d'meenung vum mouvement écologique

Umgehungsstraßen: kein Allheilmittel zur Verbesserung der Lebensqualität in einer Ortschaft

In vorliegenden Dossier wird die Thematik der Umgehungsstraßen aus Verkehrs- und umweltpolitischer Sicht erörtert.

An erster Stelle wird dargelegt, welche Umgehungsstraßen derzeit zur Diskussion stehen, wie ihre Ausweisung in Luxemburg erfolgen soll, welches die vorgesehene juristische Prozedur ist, über welche Mitspracherechte Gemeinde und Bürger verfügen u.a.m.

Es wird desweiteren - aufgrund der bisher in Luxemburg gemachten Erfahrungen - erörtert, inwiefern die Erwartungen, die in Umgehungsstraßen gesetzt werden, überhaupt mittelfristig erfüllt werden können.

Zudem wird aufgezeigt, daß - falls trotz allen Bedenken Umgehungsstraßen geplant und gebaut werden - eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein müssen.

Les contournements de localités ne consf/tuenf pas de solution aux problèmes de circulation

Dans le present bulletin sont présentés les projets actuels de contournements de localités, les procédures administratives à respecter, les répercussions éventuelles de tels projets sur la qualité de vie et l'environnement naturel ainsi que les moyens d'action des communes et de la Population concernees

MOUVEMENT ECOLOGIQUE

N° 54

Die derzeitigen Planungen

Im Juli 1997 wurde von der Regierung ein Dokument mit dem Titel "Contournements de localites - Projet de plan directeur" vorgelegt.

Dieses Dokument wurde von einer interministeriellen Gruppe, bestehend aus dem Landesplanungs-, dem Bauten-, dem Umwelt- und dem Innenministerium, ausgearbeitet.

Das Dokument bestimmt u.a.:
- *die Kriterien, gemäß denen entschieden wird, welche Straßen prioritär gebaut werden sollten;*
- *die Prozeduren, die in der gesamten Entscheidungsfindung respektiert werden müssen.*

Insofern kommt dem "projetde plan directeur" eine große Bedeutung zu.

Insgesamt werden im "projet de plan directeur" 24 Umgehungsstraßen angeführt. Wobei sich aber nicht für oder gegen deren Bau ausgesprochen wird. Vielmehr wird festgehalten, daß untersucht werden müsse, welche von diesen Projekten realisiert werden sollten und nach welcher Prioritätenliste.

Dies aufgrund von festgelegten Kriterien:

«(...) l'urgence de réalisation d'un projet donné doit etre jugée sur base de criteres uniformes et indépendants.

- *élimination d'un point noir = endroit oü se passent régulièrement des accidents plus ou moins graves*
- *elimination d'une source potentielle d'accidents:*
  - *passage a niveau sur les voies ferrées*
  - *section de route a pente longitudinale accentuée*
  - *carrefour ou virage dangereux*
- *protection de monuments historigues exposes a l'agressivité des gaz d'échappement;*
- *degré d'urbanisation et nombre de résidents habitant le long de l'axe ä contourner ou ä délester;*
- *hiérarchie de la route et contribution du projet ä résoudre des problèmes de circulation subordonnées et ä parfaire le maillage du reseau;*
- *intensité du trafic, part des poids lourds et quote-part du trafic transitaire;*
- *libération du trafic transitaire des localites se trouvant sur les itinéraires de celles des routes europeennes qui ne sont pas dédoublées par des auto routes. Il s'agit de la*
  - *E29 entre Echternach et le boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg*
  - *E 29 entre le boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg et Remich*
  - *E 44 entre Helfenterbruck et Biff*
  - *E 421 entre Friedhaff et Wemperhardt*
- *possiblité de réaliser des synergies entre les reseaux routiers et*
  - *des projets de pose d'infrastructures souterraines de conduite maîtresses de concessionnaires ou d'entreprises prives*
  - *des projets d'intérêt économique*
  - *des projets urbanistiques."*

Bleibt abzuwarten, ob nicht schon - während in der Arbeitsgruppe noch über die Prioritäten diskutiert wird - in der Praxis bereits bestimmte Umgehungsstraßen gebaut werden.

Immerhin sind verschiedene in der Planung schon recht weit fortgeschritten (z.B. diejenige von Sandweiler), ohne aber, daß sie aufgrund der im Dokument festgehaltenen Kriterien bewertet wurden.

Zu hoffen wäre jedoch, daß alle geplanten Trassen in aller Transparenz begutachtet und diese Daten auch der Öffentlichkeit vorgelegt werden.

Auf diese Vorgehensweise müßte auf jeden Fall jede betroffene Gemeinde sowie ihre Bürger bestehen.

Die Regierung beabsichtigt die Umgehungsstraßen nach einem einheitlichen Raster aufgrund ihrer Dringlichkeit und ihres Bedarfs zu bewerten

Les projets actuels

En 1997 un groupe de travail regroupant divers ministères (e.a. l'Aménagement du Territoire, les Travaux Publics, l'Environnement et l'Intérieur) ont elaboré un Programme déterminant:
- *les projets de contournements qui sont actuetlement sujets ä discussion;*
- *la procédure ä suivre lors d'une décision sur la construction des différents contournements.*

Dans ce plan directeur sont fixes notamment les criteres devant etre respectés dans le cadre de cette démarche (voir extrait en français sur cette page).

Sur la page 4 de ce dépliant sont repris les 24 projets de contournements contenus dans le document officiel.

der Regierung

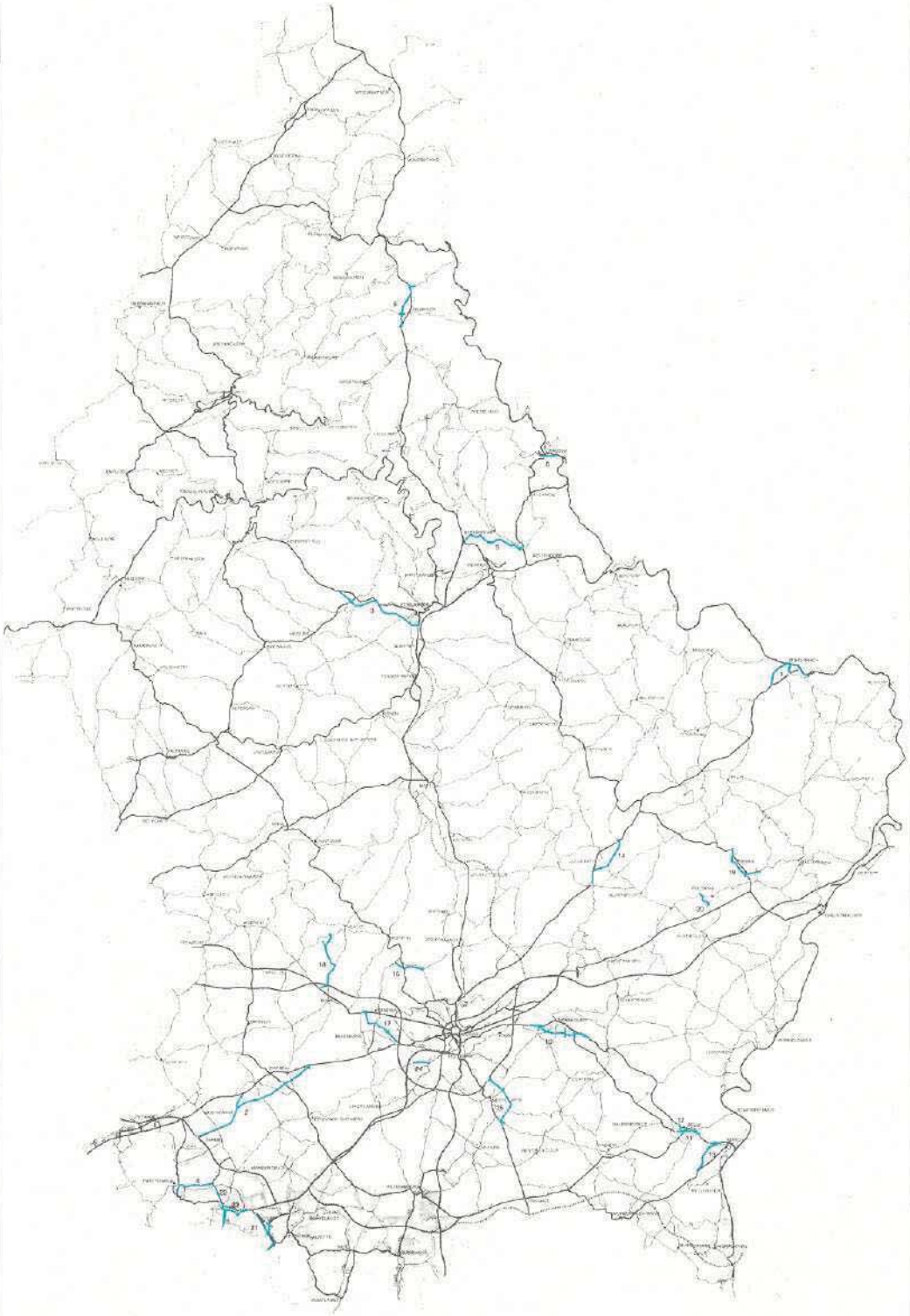
Die zur Diskussion stehenden Projekte

Interessant ist die Liste, der derzeit zur Diskussion stehenden Straßen. Es sind deren 24, die genaue Trasse wird lediglich skizzenhaft im Dokument vorgestellt:

"- Contournement d'Echternach
- Contournement de Bascharage et de Dippach
- Contournement de Feulen
- Contournement de Differdange
- Liaison Micheville
- Contournement de Hosingen
- Contournement de Troisvierges
- Contournement de Vianden
- Contournement Diekirch-Nord
- Contournement de Sandweiler
- Contournement de Bous Lot I
- Contournement Bous Lot II
- Contournement de Remich
- Contournement de Junglinster
- Contournement-Sud de Bridel
- Contournement de Alzingen
- Voie de Liaison N6/N5 ä Strassen/Bertrange
- Voie de délestage Z.I. de Kehlen
- Contournement de Biwer
- Contournement de Betzdorf
- Petit Contournement ä Esch/Alzette
- Liaison N31 ä Belvaux ä la N32 ä Soleuvre
- Contournement de Beivaux
- Contournement de Cessange".

Prioritäten, in welcher Reihenfolge sie geplant werden sollen, werden - wie bereits angeführt - in der interministeriellen Arbeitsgruppe besprochen.

Die seitens der Regierung zur Diskussion stehenden Umgehungsstraßen



Die Vorgehensweise

Für die unterschiedlichen zur Diskussion stehenden Projekte wurden verschiedene Entscheidungsprozeduren festgelegt.

Ausweisung unter der Kompetenz des Landesplanungsministeriums

Die meisten Umgehungsstraßen unterliegen einer speziell im Rahmen der Arbeitsgruppe festgefegten Prozedur (siehe Kasten). Diese Regelung gilt für folgende Projekte:

- Feulen
- Hosingen
- Troisvierges
- Vianden
- Diekirch-Nord
- Bous Lot II
- Remich
- Junglinster
- Alzingen
- Industriezone Kehlen
- Biwer
- Betzdorf
- Verbindung N31 Beles an die N32 Soleuvre
- Belvaux
- Cessange.

Die Prozedur, für die unter der Kompetenz des Landesplanungsministeriums geplanten Straßen, ist - leicht vereinfacht dargestellt - folgende:

1. Die interministerielle Arbeitsgruppe untersucht, welche Umgehungsstraßen eine Priorität genießen sollten.
2. Daraufhin wird den politischen Entscheidungsträgern eine Empfehlung seitens der Gruppe zugestellt.
3. Die Gemeinden werden um eine Stellungnahme zum Projekt gebeten.
4. Der Ministerrat trifft eine Entscheidung über die Machbarkeit der einzelnen zur Diskussion stehenden Umgehungsstraßen.
5. Die Straßenbauverwaltung erstellt einen ersten Plan für den Bau der zurückbehaltenen Umgehungsstraßen - mit einer oder mehreren Varianten.
6. Dieser Vorentwurf bzw. die Vorentwürfe werden dann in der interministeriellen Arbeitsgruppe diskutiert und Anmerkungen hierzu erarbeitet.
7. Die Straßenbauverwaltung überarbeitet das Projekt, gemäß den Bemerkungen der Arbeitsgruppe.
8. Das Landesplanungsministerium erstellt - falls die Gruppe es als notwendig erachtet - eine vergleichende Impaktstudie der verschiedenen Varianten, die sowohl die menschliche und natürliche Umwelt, die Verkehrsproblematik sowie Landesplanungs- und Urbanismusaspekte beinhaltet. Falls keine unterschiedlichen Varianten vorliegen, werden die genannten Auswirkungen im Rahmen einer sogenannten "notice d'impact" untersucht.
9. Diese Studie wird in der Arbeitsgruppe vorgestellt.
10. Die Arbeitsgruppe erarbeitet auf dieser Basis eine Stellungnahme für das Landesplanungsministerium.
11. Aufgrund der Artikel 11-18 des Gesetzes vom 20. März 1974 wird vom Landesplanungsministerium ein "projet de plan d'aménagement" erstellt, dies mit dem Ziel, die Trasse der geplanten Umgehungsstraße für diese zu reservieren: Diese Prozedur beinhaltet auch eine öffentliche Anhörung der Bevölkerung (siehe Kasten folgende Seite)!
12. Der Ministerrat entscheidet, welches Projekt umgesetzt werden soll.
13. Die Straßenbauverwaltung erstellt einen detaillierten geographischen Plan.
14. Das Umweltministerium erstellt eine detaillierte Impaktstudie aus Umweltsicht und legt die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen fest.
15. Die Straßenbauverwaltung setzt das Projekt, inkl. die Kompensierungsmaßnahmen, um.

bei der Planung

Die öffentliche **Prozedur**

Die Prozedur, welche in der interministeriellen Arbeitsgruppe festgehalten wurde, beinhaltet im konkreten auch folgende Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Artikel 11 - 18 des Gesetzes von 1974 schreiben, grobzusammengefaßt, folgende Prozedur vor:

- Die Regierung erstellt einen allgemeinen Plan, einen sogenannten "projet de plan d'aménagement" über den Vertauf der geplanten Umgehungsstraße;
- Dieser wird der Gemeinde zugestellt, die eine öffentliche Anhörung organisiert. Während 30 Tagen muß der Plan der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, die Einwände formulieren kann. Die Bürger werden durch Aushang in der Gemeinde über diese Prozedur informiert;
- Es muß zudem innerhalb von diesen 30 Tagen vom Gemeinderat mindestens eine öffentliche Informationsversammlung organisiert werden;
- Innerhalb von 45 Tagen nach Beginn dieser Prozedur müssen die Einwände der Bürger dem Schöffenrat schriftlich zugestellt werden;
- Innerhalb von 3 Monaten muß der Gemeinderat dem Innenministerium seine Stellungnahme zum Projekt sowie die Einwände der Bürger zustellen;
- Die definitive Entscheidung obliegt dem Ministerrat;
- Im Falle des Baus der Umgehungsstraße muß das Bautenreglement den neuen Tatsachen angepaßt werden.

Eine andere Prozedur soll für weitere 5 Projekte gelten

Für folgende Straßenprojekte soll, gemäß dieser Arbeitsgruppe, lediglich die Naturschutzgesetzgebung Anwendung finden:
- Differdange
- Bous Lot I
- Bridel
- Sandweiler
- kleine Umgehung von Esch-Alzette.

Dies heißt im Klartext: keine eigentliche Beteiligung der Bevölkerung, keine Durchführung einer Impaktstudie, inwiefern die Gemeinde über ein Mitspracherecht verfügt, ist unklar. Derzeit läßt der Mouvement Ecologique juristisch prüfen, ob auch die Gemeinde - gemäß dem Gesetz von 1937 betreffend die Bebauung - eine Genehmigung erteilen muß. Diese Frage ist bis dato umstritten.

Sicher aber ist, daß der Umweltminister eine Genehmigung erteilen muß und die Umweltschutzorganisationen über das Klagerecht verfügen.

Der Mouvement Ecologique wirft die Frage auf, inwiefern diese Prozedur den Gepflogenheiten in einem demokratischen Rechtsstaat entspricht. Wir sind der Überzeugung, daß den gewählten Gemeinderäten sowie den Bürgern vor Ort bei diesen Straßenprojekten die gleichen Rechte eingeräumt werden sollten, welche in der interministeriellen Arbeitsgruppe diskutiert und festgehalten wurden.

Warum sollten gerade diese Umgehungsstraßen weniger transparent geplant werden?

Nichts hindert die staatlichen Instanzen daran, diese demokratische Prozedur zu respektieren.

Für weitere 5 Projekte gilt eine dritte Prozedur

Für folgende Projekte soll die Reglementierung des Straßenbaugesetzes Geltung haben:
- Echternach
- Bascharage und Dippach
- Verbindung Micheville
- Liaison N6/N5 Strassen / Bertrange.

Was dies genau bedeutet, ist an sich unklar. Es ist z.B. nicht eindeutig geregelt, ob für diese Projekte eine Impaktstudie durchgeführt werden muß oder nicht. Hier ist noch so manches offen und die Bürger vor Ort sowie die Gemeinderäte müssen sich für ihre Rechte einsetzen.

Warum für diese Straßenprojekte nicht ebenfalls die in der interministeriellen Arbeitsgruppe angegebene Prozedur anwenden?

La demarche ä suivre

Le document gouvernemental décrit de façon concrete la demarche ä suivre lors de la discussion sur les divers projets de contournements. Cette demarche peut etre resumee très sommairement comme suit:
- *discussion dans le groupe de travail interministériel sur l'opportunité;*
- *prise en considération de l'avis des communes concernées,*
- *discussion et decision préliminaire au sein du Conseil des Ministres,*
- *elaboration d'une esquisse de trace détaillée par l'Administration des Ponts et Chaussées avec discussion dans le groupe de travait,*
- *le cas échéant, elaboration d'une étude d'impact sur ordre du ministère de l'aménagement du territoire, avec enquëte publique,*
- *decision definitive du conseil des ministres.*

*Un texte

français détaillé sur la demarche ä suivre pour les différents projets peut etre demandé gratuitement au tél. 439030*

Ortsumgehungen:

Lastwagen und hunderte von Wagen fahren täglich durch eine kleinere Ortsstraße, die Ortschaft wird durch eine stark befahrene Straße in zwei geteilt, das Überqueren der Straße wird zu einer Gefahr für Kinder...

All dies führt verständlicherweise dazu, daß an den Bau einer Ortsumgehungsstraße gedacht wird.

Doch losgelöst von der Tatsache, ob Ortsumgehungen überhaupt eine Lösung für diese Probleme bringen können, stellt sich die Frage, ob die dllgemeinen Auswirkungen von Ortsumgehungen nicht derart gravierend sind, daß prioritär nach anderen Lösungen gesucht werden müßte.

Klimaproblematik: auch Luxemburg ist gefordert

Luxemburg hat pro Einwohner den höchsten Pro-Kopf-Ausstoß an C02-Emissionen, dies auch wenn die Belastungen durch den Tanktourismus nicht berücksichtigt werden.

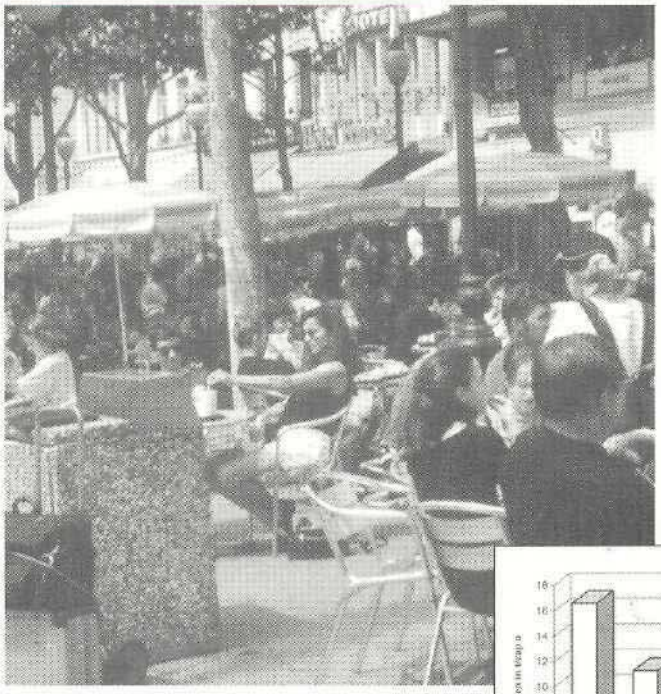
C02-Emissionen sind aber erheblich mitverantwortlich für die Klimaproblematik. Deshalb hat sich Luxemburg verpflichtet, seine CO2-Emissionen zu reduzieren. Fakt ist, daß die CO2-Emissionen zu einem erheblichen Anteil aus dem Autoverkehr stammen.

Falls wir eine Strategie des "weiter wie bisher" verfolgen, werden die Emissionen in Zukunft noch weiter drastisch zunehmen, statt, wie es notwendig wäre, abzunehmen.

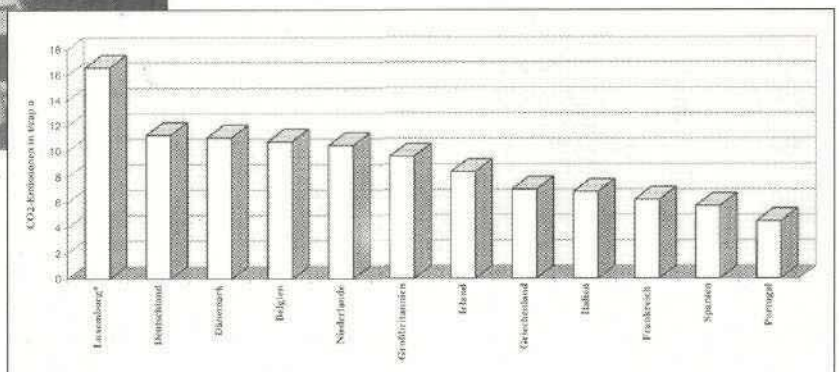
Erinnert sei zudem an die hohen Ozonbelastungen im Sommer, wo de facto derzeit die Devise des Staates ist "Freie Fahrt den Wagen - die Kinder in die Garage" oder aber an die zahlreichen Allergien, Probleme mit Atemwegserkrankungen...

Stellt sich deshalb die Frage, ob ein immer weiterer Ausbau des Straßennetzes - der unweigerlich zu mehr Verkehr führen wird - aus der Sicht des Klima- und Gesundheitsschutzes überhaupt noch zulässig ist?

Oder ob nicht vielmehr alle Mittel in den Ausbau der öffentlichen Transportmittel, in eine andere Mobilität investiert werden sollten?



Luxemburg verzeichnet in warmen Sommern hohe Ozonwerte... Die weitere Förderung des Privatverkehrs wird dazu führen, daß diese noch weiter zunehmen werden. Ist dies erwünscht?



Quellen: Daten Luxemburg: Berechnungen Mouvement Ecologique, STATEC, Energieministerium; Daten EUROPA - VDEW Stromthemen

(*) Die Werte für Luxemburg beinhalten die Bereiche Industrie (abzüglich Stahlindustrie), Transport (abzüglich "Tanktourismus"), Haushalte und Kleinverbraucher

Luxemburg hat - im Vergleich mit anderen EU-Ländern - einen sehr hohen Ausstoß an CO2-Emissionen. Falls dieser reduziert werden soll - wie sich die Regierung in mehreren nationalen Konventionen verpflichtet hat - darf der Autoverkehr nicht weiter anwachsen

das falsche Signal

Vernünftiger Umgang mit dem Auto - öffentliche Transportmittel ausbauen

Es werden derzeit erhebliche Gelder in den Ausbau des Straßennetzes investiert, im Verhältnis weitaus weniger in den Ausbau der öffentlichen Transportmittel.

Falls nun versucht wird, die bestehenden Verkehrsprobleme vor allem durch den Bau weiterer Umgehungsstraßen zu lösen, so geht dies unweigerlich auf Kosten der öffentlichen Transportmittel.

Dies aus mehreren Gründen, so u.a.:
- auch Luxemburg hat nur begrenzte finanzielle Mittel und es gälte hier Prioritäten zu setzen;
- man kann nicht den Individualverkehr und die öffentlichen Transportmittel gleichzeitig fördern, sondern es gilt konsequent auf eine Schiene zu setzen.

So wird durch den Bau von Ortsumgehungen die Chance verpaßt, grundsätzlichere und langfristige Lösungen für die Verkehrsprobleme herbeizuführen.

"Fir d'Erhalen vun eise Landschaften"

In den letzten Jahren hat sich unsere Landschaft schrittweise erheblich verändert. Auch wenn so manche Veränderungen unverzichtbar waren, stellt sich dann aber doch die Frage, ob diese Entwicklung nicht nunmehr gebremst werden soll und ein Stück Kulturlandschaft erhalten bleiben muß.

Denn vor allem auch im Süden des Landes haben die Erholungsgebiete um die Ortschaften erheblich abgenommen, die Attraktivität der Landschaft und die Lebensqualität der Einwohner gelitten.

Der Bau neuer Orstumgehungen führt häufig dazu, daß die Ortschaften zum Teil von Natur- und Landschaft abgeschnitten, Naherholungsräume zerstört, die Landschaften weiter zerstückelt werden.

Kommt hinzu, daß in so manchem Fall eine Ortsumgehung durch Gebiete geführt werden soll, die gemäß Biotopkartierung oder Grünplan als schützenswert anzusehen sind.

Landwirtschaft: das Stiefkind des Straßenbaus

Verlierer bei so manchem Straßenbauprojekt ist aber vor allem auch die Landwirtschaft. Denn sie muß häufig wertvolles Land zur Verfügung stellen..., oft gutes Land, welches einem Bauernbetrieb fehlt.

Les contournements de localites posent de graves problèmes

Les contournements de localites sont souvents lies ä de graves inconvénients, e.a.:

- surplus de trafic entraînant inévitablement plus d'émissions nocives dans l'air;
- risque qu'une extension du reseau routier qui empêchera une amélioration efficace des transports en commun;
- les routes entrainent un mitage et un destruction du paysage et de l'environnement naturel;
- la perte de terrains agricoles souvent précieux, car situés pres des exploitations agricoles.

Es gilt unbedingt den öffentlichen Transport zu fördern

Biotopkartierungen sollten bei der Planung unbedingt berücksichtigt werden

Ortsumgehungen: häufig keine

Der gute Ruf der Umgehungsstraßen steht in einem gewissen Widerspruch zu ihrem tatsächlichen Impakt.

So muß leider festgestellt werden, daß die bis dato in Luxemburg gebauten Umgehungsstraßen häufig nicht die in sie gesteckten Erwartungen erfüllen konnten. Ganz im Gegenteil.

Allzu oft fanden Verlagerungen des Verkehrs statt, die alten Straßen blieben weiterhin Rennstrecken u.a.m.

Folgende Liste illustriert die potentiellen negativen Folgen, die häufig mit Umgehungsstraßen verbunden sind.

Fakt 1: Neue Straßen - Mehr Verkehr

Aus verkehrsplanerischer Sicht steht mittlerweile unzweifelhaft fest, daß derjenige, der neue Straßen baut, auch neuen Verkehr anzieht. Diese Tatsache trifft unweigerlich auf bereits gebaute Umgehungsstraßen in Luxemburg zu.

Äußerst häufig haben sie keine Entlastung der Ortschaften gebracht. Die Folge der Umgehungsstraße war vielmehr folgende:

- Während einer äußerst kurzen Zeitspanne verringert sich der Verkehr, es findet eine Entlastung der "alten" Straße statt.

- Aber bereits nach kurzem bemerkten die verschiedenen Verkehrsteilnehmer diese Tatsache, so daß die "alte Straße" - da der Verkehr hier wieder flüssiger war - besonders attraktiv wirkte. Entsprechend war die Straße schnell wieder voll ausgelastet .

- Die bestehende Ortsstraße wird demnach nicht sicherer für Kinder oder attraktiver für den Radverkehr und Fußgänger, da der Verkehr innerhalb der Ortschaft nicht abnahm und auch die Geschwindigkeit nicht gedrosselt wurde;

- Angesichts eines unzureichenden Ausbaus der öffentlichen Transportmittel, des guten Straßennetzes und der allgemeinen Zunahme des Verkehrs sind nunmehr beide Straßen stark befahren: sowohl die Alte als auch die Neue.

Diese Reaktionskette wird leider bei der Mehrzahl der gebauten Umgehungsstraßen deutlich.

Fakt 2: Ausbau - aber kein Rückbau

Theoretisch müßte gleichzeitig zum Bau der Umgehungsstraße auch ein Rückbau der bestehenden Straße erfolgen. Dies damit "schnelles Fahren" sowie das "Durchfahren" weniger attraktiv werden. Ein positives Beispiel in diesem Bereich scheint "Schieren" zu sein. Es steht allerdings als große Ausnahme da.

Denn ein derartiger Rückbau erfolgte de facto bei der Mehrzahl der anderen Umgehungsstraßen nicht. Die alten Ortsdurchfahrten wurden häufig nicht rückgebaut, blieben deshalb häufig Rennstrecken und die Lebensqualität hat in keinem Fall zugenommen.

Häufiges Argument seitens der Straßenbauverwaltung, warum der Rückbau nicht erfolgt, ist die Tatsache, daß es sich bei der bestehenden Ortsdurchfahrt um eine Nationalstraße handeln würde, die eine wichtige Ausweichmöglichkeit für den Verkehr biete, falls Probleme auf der Umgehung bestehen würden... Oder aber die Gemeinde soll alleine die Finanzierung übernehmen.

Somit entsteht manchmal der Eindruck, als ob die Lebensqualität der Einwohner de facto nicht im Vordergrund stehen würde, sondern vielmehr der Wunsch die Situation für den Autoverkehr noch zu verbessern...

Diese Tatsache wird vor allem am Beispiel der Collectrice du Sud ersichtlich. Bis dato erfolgte die versprochene Verkehrsberuhigung nicht: die Situation ist fast genau so problematisch innerhalb der Ortschaften, als vor dem Bau der Straße.

Lösung für bestehende Probleme

Fakt 3: Unerwünschte Folgen

Problematisch ist zudem die Tatsache, daß beim Bau der Umgehungsstraßen häufig unerwünschte Folgeentwicklungen nicht ausreichend bedacht werden.

So kann der Bau einer Umgehungsstraße den Beginn einer weiteren starken Zersiedlung einer Region darstellen.

Recht häufig ist festzustellen, daß Ortsumgehungen neue Industriezonen nach sich ziehen (auch wenn zu hoffen ist, daß hier staatlicherseits in Zukunft etwas konsequenter vorgegangen wird und diese Ansiedlung neuer Zonen eingeschränkt wird).

Oder aber es entstehen, falls die Situation für weitere Bauten nicht a priori eindeutig geregelt wurde, neue Lotissemente entlang der Ortsumgehungsstraße...

So daß dann nach einigen Jahren theoretisch eine neue Ortsumgehung notwendig werden kann, zur Entlastung der alten "Umgehungsstraße".

Fakt 4: Entlastung - oder neue Belastungen?

Nicht selten führt der Bau einer Ortsumgehungsstraße zu neuen Problemen an einer anderen Stelle der Ortschaft.

So verlagert sich z.B. der Lärm, weil bisher vom Verkehr eher verschont gebliebene Wohngebiete jetzt nahe an die Ortsumgehung grenzen oder aber sich dort neue Schleichwege in deren Wohnviertel gebildet haben.

Auch hierzu gibt es traurige Präzedenzfälle in Luxemburg, wie z.B. in Hesperingen und in Beles.

Ebenso sind gewisse Einschränkungen der Lebensqualität zu erwarten. Ganz abgesehen davon, daß öfters schützenswerte Gebiete zerstört werden, verliert die Ortschaft häufig an Naherholungsgebieten für die Einwohner. Dort wo Kinder und Einwohner vorher spazieren gingen, spielten oder aber sich erholten, verläuft dann eine Straße oder die Ortschaft ist abgeschnitten von diesen Naherholungsgebieten...

Fakt 5: Entlastung für eine Ortschaft- neue Belastung für eine andere?

Des einen Freud - des anderen Leid... Fakt ist, daß der Bau einer Umgehungsstraße in einer Ortschaft zu einer Mehrbelastung bei einer anderen führen kann. Immerhin läuft der Verkehr "zügiger" in einer bestimmten Region, die Strecke wird attraktiver für den Individualverkehr... und neuer Verkehr wird angezogen!

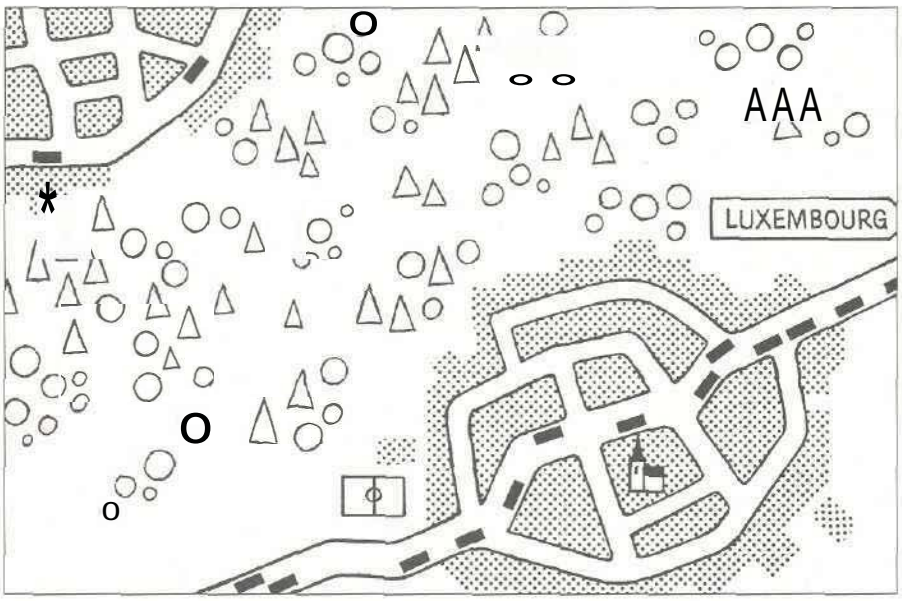
Dies setzt dann die angrenzende Ortschaft wieder unter Handlungszwang: sie ist noch stärkerem Verkehr ausgesetzt und stellt sich dann die Frage, ob sich nicht auch den Bau einer Umgehungsstraße ins Auge ziehen sollten.

L'impact des voies de contournement

De nouveiles routes ont souvent un impact très négatif sur l'évolution de toute une localité:

- l'expérience montre que de nouveiles routes entraînent souvent du trafic nouveau;
- il est malheureusement la regle que le trafic dans la rue existante n'est pas réduit par des mesures adéquates et que le trafic ne diminue par conséquent pas ä long terme;
- assez souvent de nouveaux lotissements ou meme de nouveiles zones artisanales et industrielles sont construites le long des contournements, avec de nouveaux impacts négatifs sur la qualite de vie (augmentation du trafic etc);
- des parties de localites, qui jusque là jouissaient d'une bonne qualite de vie, subissent de nouveaux inconvénients (bruits venant de la voie de contournement etc.);
- il en est de meme pour les localites adjacentes, qui peuvent souffrir d'un trafic supplémentaire, résultant de ia voie de contournement, aiors qu'elies étaient jusque lä situées ä l'écart des problèmes de circulation.

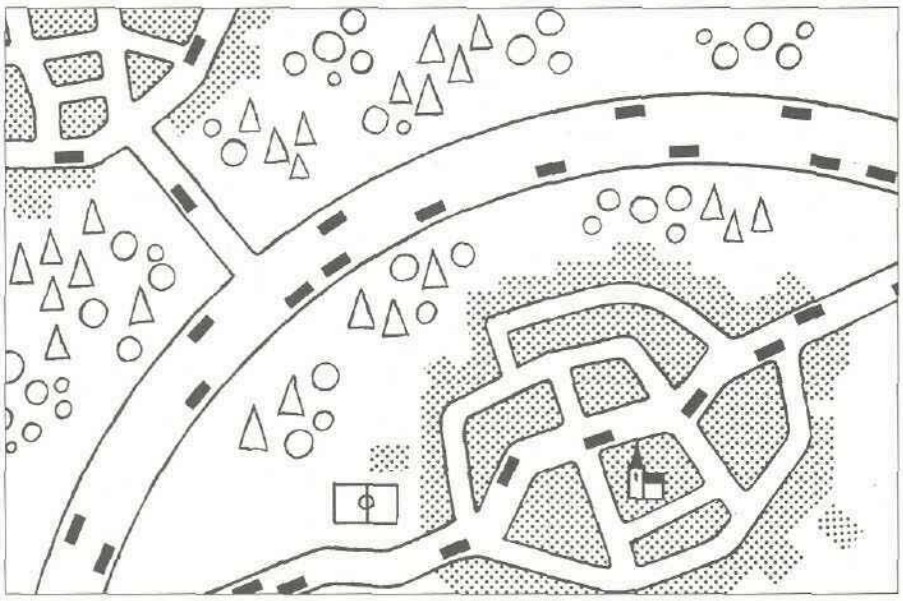
Die möglichen Folgen von



1. Phase

Zahlreiche Autos fahren durch die Ortschaft, die Lebensqualität der Einwohner leidet darunter. Es wird beschlossen, eine Umgehungsstraße zu bauen.

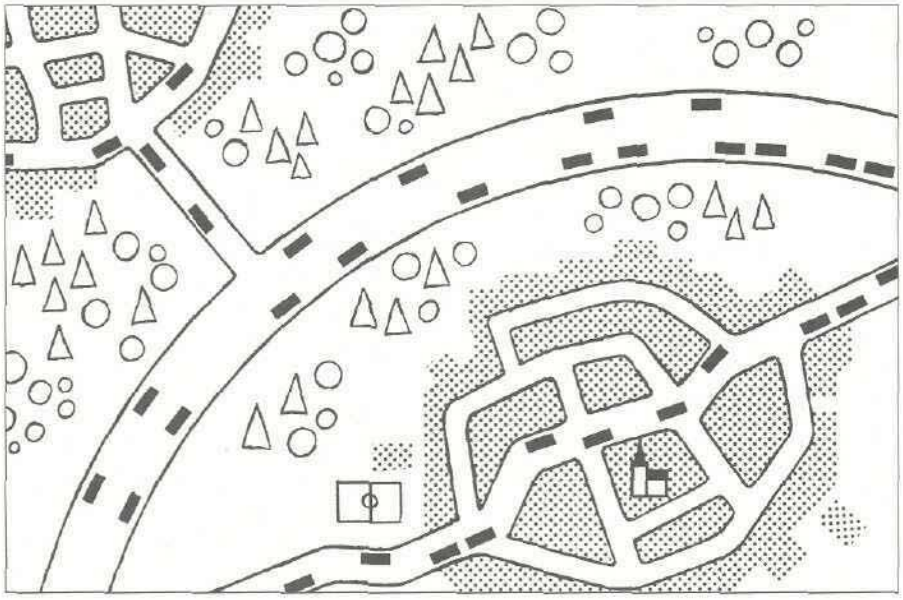
Phase 1: Un trafic important traverse la localité, avec tous les inconvénients y lies. On decide de construire un contournement.



2. Phase

Die Ortsumgehung wurde gebaut, der Verkehr führt um die Ortschaften. Sie ist nur zu einem Teil vom Wald abgeschnitten, die Umgehungsstraße führt recht nahe an bestehenden Häusern vorbei, die nunmehr unter einer stärkeren Lärmbelästigung leiden. In der Ortschaft selbst aber hat der Verkehr etwas abgenommen. Es fahren nunmehr auch Wagen aus den umliegenden Ortschaften auf die Umgehungsstraße.

Phase 2: La localite est coupee partiellement de son environnement naturel - certains habitants souffrent des pollutions venant de la nouvelle route. Une certaine réduction du trafic dans la localité peut être constatee.



3. Phase

Aufgrund der Tatsache, daß die Ortschaft wieder bequemer durchfahren werden kann, nimmt der Verkehr dort wieder zu. Durch die gute Verkehrsverbindung aufgrund der Umgehungsstraße, drängen auch immer mehr Wagen aus den umliegenden Ortschaften auf die Umgehungsstraße. Die Lärmbelästigung in und um diese Ortschaft nimmt weiter zu.

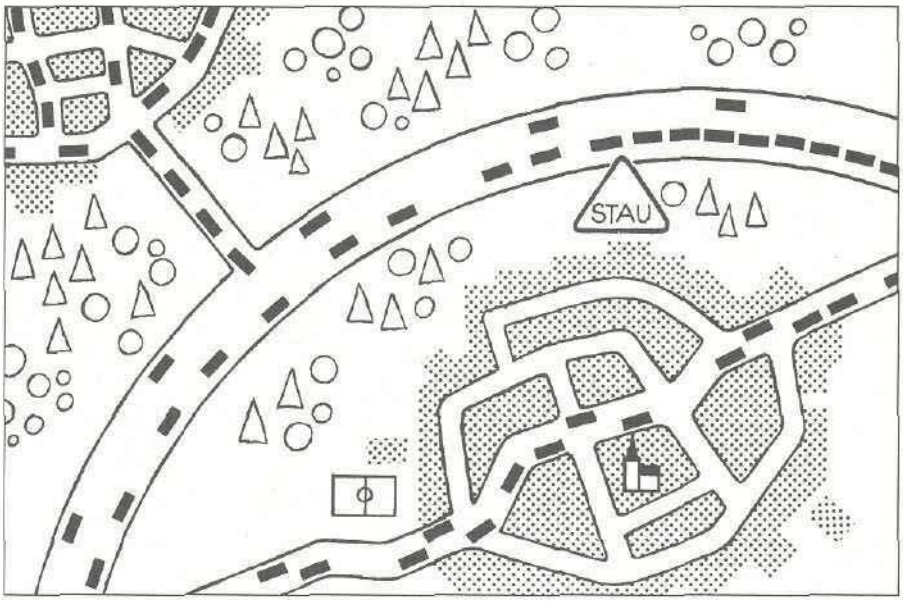
Phase 3: Suite au fait que la Situation du trafic s'est améliorée en partie dans la localité, les automobilistes profitent de la Situation et recommencent ä utiliser l'ancien trajet. La voie de contournement est de meme tellement attractive, qu'elie attire de nouveau trafic supplémentaire venant. des localités adjacentes.

Umgehungsstraßen auf einen Blick

4. Phase

Die Umgehungsstraße ist mittlerweile starkem Verkehr ausgesetzt, der auch aus umliegenden Ortschaften stammt. Dies führt sogar gelegentlich zu Staus. Angesichts dieser ungünstigen Situation benutzen zahlreiche Autofahrer wieder die alte Straße innerhalb der Ortschaft - hier ist die Verkehrsbelastung mit derjenigen vor dem Bau der Straße vergleichbar.

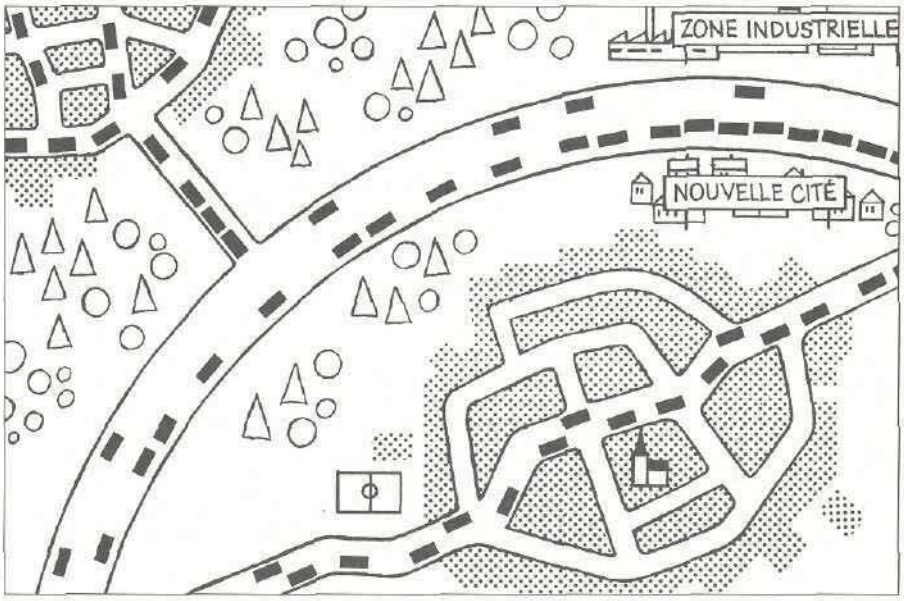
Phase 4: Il y a beaucoup de traficsur ce contournement et des embouteillages. Ceci entraine que bon nombre d'automobilistes prennent de nouveau l'ancienne route ä travers la localité.



5. Phase

Die neue Umgehungsstraße zieht neue Aktivitäten nach sich: neue Industrien, neue Lotissemente. Die Verkehrssituation ist schlimmer denn je, die Lebensqualität der Einwohner hat sich eher verschlechtert, denn verbessert. Nunmehr denken auch die Bürger der angrenzenden Ortschaft ihrerseits an den Bau einer Umgehungsstraße.

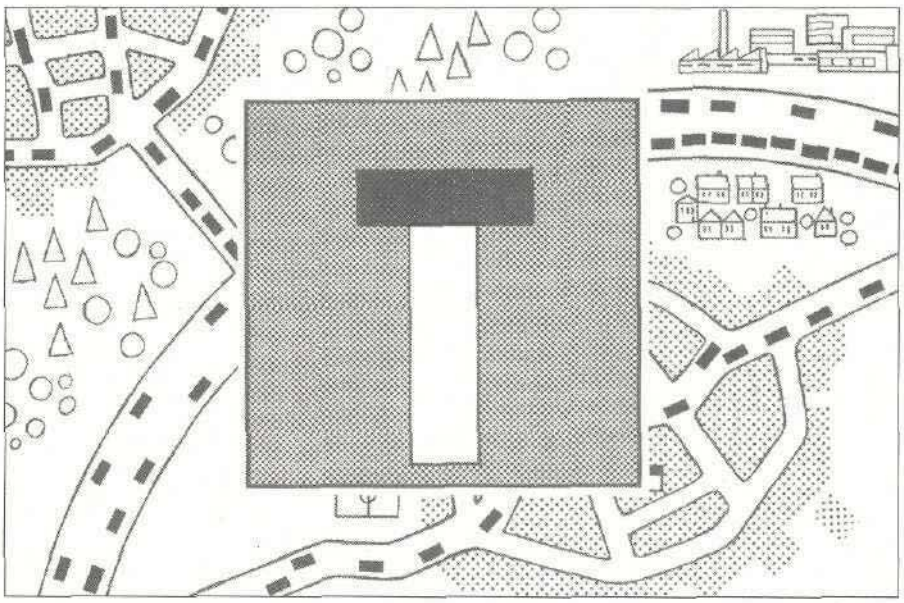
Phase 5:De nouvelles industries, de nouveaux lotissements sont implantés le long de la voie de contournement. La Situation du trafic empire de jour enjour. Les localités adjacentes comment ä planifier sur leur territoire une route de contournement.



6. Phase

Die Situation verschlechtert sich weiterhin - Verbesserungen sind nicht in Sicht!

Phase 6: Le chaos est complet - une amélioration de la situation n'est pas en vue!



Fazit: mehr Straßen - mehr Verkehr!
Wären **nicht Alternativen mittelfristig sinnvoller gewesen?**

Alternativen zu

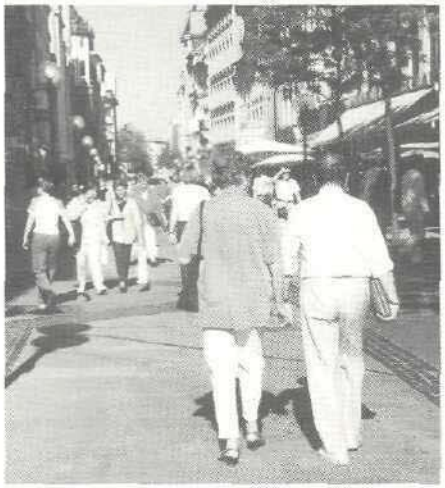
Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, die weitaus eher zu einer Verbesserung der Lebensqualität und zur Reduktion des Verkehrs innerhalb der Ortschaft führen können, als Umgehungsstraßen.

Im folgenden seien einige Maßnahmen angeführt - die Liste ist jedoch keineswegs komplett.

Aufjeden Fall müßten die Maßnahmen auf die Ortschaft angepaßt werden.

Rückbau der bestehenden Straßen

Auch ohne Bau einer Umgehungsstraße bietet sich häufig der Rückbau bestehender Straßen an. Diese Maßnahme kann bereits zu einer Entlastung bzw. zu einer gewissen Verkehrsberuhigung beitragen.



Busangebote verbessern

Häufig entsprechen die bestehenden Busangebote nicht ausreichend den Bedürfnissen der Bevölkerung bzw. die Informationen sind mangelhaft.
In diesem Bereich bietet sich eine Vielzahl von Möglichkeiten an:

- Umfrage über die Erwartungen an die Fahrtzeiten bei der Bevölkerung;
- Verbesserung der Busverbindungen auch innerhalb der Region;
- Organisation von spezifischen Bussystemen, wie z.B. einem Nachtbus, einem Bus für besondere Veranstaltungen (Kino, Theater, Markt...), einem Bürgerbus, der von den Einwohnern selbst verwaltet wird;
- Verteilung der Fahrtzeiten der Busse an alle Haushalte;
- ....

Fußgängerwege anlegen

Umfragen haben ergeben, daß so mancher Verkehr in einer Gemeinde von den Einwohnern selbst erzeugt wird. Das Einkaufen beim Bäcker oder dem Zeitungsladen, die Fahrt der Kinder zur Schule... trägt erheblich dazu bei, die Verkehrsbelastung zu erhöhen. Die Gemeinde kann helfen, damit es wieder attraktiver wird, zu Fuß zu gehen oder aber mit dem Rad zu fahren, u.a. durch:

- neue Fußwege in der Gemeinde zu den wichtigsten Zentren;
- das Anlegen von Radwegen...

Radwegenetze fördern

Der Radverkehr in der Freizeit hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Das Interesse an einem Radverkehr im Alltag würde sicherlich ansteigen, wenn es wieder attraktiver und weniger gefährlich wäre, mit dem Rad zum Laden oder zur Arbeit zu fahren.

Die Gemeinden sollten unbedingt Radwege anlegen, die auch die einzelnen Ortschaften miteinander verbinden.

Besondere Ideen für Industriezonen

So manche Gemeinde leidet unter dem Verkehr einer angrenzenden Industriezone. Mittlerweile gibt es sehr innovative Konzepte, um diesen Verkehr wesentlich zu verringern, zum Vorteil aller Beteiligten.
Hierbei werden spezifisch auf die Arbeitsbedingungen in der Zone angepaßte Konzepte entwickeln, die so manche Initiative beinhalten: Zielbusse, Job-Tickets, die Förderung von Fahrgemeinschaften...

Umgehungsstraßen

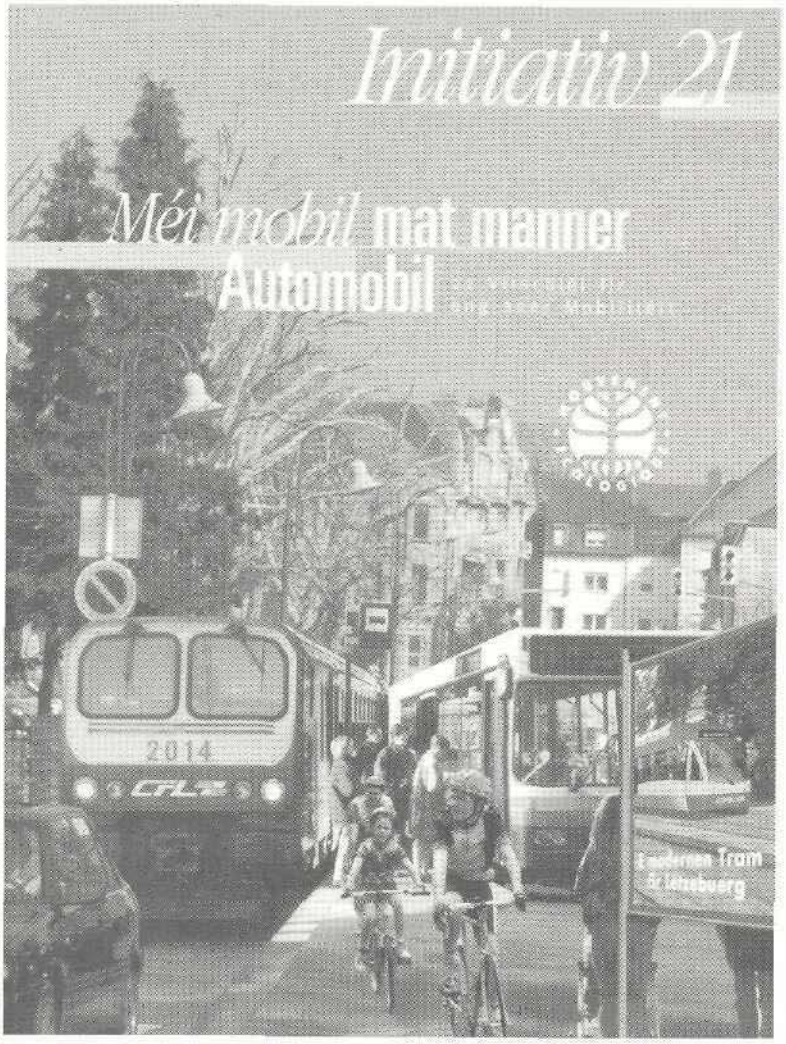
Freizeitangebote besser organisieren

Beim Bau einer Schwimmhalle, eines Kulturzentrums wird heute noch häufig darauf geachtet, daß ausreichend Parkingplätze vorhanden sind. Es gälte in Zukunft auch weitaus stärker zu untersuchen, ob es attraktive Fuß- und Radwege zum Zentrum gibt. Außerdem besteht die Möglichkeit die Benutzung der öffentlichen Transportmittel zu fördern, durch verbilligte Eintrittspreise u.a.m.

Bewußt planen

Eine falsche Planung kann häufig dazu beitragen, daß der Verkehr weiter zunimmt: ein Lotissement wird derart angesiedelt, daß eine Anbindung an die öffentlichen Transportmittel kaum möglich ist; neue Parkplätze werden angelegt usw.

Es gälte deshalb bei kommunalen und regionalen Planungen stärker als bisher zu versuchen, Verkehr von vorneherein zuvermeiden.



Die angeführten Beispiele stehen nur symbolisch für zahlreiche andere.

In der Broschüre "Initiativ 21" des Mouvement Ecologique, die zum Preis von 250.- Luf durch Überweisen auf das CCP 39217-29 des Mouvement Ecologique bestellt werden kann, werden die genannten Initiativen ausführlicher dargestellt und weitere angeführt.

Les alternatives aux voies de contournements

Les communes disposent de moyens propres pour résoudre partiellement les problèmes de trafic de façon efficace et positive:

- Réaménagement des routes actuelles traversant les localités: une teile mesure peut améliorer de facon substantielle la Situation dans une commune;

- amélioration de l'offre des bus et de i'information y relative;

- création de voies pour cyclistes et de sentiers pour piétons;

- offre spécifique pour les employé(e)s des zones commerciales et industrielles adjacentes;

- planification plus réfléchie de la localité concernant l'emplacement de nouveaux lotissements, l'accessibilité des institutions publiques par les transports en commun / le vélo...

Des informations supplémentaires en francais sur de telles mesures peuvent être demandés au tél. 439030 du Mouvement Ecologique

Die richtige Gestaltung

Der Mouvement Ecologique ist aus den bereits angeführten Gründen der Überzeugung, daß Umgehungsstraßen - außer in sehr wenigen Ausnahmefällen - mittelfristig keine Lösung für die Verkehrsprobleme einer Ortschaft darstellen und auch die in sie gesteckten Erwartungen nicht erfüllen können.

Grundsätzlich setzen wir uns dafür ein, daß vor dem Bau weiterer Straßen gezielt darüber nachgedacht werden sollte, wie durch sonstige Maßnahmen (Rückbau der Straßen, Ausbau der öffentlichen Transportmittel, Einführung spezifischer Angebote, wie z.B. einem Bürgerbus) der Verkehr beruhigt bzw. reduziert und die Lebensgualität verbessert werden könnte.

Falls dies nicht die gewünschten Erfolge bringt, besteht immer noch die Möglichkeit des Baus einer Umgehungsstraße.

Sollte aber trotzdem die Entscheidung für den Bau einer Straße fallen, so sollte unbedingt jedwede Chance genutzt werden, um durch eine kohärente Planung den möglichen Nutzen so groß wie möglich zu gestalten und den Schaden zu begrenzen.

Anregung 1: Berücksichtigung geltenden Rechts

Fordern Sie die korrekte Entscheidungsprozedur ein, mit:
- Erstellung einer Impaktstudie gemäß den angegebenen Kriterien;
- einem direkten Mitspracherecht ihrer Gemeinde bzw. der umliegenden Gemeinde;
- einer öffentlichen Anhörung der Bürger.

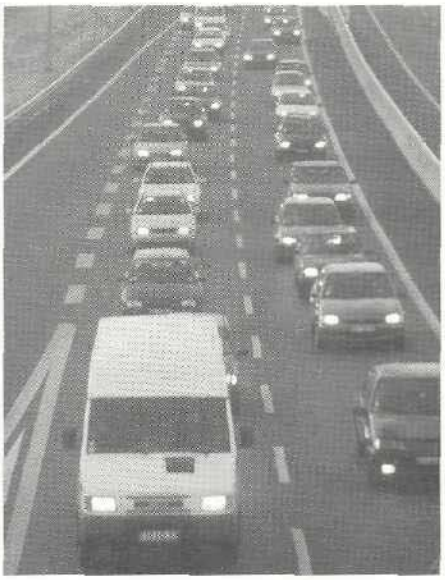
Anregung 2: Berücksichtigung der Biotopkartierung und des Grünplanes

Bei der Planung der Orstumgehung sollte unbedingt der Grünplan bzw. der Landschaftsplan der betroffenen Gemeinden berücksichtigt werden, damit der Impakt auf Natur und Umwelt so gering wie möglich gehalten werden kann.

So sollte auch bereits bei der Festlegung der Ortsumgehungsstraße die per Gesetz vorgeschriebenen Kompensationsflächen aus Naturschutzsicht festgelegt - und die notwendigen finanziellen Mittel hierzu gestimmt werden.

Anregung 3: Verkehrszählung einfordern

Ob eine Umgehungsstraße mittelfristig überhaupt von Nutzen sein kann, hängt von den heutigen Verkehrsströmen ab. Deshalb ist es bei der Planung einer Umgehungsstraße absolut notwendig zu untersuchen:
- wohin die heutigen Autos fahren;
- ob die geplante Umgehungsstraße überhaupt dem Ziel- und Quellverkehr entspricht.



Eine Verkehrszählung muß durchgeführt werden

Limiter les problèmes lies aux voies de contournement

Si déjà un contournement est décidé, H est impératif d'assurer une réalisation optimale ainsi qu'une limitation de l'impact négatif:

- Il est d'une importance primordiale que les procédures ä suivre soient respectees: notamment la consultation des communes et de la population concernees, la réalisation d'une étude d'impact préalable;

- La cartographie des biotopes et les p/ans verts des communes doivent etre pris en compte et respectees;

- Il s'impose d'analyser les flux de trafic, afin d'assurer une planification optimale;

- La route actuelle traversant la localite doit obligatoirement etre appaisée. Sinon ta Situation ne s'améliorera en rien! Il faut absolument prévoir des mesures adéquates et les moyens financiers nécessaires parallèlement ä la décision de construction de la voie de contournement. Sinon la réduction du trafic dans la localite risque de ne pas etre mise en oeuvre, comme le montre le passe;

- Il est ä recommander d'améliorer de façon générale l'offre pour les transports en commun, les cyclistes et les piétons;

- L'interdiction aux camions de traverser la localité apres la construction du contournement pourrait réduire le trafic;

- Il devra etre interdit d'aménager de nouvelles zones commerciales ou artisanales ainsi que de nouveaux lotissements le long de la voie de contournement.

einer Umgehungsstraße ...

Anregung 4: Rückbau der bestehenden Straße sicherstellen - Maßnahmen für den Umweltverbund in die Wege leiten

Eine Ortsumgehung kann überhaupt nur dann einen positiven Impakt haben, wenn die bestehende Straße rückgebaut wird.

Dieser Rückbau sollte deshalb unbedingt sichergestellt werden: die definitive Entscheidung zum Bau der Orstumgehungsstraße sollte verbindlich an die Entscheidung des Rückbaus der bestehenden gekoppelt sein. Verlangen Sie als Einwohner und Gemeinde verbindliche Aussagen von der Bautenverwaltung, in welchem Zeitrahmen der Rückbau erfolgen und wer die Finanzierung übernehmen soll.

Dies bedingt, daß die finanziellen Mittel sowie die Pläne für beide Projekte vor jeglicher Entscheidung vorliegen.

Anregung 5: Allgemeine Verbesserung der Verkehrssituation

Parallel zum Rückbau der Straße sollte zudem sichergestellt werden, daß generell die Verkehrssituation in der Ortschaft verbessert wird. Dazu gehört neben dem Rückbau von Straßen:

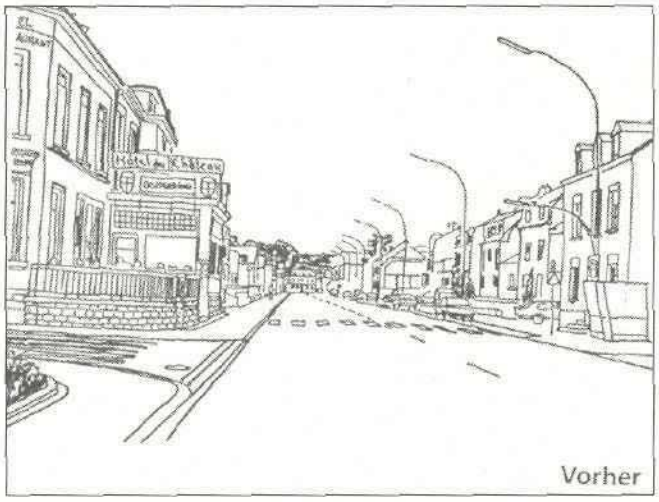
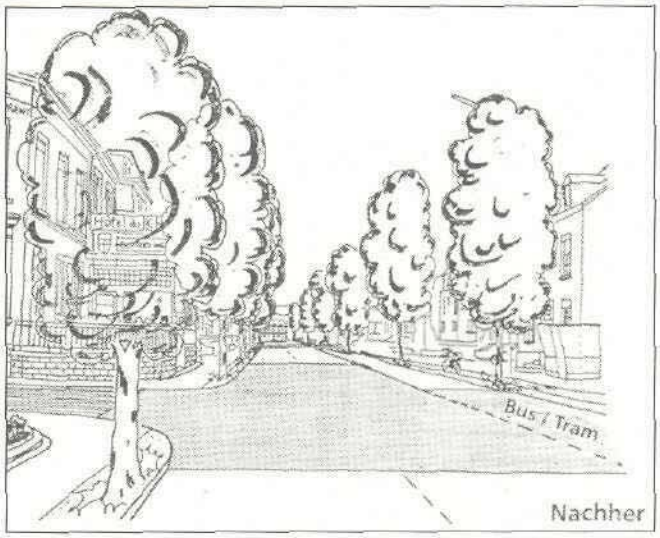
* die Schaffung von Fußwegenetzen und Radfahrwegen,
* die allgemeine Verbesserung der Sicherheit des Fußgängers,
* der Ausbau der öffentlichen Transportmittel,
* das Treffen neuer innovativer Maßnahmen.

Anregung 6: Einschränkung des LKW-Verkehrs

Angesichts der Erfahrung, daß die beste Ortsumgehungsstraße nicht verhindern kann, daß der Lastverkehr weiterhin durch die Ortschaften fährt, sollte die Forderung erhoben werden, den LkW-Verkehr innerhalb der Ortschaft zu verbieten (außer natürlich dem Verkehr, der dorthin liefert usw.).

Anregung 7: Über den Tag hinaus denken

Ebenso sollten parallel zur Planung der Straße weitere konkrete planerische Ziele seitens der Gemeinde verbindlich festgelegt werden, wie z.B.:

* keine Neuansiedlung von Industriezonen entlang der Orstumgehung,
* kein Bau von neuen Lotissementen entlang der Ortsumgehung,
* kein Bau von weiteren Tankstellen an der Grenze der Ortschaft, die neuen Verkehr anziehen.

Notfalls müßte das Bautenreglement in diesem Sinne abgeändert werden.