



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

Esch, den 12. März 2018

## Pressemitteilung

### **Nein zur Umgehungsstraße von Niederkerschen! Für ein kohärentes Mobilitätskonzept statt eines isolierten, ineffizienten Straßenprojektes.**

Nachhaltigkeitsminister F. Bausch plant noch in diesem Monat März dem Ministerrat das detaillierte Vorprojekt („APD“) der Umgehungsstraße in Niederkerschen vorzulegen. Anschließend soll das diesbezügliche Gesetz zum Bau der Straße noch in dieser Legislaturperiode im Parlament zur Abstimmung kommen.

Die **Regionale Süden des Mouvement Ecologique** verweist auf ihre Stellungnahme von Juni 2016, in der ausführlich beschrieben wird, warum die **Null-Plus-Variante** - sowohl aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes, als auch der zu erwartenden Gesamtkosten - die einzige nachhaltige Alternative darstellt, um die Verkehrs- und Gesundheitsbelastung in der „Avenue de Luxembourg“ in Niederkerschen zu reduzieren.

Wir können nicht nachvollziehen, warum nach fast 2 Jahren keine der vorgeschlagenen Maßnahmen, weder von staatlichen noch von kommunalen Stellen, umgesetzt wurden, um schnellstmöglich die erhöhten Stickoxydwerte (NO<sub>x</sub>) zu reduzieren und damit die Gesundheit der Bewohner zu schützen.

Längst hätten:

- eine intelligente Ampelanlage,
- eine Busspur,
- ein Radwegenetz im Ortszentrum und
- ein Tempo-30-Bereich in der „Avenue de Luxembourg“ eingerichtet werden sollen.

Auch könnten

- der vermehrte Einsatz von Elektrobussen (siehe Linie 305 im Raum Bettemburg - Düdelingen),
- der Ausbau und die Förderung von FLEX (Carsharing der CFL) auf dem gesamten Gemeindegebiet,
- eine konsequente Umstellung des Fuhrparks der Gemeinde auf Elektromobilität umgesetzt bzw. in die Wege geleitet sein.

***Es stellt sich die Frage, was die Gründe für diese unverantwortliche Untätigkeit sind?***

## **Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> in der Avenue de Luxembourg 2017 unter dem Grenzwert!**

Laut Angaben der Umweltverwaltung betrug der Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> an der Messstation 144, „av. de Luxembourg“ **38µg/Nm<sup>3</sup>** Luft und lag somit unterhalb des Grenzwertes von 40µg/Nm<sup>3</sup>. Wissend, dass als Folge des sogenannten Dieselskandals der Ausstoß dieses umweltschädigenden Treibstoffes (hoher Stickoxyde-Anteil) in naher Zukunft deutlich abnehmen und schon in den nächsten 10 Jahren die Fahrzeugantriebe viel umweltfreundlicher sein werden (also vor der Fertigstellung der Straße), kann man mit großer Sicherheit davon ausgehen, dass die Schadstoffbelastung in der Hauptstraße von Niederkerschen weiter abnehmen wird.

Demnach sind wir der Meinung, dass das bis heute immer wieder angeführte Hauptargument für den Bau der Straße - „die Überschreitung der Schadstoffe“ an einer bestimmten Messstelle in der „av. de Luxembourg“ und die damit verbundene Gesundheitsbelastung der Bewohner - in dieser Form nicht korrekt ist. Es dient wohl eher als Rechtfertigung, um ein Straßenprojekt aus welchen Gründen auch immer „coûte que coûte“ durchzudrücken, das hinsichtlich Effizienz, Kostenpunkt und Naturschutzaspekten höchst bedenklich ist.

## **Messdaten aus nationaler Messkampagne abwarten**

Wir schlagen deshalb vor, im Rahmen des nationalen Aktionsplans „*Besser Loft fir méi Liewensqualitéit*“, in Niederkerschen **nach** der Umsetzung einiger prioritärer Maßnahmen - wie z.B. Einrichtung einer Busspur mit Priorisierung, eines Radwegenetzes im Ortszentrum, einer intelligenten Ampelschaltung, dem Einsatz von Elektrobussen - eine Messkampagne durchzuführen. Somit können die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Schadstoffemissionen reell dargestellt und aktualisiert werden.

(<http://environnement.public.lu/fr/actualites/2018/01/01-air-communes.html>)

## **Kein Projekt mehr ohne vorgeschaltete CBA durchführen!**

Im August 2017 beantragte Minister F. Bausch mittels europaweiter Ausschreibung eine sog. „**Comprehensive Cost-Benefit Analysis (CBA)**“ (siehe Anlage). Hier handelt es sich um die Ausarbeitung einer Software, die es erlaubt, größere Infrastrukturprojekte (z.B. Straßen) auf Kosten und Nutzen zu prüfen. Hochinteressant ist dabei, dass dabei alle negativen Maßnahmen eines Projektes (z.B. abzuholender Wald, Verletzung einer Naturschutzzone (z.B. „Dréckwiss“)), in Geldeinheiten angegeben werden müssen. Diese Methodik erlaubt es bereits im Stadium der Variantendiskussion ein Projekt hinsichtlich seiner Globalkosten objektiv zu bewerten.

Die **Regionale Süden des Mouvement Ecologique** fordert in der Konsequenz der Aussagen des Ministers, dass diese Methodik für das Projekt einer Umgehungsstraße in Niederkerschen angewendet wird. Entsprechend soll eine **CBA** sowohl für die von uns bereits 2016 vorgeschlagene **Null-Plus-Variante** als auch für alle Straßenvarianten 1, 2 und 3 durchgeführt werden.

Nach offiziellen Angaben beträgt der Kostenpunkt der ausgewählten Variante 2 der Umgehungsstraße etwa **100 Mio €**. Die Prozedur seitens des Staates müsste vorsehen, dass bevor solche sehr hohen Ausgaben bewilligt werden, alle Faktoren in Betracht gezogen, alle Alternativen geprüft und in absoluter Transparenz vorgestellt werden.

*Dies ist im vorliegenden Fall des Projektes einer Umgehungsstraße in Niederkerschen zum heutigen Zeitpunkt eindeutig nicht der Fall!*

## **Schlussfolgerungen**

Angesichts der hier angeführten Anmerkungen ist die **Regionale Süden des Mouvement Ecologique** der Meinung, dass, so lange nicht alle notwendigen Informationen vorliegen (fehlende Messdaten nach der Umsetzung prioritärer Maßnahmen, fehlende CBA), es zu diesem Zeitpunkt politisch unverantwortlich wäre, dieses Straßenprojekt auf den Instanzenweg zu geben.

Dass eine Umgehungsstraße von Niederkerschen ein **isoliertes, ineffizientes Projekt** ist, erkennt man außerdem an der glasklaren Tatsache, dass es an einer **fehlenden Analyse der**

**Folgewirkungen auf Schouweiler und Dippach** fehlt! Denn, dass die Einwohner dieser Ortschaften die Konsequenzen des Niederkerschener Contournements zu tragen haben werden, bezweifelt niemand. Dabei ist keine aller angedachten Varianten einer Umgehungsstraße von Schouweiler und Dippach (u.a. aus Naturschutzgründen) umsetzbar. In diversen staatlichen Leitlinien und Gesetzgebungen wird eine regionale Mobilitätsplanung als Notwendigkeit angeführt, hier verletzt der Staat seine eigenen Prinzipien in flagrantem Ausmaß.

Das Argument, die Umgehungsstraße sei notwendig, damit das Projekt eines Tanklagers am Ort „Héierchen“ realisiert werden kann, können wir ebenfalls nicht anerkennen. Wenn der Nachhaltigkeitsminister mit der bevorstehenden Vorstellung eines nationalen Mobilitätskonzeptes **MODU Version 2.0** die Mobilitätswende in unserem Land herbeiführen möchte und man gleichzeitig bedenkt, dass die Elektromobilität die klassischen Treibstoffe ersetzen wird, so ist dieses Argument ad absurdum geführt.

Des Weiteren wäre ein anderer Aspekt verkehrspolitisch absurd und untragbar: eine Umgehungsstraße würde parallel zu der rezent für ca. 320 Mio € **fertig gestellten, doppelgleisig ausgebauten Bahnstrecke Petingen-Luxemburg** verlaufen!

Auch erwarten wir von der Regierung eine **konsequentere Politik hinsichtlich der strikten Einhaltung aller gesteckten Natur- und Klimaschutzziele**. Der Bau der geplanten Umgehungsstraße wäre total kontradiktorisch zu diesen Bekenntnissen und würde somit die Glaubwürdigkeit der Regierung definitiv in Frage stellen.

Obwohl die **Regionale Süden des Mouvement Ecologique** größtenteils die Mobilitätspolitik des heutigen Nachhaltigkeitsministers ausdrücklich begrüßt, so z.B. das Tram-Projekt, die Umorganisation des RGTR-Busnetzes, die Förderung des Schienenverkehrs sowie der sanften (oder aktiven) Mobilität, können wir absolut nicht nachvollziehen, warum Minister Bausch diese Vorgehensweise/Leitlinie nicht auch beim Projekt der Reduzierung der Schadstoffbelastung in der Ortschaft Niederkerschen konsequent anwendet!

Mouvement Ecologique  
Regionale-Süden

Francis HENGEN, Präsident

Daniel Schmit, Mitglied

Kontaktperson:

Francis HENGEN, [francis.hengen@education.lu](mailto:francis.hengen@education.lu), GSM +352 621 186416

Anlage

## Anlage 1

**Avis officiels**

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES  
DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS

## Appel de candidatures

**Procédure :** européenne concurrentielle avec négociation  
**Type de marché :** Services

**Réception des offres ou des demandes de participation :**  
Date limite: 06/09/2017 Heure: 12:00

**SECTION II: OBJET DU MARCHÉ**

**Intitulé attribué au marché :** Comprehensive Cost-Benefit Analysis (CBA) for Transport Policies and Projects in Luxembourg  
**Description succincte du marché :** This project aims to create, if not necessarily the most detailed, then to our knowledge possibly the most comprehensive transport cost benefit analysis methodology and software in the world. It aims to cover all relevant transport cost elements (no matter how easy or hard they can be quantified) and all transport modes, passenger and freight, with the exception of aviation that occur in Luxembourg.

**SECTION IV: PROCÉDURE**

**Conditions d'obtention du cahier des charges :**  
The call for proposals (cahier des charges) can only be downloaded via the national internet portal for public contracts ([www.pmp.lu](http://www.pmp.lu)).

**SECTION VI: RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

**Autres informations :**  
Réception des candidatures : 06/09/2018  
Date d'envoi de l'avis au Journal officiel de l'U.E. : 01/08/2017  
La version intégrale de l'avis no 1701172 peut être consultée sur [www.marches-publics.lu](http://www.marches-publics.lu)

2017058.1