



**mouvement  
écologique**

**Régionale – Sud**  
**b.p. 162**  
**L – 4002 Esch/Alzette**

Esch den 1. Juni 2016

**An den Schöffenrat der  
Gemeinde Bascharage**

## **Umgehungsstraße von Bascharage (N5) Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **Stellungnahme des Mouvement Ecologique – Regionale - Süden**

Sehr geehrte Mitglieder des Schöffenrates,

Die **Regionale Süden** des **Mouvement Ecologique** erlaubt sich nachfolgend ihre Bemerkungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes einer Umgehungsstraße von Bascharage mitzuteilen.

#### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Die aktuelle Regierung ist angetreten mit deutlichen Aussagen, einen höheren Umweltschutz zu gewährleisten bzw. eine schnelle Erreichung der Klimaschutzziele anzugehen.

So ist es logisch, dass bei allen geplanten Infrastrukturprojekten die Einhaltung dieser gesteckten Ziele konsequent beachtet werden sollte.

Auch die rezenten Ergebnisse der Klimakonferenz von Paris (COP21) will die Umweltministerin mit einem nationalen Klimaschutzplan umsetzen.

Lobenswert ist ebenfalls die rezente Mobilitätspolitik des Infrastrukturministeriums, bei welcher die öffentlichen Gelder für Projekte des öffentlichen Transportes und der sanften Mobilität diejenigen für Individualverkehr übersteigen.

Diese Erkenntnisse führen zu der Annahme, dass jedes geplante Straßenprojekt sehr kritisch auf seine Notwendigkeit untersucht werden sollte und dass nur nach der Umsetzung aller machbaren alternativen Maßnahmen und der anschließenden Feststellung, dass keine substantielle Gefahr für Mensch oder Umwelt besteht, eine Umsetzung dieses Straßenprojektes erfolgen sollte.

### **1.1 Landesplanerische Aspekte**

Die Verkehrssituation im Großraum „Kordall“ ist geprägt von historischen Fehlplanungen aus Sicht der Landesplanung. Durch die ungebremschte Schaffung von Arbeitsplätzen in der Peripherie der Hauptstadt Luxemburg gekoppelt mit einer absolut ungenügenden Anbindung dieser Aktivitätszonen an den öffentlichen Transport, waren Arbeitnehmer sozusagen gezwungen, das eigene Auto zu benutzen. Dies führte zu den bekannten Überlastungen, u.a. auf der gesamten N5.

Auch die Schaffung der nationalen Industriezone „Bommelscheier“ (heute ZAE R. Steichen) im Osten der Ortschaft Bascharage, ohne adequate Verkehrsanbindung und ohne ÖT-Konzept, ist als gravierende Fehlplanung anzusehen, da der westliche Zugang zu dieser Zone exklusiv über die Av. de Luxembourg, also durch die Geschäftsstraße von Bascharage, erfolgen konnte.

### **1.2 Lokale Aspekte**

Aus lokaler Sicht hat sich die Implantierung eines größeren Einkaufszentrums, des Schul-, Sport- und Kulturkomplexes „op Acker“ sowie die Ansiedlung von 4 Tankstellen (welche einen Anziehungspunkt für ortsfremden LKW- und PKW-Verkehr darstellen) auf der Av. de Luxembourg ebenfalls als verkehrstechnische Fehlplanungen herausgestellt.

## **2. Bemerkungen betreffend die Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Variante 0**

Für die Variante 0 sind als Maßnahmen lediglich eine intelligente LSA (Lichtsignalanlage) auf der Av. de Luxembourg und die Priorisierung der Busse vorgesehen. An einer Stelle des Prüfungsberichtes wird vom Bau von P&R-Anlagen gesprochen (Bsp. Bahnhof Bascharage), eine Bewertung der Auswirkungen dieser Maßnahmen ist jedoch nicht detailliert im Bericht zu finden.

Die Regionale-Süden des Mouvement Ecologique stellte im Januar 2015 ein Pressedossier mit mehreren Maßnahmen vor, die zusammen mit einer Nullvariante zu verwirklichen sind, um die Schadstoffbelastung auf dem belasteten Streckenabschnitt in der Av. de Luxembourg unter den gesetzlichen Grenzwert zu senken.

Die große Mehrzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen fehlen allerdings im Prüfungsbericht bzw. sind sie nicht klar dargestellt und die spezifischen Auswirkungen nicht einzeln detailliert im Bericht zu finden.

## 2.2 Angegebener Kostenpunkt ist nicht korrekt

Der Kostenpunkt der Varianten 1, 2 und 3 wird zwischen 56 Mio und 87 Mio EUR angegeben. Diese Summen stellen nur die zu erwartenden reinen Baukosten dar, zu denen man noch die Kosten für Honorare, Grundstückskäufe, Kompensierungsmaßnahmen usw. hinzu zählen muss.

Der definitive Kostenpunkt wird somit wohl eher in der Größenordnung von **100 Mio EUR** liegen.

## 2.3 Luftqualität

Der Grenzwert von  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{NO}_2$  wird für die Variante 0, Prognose 2020, lediglich an einer Messstelle in der Av. de Luxembourg (Mess\_Basch) überschritten. An 8 weiteren Messstellen wird der Grenzwert deutlich unterschritten!

Der Grenzwert für Feinstäube ( $\text{PM}_{10}$ ) wird für die Variante 0, Prognose 2020, an allen Messstellen der Av. de Luxembourg eingehalten!

Folglich taucht eine Überschreitung des Grenzwertes für  $\text{NO}_2$  lediglich auf einem kleinen Teilstück der Hauptstraße von Bascharage auf. Es sollten also prioritär Maßnahmen ergriffen werden, um auf diesem Segment Verbesserungen herbeizuführen.

## 2.4 Lärm

In der Lärmstudie wurde die Situation der Häuser in der rue Nicolas Meyers, *Bomicht*, nicht untersucht! Es ist absolut notwendig, an dieser Straße über Messwerte zu verfügen, da durch das Projekt einer Umgehungsstraße die Fahrzeugbelastung auf dem Teilstück der Collectrice A13 zwischen dem Kreisel BIFF und der geplanten Auf-/Abfahrt *Dreckwiss* substantiell zunehmen wird.

Auch wenn die Studien zeigen, dass bei der Realisierung einer Umgehungsstraße die Lärmbelastung im Zentrum von Bascharage abnehmen wird, so würde z.B. bei der Umsetzung der Variante 2 eine erhebliche Lärmbelastung in den aktuell gut besuchten Naherholungsgebieten *Bobësch* und *Zaemberbësch* entstehen.

## 2.5 SEVESO Reglementierung

Im Kapitel 6.9.4.2 in Fig. 6-7 ist eine zweite SEVESO-Zone ausgewiesen, welche im Text nicht näher beschrieben wird.

## 2.6 Biotop *Dreckwiss*

Die geplante Auf- und Abfahrt der Umgehungsstraße ist im Gebiet der *Dreckwiss* (durch ein grossherzogliches Reglement (22.3.2002) als schützenswert klassiert) vorgesehen. Als Erinnerung sei darauf hingewiesen, dass diese Naturzone als Kompensierungsgebiet für den Bau der Doppelgleisigkeit der Bahnstrecke Pétingen-Luxemburg-Stadt eingerichtet wurde. In Zusammenarbeit mit der Naturverwaltung wurde hier ein Galloway-Zuchtprojekt ausgearbeitet. Sie dient ebenfalls als „zone tampon“ für das Gewerbegebiet „Haneboesch“.

Im Umweltprüfungsbericht lassen sich keine detaillierten Umweltdaten für dieses 1,6 ha große Naturgebiet finden!

## 2.7 Verkehrstechnische Aspekte

Die Erhebung der Verkehrsbewegungen wurde anhand von Zählungen und eines informatischen Modells getätigt. So performant eine Simulation auch ist, sie ersetzt nicht die gezielte Befragung der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich des Ziel- und Quellverkehrs. Dies würde eine Verbesserung der Datenlage bewirken, mit Antworten z.B. auf Transitverkehr bzw. hausgemachten Verkehr.

Die bestehende Auffahrt N31/A13 soll wegfallen. So müsste also in Zukunft der PKW-Verkehr aus Niederkorn und der LKW-Verkehr aus dem Gewerbegebiet „Haneboesch“ (u.a. Centre Logistique Européen ARCELOR MITTAL) durch die Wohnstraße Nicolas Meyers in Richtung Kreisverkehr BIFF geführt werden!

Die bestehende zweistreifige Unterführung des Kreisels Bascharage-BIFF ist heute schon zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Eine Umgehungsstraße würde eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens an dieser Stelle bedeuten. Dies würde mit sich bringen, dass kurze Zeit nach der Fertigstellung einer Umgehungsstraße ein substantieller Umbau des Kreisels BIFF notwendig sein wird. Geschätzter Kostenpunkt: min. **10 Mio** Euro!

Die in drei Jahren fertig gestellte „Liaison de Micheville“ wird den Individualverkehr im Grenzgebiet verlagern. Es ist aus der Studie nicht ersichtlich, wie groß die daraus resultierende Entlastung für die N5 sein wird.

## 3. Forderungen

**Der Mouvement Ecologique stellt fest, dass, entgegen der Zusage des Infrastrukturministers und des Staatssekretärs im Frühjahr 2015, eine Vielzahl von Maßnahmen bei der im Prüfungsbericht vorgestellten Variante 0 unberücksichtigt blieben.** Es ist von großer Bedeutung der Öffentlichkeit mitzuteilen, dass die Variante 0, nicht dem Status quo von heute entspricht, sondern dass eine Vielzahl von umzusetzenden Maßnahmen bedingungslos dazu gehört. Die Bezeichnung **Variante 0+** ist hier treffender.

Wir fordern, dass eine neue **Variante 0+** „selon les règles de l'art“ mit folgenden Maßnahmen untersucht wird:

### 3.1 Regionale Mobilitätsplanung statt punktueller Einzellösungen

- Ausarbeitung und zügiges Vorantreiben eines regionalen und zugleich **grenzübergreifenden Mobilitätskonzeptes** mit Vorzeigecharakter für das dicht besiedelte Dreiländereck, mit einer Priorität auf dem öffentlichen Transport zur realen Verbesserung der Mobilitätssituation sowie der Lebensqualität in der Region;
- Einrichtung eines **grenzüberschreitenden Transportsystems (THNS = „Transport à haut niveau de service“)**, so wie übrigens bereits in der „IVL-Studie“ (2004) vorgeschlagen, wobei geprüft werden sollte, ob nicht auf die sehr gute Schieneninfrastruktur zurückgegriffen werden könnte.

### 3.2. Konsequenter Ausbau des öffentlichen Transportes - auch für die Grenzgänger!

- Sofortiger Bau des **Peripheriebahnhofes „Hollerich“** mit direktem Anschluss an Bus und Tram der Stadt Luxemburg, um somit die Mobilitätskette, besonders auch für Grenzpendler, weitaus attraktiver zu gestalten.

- Sofortiger Ausbau des **P&R Bahnhof-Bascharage**
- Sofortiger Bau des **P&R Rodange** mit kompletter Kapazität.
- Sofortiger Bau des **P&R Stockem (B)** mit kompletter Kapazität.
- Umsetzung der **SMOT-Maßnahmen** („Schéma de mobilité transfrontalière“) mit Frankreich und Belgien (u.a. verbesserte Bahnanbindungen, neue Busverbindungen, Regioticket, Ansiedlung neuer P&R-Plätze).
- Wesentliche **Steigerung der Transportkapazitäten** bei den CFL zwischen Pétingen und Luxemburg. Durch die Gleisverdoppelung auf dieser Strecke hat sich die Zahl der Bahnkunden deutlich erhöht. Viele Züge sind leider arg überfüllt, was sich nachteilig auf den Fahrkomfort auswirkt und somit weitere potentielle Kunden davon abhält, die Bahn zu benutzen.

### 3.3. Maßnahmen zur Reduktion der Belastungen durch bestehende Aktivitätszonen

- **Keine Planung eines Ausbaus der Gewerbezone R. Steichen** (früher „Bommelscheier“) im Rahmen des neuen sektoriellen Planes Gewerbezon.
- Erstellung von **Mobilitätskonzepten** für die verbleibenden Betriebe der Aktivitätszone, um somit u.a. das Angebot des öffentlichen Transportes spezifisch auf die Interessen der dort arbeitenden Menschen auszurichten, und neue spezifische Lösungen anzubieten.
- Konsequente Maßnahmen zur **Verlagerung der Güter** von der Straße auf die Schiene (die dieses Jahr in Betrieb genommene Multimodal-Plattform in Bettembourg-Düdelingen wird große Verbesserungen bringen).

### 3.4. Keine Einrichtung eines Tanklagers auf „Héierchen“

- hier wurde der Bedarf nach wie vor nicht nachgewiesen.

### 3.5. Kurzfristig konkrete Initiativen in der Gemeinde Käerjeng ergreifen

- Einrichtung einer **intelligenten LSA** (Lichtsignalanlage) auf der Avenue de Luxembourg mit dem System der „Blockabfertigung“ (es werden nur so viele Fahrzeuge insgesamt auf der Av. de Luxembourg zugelassen, wie zulässig ist, ohne dass die zulässige Schadstoff- und Lärmbelastung überschritten wird).
- Einrichtung einer **Busspur** und eines Radweges auf der gesamten Länge der Av. de Luxembourg.
- Einsatz von regionalen **Hybridbussen**, die auf der gesamten Durchfahrt der Ortschaft rein elektrisch fahren können.
- Einrichtung eines **Shuttle-Buses** im 1/2h-Takt vom Bahnhof zu den Gewerbegebieten *R. Steichen* und *op Zaemer*.
- Einrichtung eines **Kreisels** als Anbindung der ZAE Robert Steichen an die N5.

- Einrichtung eines **Kreisels** an der heutigen Kreuzung bd. J.F. Kennedy und Av. de Luxembourg (Brauerei).
- Einrichtung eines **Tempo 30-Bereiches** in der Av. de Luxembourg zwischen den Kreuzungen bd J.F. Kennedy und rue de l'Eau. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung wird in diesem sensiblen Bereich der Schadstoffausstoß wesentlich gesenkt und die Lebensqualität gesteigert.
- Einrichtung eines **allgemeinen Fahrverbotes** („sauf riverains“) in den Straßen *rue Bel Air* und *rue Belle Vue*. Hiermit würde der Schleichverkehr parallel zur Av. de Luxembourg (*rue des Prés*) abgeschwächt und das Einbiegen durch diese Straßen auf die Hauptstraße verhindert werden.
- Verbot von LKW-Transitverkehr.
- Einführung eines **Leihrad-** sowie eines **Carsharing-Systems** („Kordall-move“) zusammen mit allen Kordall-Gemeinden.
- Weitgehende Umstellung des Fuhrparks der Gemeinde auf **Elektromobilität**, Herantreten an lokale Dienste (Schülertransport, Pflegedienste, Repas sur roues usw.) ebenfalls in diesem Sinne aktiv zu werden.

***Der Mouvement Ecologique ist der festen Überzeugung, dass die genannten Initiativen zu substantiellen reellen Verbesserungen führen können und prognostiziert, dass mit der Umsetzung dieser Maßnahmen der Grenzwert für NO<sub>2</sub> an der Messstelle „Mess\_Basch“ im Zentrum von Bascharage unter den Wert von 40µg/m<sup>3</sup> gesenkt werden kann!***

***Des Weiteren sollen die Kosten für eine Variante 0+ mit denen einer Umgehungsstraße fair verglichen werden.***

#### **4. Schlussfolgerungen**

Schlussendlich kann man die umfangreiche Umweltprüfung auf folgende Feststellung zusammenfassen:

***Der Bau einer Umgehungsstraße in Bascharage würde bedeuten, dass bis zu 8 ha Landfläche geopfert würden mitsamt einer unwiderruflichen Zerstörung von wertvollen Biotopen und Naherholungsflächen, und dies zu einem Kostenpunkt von insgesamt bis zu 100 Mio EUR.***

Wir fordern, dass in diesem Fall das Gesetz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigt wird!

Da zudem im Prüfungsbericht die Variante 0 nicht korrekt untersucht wurde und eine Variante 0+ mit großer Wahrscheinlichkeit die Unterschreitung des Schadstoffgrenzwertes im Zentrum von Bascharage zur Folge hätte, ist es unvorstellbar, dass in diesem Fall die europäische Bestimmung (betreffend die NATURA-Zonen) „**raison impérative d'intérêt public majeur**“ angewendet werden kann, um die Zerstörung großer, wertvoller Naturflächen zu erlauben.

Einen besonders negativen Impact auf den Naturschutz hätte die Variante 2 mit Untertunnelung mit einer **negativen Biotopbilanz<sup>1</sup> von -4 Mio** (Variante 1: -1.5 Mio, Variante 3: -0,8 Mio). Dies ist im Raum Bascharage qualitativ nicht kompensierbar!

---

<sup>1</sup> Biotopbilanz: Zahl, die die Zerstörung national geschützter Lebensräume ausdrückt.

Von großer Wichtigkeit ist auch die Tatsache, dass aus Umweltsicht die Schadstoffbelastung bzw. die Lärmbelastung durch den Bau einer Umgehungsstraße insgesamt nicht abnehmen werden; diese werden lediglich an eine andere Stelle verlagert!

Verkehrsexperten sind sich einig: es ist ein Trugschluss zu glauben, dass nur mit dem Bau einer Umgehungsstraße die erhoffte Entlastung in der betroffenen Ortschaft eintreten wird. Sehr oft stellt sich nach einiger Zeit die frühere Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt wieder ein.

**Statt einer neuen Straße sollte man vielmehr prioritär alle erdenklichen Maßnahmen hinsichtlich Raumplanung, Minimierung des LKW-Verkehrs, attraktiven Angeboten im ÖT und Förderung der sanften Mobilität umsetzen mit anschließendem Monitoring dieser Maßnahmen.**

**Die Regionale Süden des Mouvement Ecologique ist fest davon überzeugt, dass langfristig gesehen keine der vorgesehenen Straßenvarianten die lokale, regionale (und grenzüberschreitende) Mobilitätsproblematik lösen kann.**

Eine Umgehungsstraße von Bascharage würde im Bereich der geplanten Anbindung der A13 (Dreckwiss), im Kreisel BIFF und weiter auf der Avenue de l'Europe eine erhebliche Verschlechterung des Verkehrsflusses bewirken, die dazu führen wird, dass Benutzer vermehrt die Wege durch die Ortschaften benutzen werden!

Auf die berechtigte Frage, welche Lösungen für die Ortschaften Schouweiler und Dippach bzw. auf Helfenterbrëck in Richtung Stadt Luxemburg für das erhöhte Verkehrsaufkommen geplant sind, gibt es keine klaren Antworten. Dabei macht der sich im Projekt befindende sektorielle Plan für geschützte Landschaften (PSP) hier sinngemäß eine klare Aussage:

*„...innerhalb des Grüngürtels (zone verte interurbaine) sind weitere Zerschneidungen durch Verkehrsstraßen landespflegerisch nicht wünschenswert.....“*

**Deshalb fordert die Regionale Süden des Mouvement Ecologique ein Moratorium für den Bau einer Umgehungsstraße in Bascharage ein.**

**Kurzfristig sollen alle unter Punkt 3 vorgeschlagenen Maßnahmen einer Variante 0+ umgesetzt werden und anschließend soll eine detaillierte Analyse dieser Maßnahmen aufzeigen, inwiefern sich die Mobilitätssituation verbesserte und welche Verbesserungen aus Umwelt- und Gesundheitssicht erzielt werden konnten.**

Mouvement Ecologique  
Regionale-Süden

Francis HENGEN, Präsident

Daniel SCHMIT, Mitglied