
- Bau einer Querverbindung ohne Autobahncharakter zwischen der A 27 im Nord-Osten (St Vith) und der A2 6 im Süd-Westen (Bastogne), die u.a. über die N 62 auf belgischem Territorium, die N 12 und N 20 auf luxemburgischem Territorium und die N 874 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 E 421 (N 7).

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 E 421 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Großherzogtum sein.

Die Nationalstraße N 12, 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 N 20 aus, die auf belgischem Territorium zur N 874 wird, kann man am Stadtrand von Bastogne auf die A 26 Neufchâteau-Lüttich auffahren.

Zwischen der belgisch-luxemburgischen Grenze und der Stadt St Vith müsste die N 62, 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 A 27 bei St Vith in die modernisierte N 62 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’Equipement et des Transports.
- Le ministère des Travaux Publics – administration des Ponts et Chaussées des Großherzogtums Luxemburg.

Weitere betroffene Partner:

- Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes 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 A 26 im Westen und der A 27 im Osten.
- Verkehrsentlastung auf der E 421 (Aachen – St Vith – Luxemburg) im Norden des Großherzogtums.

Geplante Fristen für die Umsetzung:

Luxemburgische Seite:

Route du Nord [A 7] zwischen der Nordstaad (Diekirch/Ettelbruck) und der Hauptstadt:
Eröffnung für 2007 geplant.

Umgehung von Hosingen [E 421/N 7] und Umgehung von Troisvierges [N 12] :
Vorprojekte laufen.

Belgische Seite:

Derzeit ist keine Modernisierung der N 874 vorgesehen, da man die Ergebnisse der Mobilitätsstudie abwarten will, mit der im Jahr 2002 für die Stadt Bastogne begonnenen.

Im Rahmen dieses Mobilitätsplans wurde vorgeschlagen, die Verbindung zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und Belgien über die N 84 Witz-Bastogne ebenfalls zu berücksichtigen.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

- Die Durchführung der Neugestaltung der Kreuzung bei "Wemperhaard", an der die E 421/N7, die N 12 und die N 62 in einen Verteilerkreis einmünden, stößt auf Probleme hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung seitens der belgischen Behörden an der Abzweigung, die auf belgisches Territorium führt [N 62].
- Probleme mit den lokalen Behörden.

Schlussbetrachtungen und Empfehlungen:

- Das Projekt zum Ausbau der N 62 zwischen dem neuen Verteilerkreis bei Wemperhaard und der A 27 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 A 27 in der Nähe von St Vith, die auf luxemburgischem Territorium über die Nationalstraßen N 12 und N 20 und auf belgischem Territorium über die Nationalstraßen N 62 und N 874 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 A 60 in der Nähe von Bitburg und der A 27 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.

Nr 27	Projekt IFE-I-2
	Eisenbahnverbindung nach Lüttich und den Niederlanden

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 des Großherzogtums Luxemburg.
- Service Public Fédéral Mobilité et Transports (Belgien).
- Region Wallonien - Ministère wallon de l'Équipement et 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.

Nr 28	Projekt IRS-K-1
	Austausch von Verkehrsinformationen

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.
- Eine übertriebene mehrsprachige Nutzung könnte die Effizienz des Systems beeinträchtigen. Es sollte untersucht werden, ob ein Piktogramm-basiertes System ein Alternative darstellt.

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.

Nr 29	Projet INW – K - 1
	Binnen-Wasserstraße - Mosel - Definition eines Entwicklungsschemas¹

Die angestrebten Ziele:

Es gibt keine mit denen von der Direction des Routes (Amt für Straßenbau) erarbeiteten vergleichbaren Anweisungen oder Rundschreiben zur mittelfristigen Planung (auf 15 Jahre) der auf die jeweiligen Strecken entfallenden Investitionen. Ziel der eingeleiteten Vorgehensweise ist demnach die Planung und Organisation der Investitionen für den Ausbau der Mosel in Lothringen.

Beschreibung des Projekts:

Mit der APSI-VN Moselle (APSI-Studie Wasserstraßen Mosel) sollen die Leitlinien in verschiedenen Aktionsbereichen festgelegt werden (Verkehr, Umwelt, Soziales und Wirtschaft). Es geht um:

- eine genauere Beschreibung des Zwecks der Strecke;
- eine genauere Beschreibung der Politik zur Modernisierung der Strecke unter Berücksichtigung sämtlicher Funktionen der Wasserstraße und der Ausbauprojekte der Partner;
- eine genauere Beschreibung des zu erreichenden Serviceniveaus in Übereinstimmung mit den Leitlinien des Leitschemas zum Betrieb der Wasserstraßen;
- die Festlegung der für die Restaurierung und Modernisierung der Strecke notwendigen Arbeiten und diesbezüglich um die Festlegung des voraussichtlichen Finanzrahmens;
- die genaue Beschreibung der Instandhaltungs- und Betriebspolitik der ausgebauten Strecke (Organisationsmodus und erforderliche Geldmittel);
- die Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie;
- die Definition einer Umweltpolitik.

Die betroffenen Partner:

- Bauministerium Frankreich.
- Voies Navigables de France.
- Die lothringischen Gebietskörperschaften (Conseil Régional, Conseils Généraux usw.).

Weitere betroffene Projekte:

Das Projekt wird gestützt durch bereits eingeleitete oder noch einzuleitende Studien:

- Studien über Beförderungszweige mit dem Ziel der Steigerung des Marktanteils der Binnenschifffahrt;
- Studie über die Zugangswege zur Wasserstraße;
- Studie über die Verkehrsakteure in Lothringen;
- Studie über Kohärenz bzw. Koordination sowie Entwicklung der Hafengebiete;
- Studie über die Bedingungen zur Einführung einer «zukunftsfähigen» Containerlinie.

¹ Schema (ohne verpflichtenden Charakter) für die zukünftige Entwicklung von Infrastrukturen, hier eine best. Strecke.

Sämtliche Projekte zum Moselausbau sollten in die Überlegungen einfließen, um die Qualität der ausgewählten Alternative sicherzustellen.

Erhoffter Nutzen:

- Auswahl einer Alternative für den Streckenausbau mit entsprechendem Investitions-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Entwicklungsprogramm auf der und um die Wasserstraße.
- Festlegung einer Methodik zur Planung und Organisation der Investitionen in Bezug auf die Wasserstraßen.

Mögliche Konflikte einschließlich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

Sich ergänzender Charakter/Konkurrenz zu den übrigen Verkehrsträgern auf der gleichen Strecke.

Schlussbetrachtung und Empfehlungen:

Bei dieser Vorgehensweise besteht ein wichtiger Aspekt darin, schon frühzeitig die lokalen Ziele und Interessen der Gebietskörperschaften zu berücksichtigen. Nachhaltige Entwicklung erfolgt schließlich nicht nur durch eine Modernisierung und/oder Steigerung der Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel, sondern auch durch die damit zusammenhängende sozio-ökonomische Entwicklung sowie die verschiedenen Vorteile für die Umwelt (im weitesten Sinne), die sich daraus ergeben können.

Es geht darum, eine an die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt und die Kontinuität des Wasserweges angepasstes Serviceniveau sicherzustellen.

Sofern die lothringische Delegation eine Untersuchung durch das Saarland und Rheinland-Pfalz wünscht, können Ansprechpartner jeweils benannt werden. Die Unterstützung wird sich auf die Bereitstellung von Informationen zum Ausbaukonzept (konkrete Maßnahmen und Planungen) der Wasserstraße Mosel für die kommende Jahre beschränken.

Bei einer weiteren Konkretisierung des Projektes mit vertiefenden Aussagen zur Aufgabenstellung, dem Untersuchungsumfang, Dauer der Prüfung, dem Kostenumfang etc. sollte über eine Beteiligung erneut entschieden werden.

Nr 30	Projekt INW – K - 2
	Moselausbau Modernisierung/höhere Zuverlässigkeit des Verkehrs

Die angestrebten Ziele:

Dieser Punkt betrifft sämtliche Maßnahmen (Bauarbeiten/Studien) zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und/oder Modernisierung der für den Verkehr ausgebauten Mosel .

Beschreibung des Projekts:

Die Maßnahmen im Einzelnen:

- koordiniertes und zentralisiertes Management der Stauwehre;
- Steigerung der Durchfahrtshöhe (Brückenerhöhung usw);
- zentralisierte Verfolgung und Ortung der Schiffe;
- erhöhte Zuverlässigkeit der Schleusen;
- erhöhte Zuverlässigkeit der Stauwehre.

Die betroffenen Partner:

- Bauministerium Frankreich.
- Voies Navigables de France.
- Die lothringischen Gebietskörperschaften (Conseil Régional, Conseils Généraux usw.).

Weitere betroffene Projekte:

- Erstellung der APSI-Studie (Avant projet sommaire d'itinéraire) Wasserstraßen Mosel.
- Studie bzgl. der Verbindung ausgebauter Hafenbecken (Saône-Mosel).
- Logistikplattformen an der Wasserstraße und Logistikaktivitäten um die Hafengebiete.

Erhoffter Nutzen:

- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Modernisierung der Wasserhaltung in der ausgebauten Mosel.
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der großen Bauwerke auf der Mosel.
- Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen und Erhöhung der lichten Höhe (Durchfahrt mit drei Containerlagen flussabwärts bis Metz).

Mögliche Konflikte einschliesslich Schwierigkeiten bei der Finanzierung:

Keine

Schlussbetrachtung und Empfehlungen:

Für alle diese Maßnahmen muss ein klares, langfristiges (auf 15/20 Jahre ausgelegtes) Konzept vorliegen (Normen und Gesetze, technische Veränderungen, strategische Entscheidungen), um angemessene und auf Dauer ausgelegte technische Lösungen umzusetzen.

Es geht darum, eine an die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt und die Kontinuität des Wasserweges angepasstes Serviceniveau sicherzustellen.

Sofern die lothringische Delegation eine Untersuchung durch das Saarland und Rheinland-Pfalz wünscht, können Ansprechpartner jeweils benannt werden. Die Unterstützung wird sich auf die

Bereitstellung von Informationen zum Ausbaukonzept (konkrete Maßnahmen und Planungen) der Wasserstraße Mosel für die kommende Jahre beschränken.
Bei einer weiteren Konkretisierung des Projektes mit vertiefenden Aussagen zur Aufgabenstellung, dem Untersuchungsumfang, Dauer der Prüfung, dem Kostenumfang etc. sollte über eine Beteiligung erneut entschieden werden.

1. ANLAGE – Bestehende Infrastrukturen

Karte der bestehenden Infrastrukturen

2. Anlage - Straßenbauprojekte

Die Straßenbauprojekte

N°	Projekt	Beschreibung
1	IRS-A-1	Strassenverbindung N33 – B 269 zwischen St Avold und Saarlouis.
2	IRS-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.
3	IRS-A-3	Umsetzung einer Verbindung A 4 Frankreich - A 620 Deutschland.
4	IRS-A-4	RD 32 – Verbindung zwischen den beiden Eurozonen / Neue Verbindung Forbach - Saarbrücken
8	IRS-B-1	Bau der Autobahn A8/A13 zwischen Saarbrücken und dem Stahlbecken von Luxemburg.
9	IRS-B-2	B10, vierstreifiger Ausbau der Strecke Pirmasens – Landau.
11	IRS-E-1	Alzette-Tal, Nord-Südverbindung A 30 in Frankreich / A 4 in Luxemburg
12	IRS-E-2	Notwendigkeit einer neuen Nord-Süd Autobahnverbindung im Lothringer Raum.
17	IRS-F-1	L700, Flugplatz Zweibrücken – Bitche.
19	IRS-H-1	A 1, Anschlussstelle Daun – Anschlussstelle Blankenheim (Nordrhein-Westfalen).
20	IRS-H-2	B 50, Wittlich - Rheinböllen (A 61).
21	IRS-H-3	A 64, Nordumfahrung Trier.
25	IRS-I-1 + IRS-G-1	Durchgehende Straßenverbindung zwischen Longwy und Arlon (N52 – A28) als direkte Autobahnverbindung A 31 - E411. Anschluss der A13 an die A28 bei Sélange
26	IRS-I-2 + IRS-J-1	Verbindung Wemperhaardt – St Vith (N62). Querverbindung Bitburg – Bastogne zwischen der A60/A27 im Osten und der A26 im Westen.
28	IRS-K-1	Austausch von Verkehrsinformationen (nicht dargestellt).

Karte der Straßenbauprojekte

3. Anlage - Eisenbahnprojekte

Die Eisenbahnprojekte

N°	Projekt	Beschreibung
5	IFE-A-1 + IFE-E-7	TGV-Est Européen: Anschluss an Luxemburg und an Saarbrücken und Mannheim.
6	IFE-A-2 + IFE-A-3	Untersuchung der Verkehrsbedienung von Forbach durch die Saarbahn.
7	IFE-A-4	Reaktivierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonen- nahverkehrs in der Relation Perl - Apach – Thionville.
10	IFE-B-1	Gestaltung einer ÖPV – Verbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken.
13	IFE-E-1 + IFE-E-3	Ausbau des Zugverbindung Nancy-Metz-Luxemburg durch den Einsatz von zweistöckigen Zugmaschinen und durch eine Verbesserung der Kapazitäten der Infrastruktur.
14	IFE-E-2	Verbesserung des Angebotes auf der Zugstrecke zwischen Luxemburg und Longwy.
15	IFE-E-4	Verlängerung der Strecke Bettemburg – Düdelingen bis nach Volmerange-les-Mines.
16	IFE-E-6 + IFE-I-1	Verbesserung der Zugverbindungen auf der Strecke Brüssel – Luxemburg - Metz – Strasbourg.
18	IFE-G-1 + IFE-E-5	Entwicklung der Nord-Süd Infrastrukturkapazitäten im Güterverkehr.
22	IFE-H-1	Problematik der Interregiozüge Luxemburg – Trier – Koblenz.
23	IFE-H-2	Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier.
24	IFE-H-3	Eisenbahnverbindung Luxemburg – Frankfurt.
27	IFE-I-2	Eisenbahnverbindung nach Lüttich und nach den Niederlanden.

Karte der Eisenbahnprojekte