

Belgique

stogne

Redange-sur-Attert

Arlon

Steinfort

Differdange

gwy

Esch-sur-Alzette

Dudelange

Vianden

Ettelbruck/Diekirch

Mersch

LUXEMBOURG

Echternach

Grevenmacher

Remich

France

## LEGENDE



Centre de développement et d'attraction d'ordre supérieur



Centre de développement et d'attraction d'ordre moyen



Centre régional

### Existant



Autoroute



Route nationale



Chemin repris

### Projet



Autoroutes classées routes européennes



Routes nationales classées routes européennes



Autoroutes projetées



Mise à 2x3 voies



Routes d'ordre supérieur projetées



Mise à 2x2 voies



Routes projetées



Routes projetées

### GROSSE PEINE

Die 31 Projekte des Strategie-papiers „route2020.lu“ der Straßenbauverwaltung im Überblick. Die Bauvorhaben werden in vier Kategorien eingeteilt: europäische Straßen (3.1 bis 3.6), primäres Straßennetz (5.1 bis 5.7), regionales Straßennetz (6.1 bis 6.13) und lokale Umgehungsstraßen (7.1 bis 7.5).



FOTOS: TOM WAGNER



- 6.11 pénétrante de Differdange (N32)
- 6.12 contournement Belvaux/Oberkom (N31)
- 6.13 contournement Niederkorn (N31) + déviation  
CB=75



LUC MARTELING

luc.marteling@telecrn.lu

**M**it dem Strategiepapier „route2020.lu“ legen das Bautenministerium und die Straßenbauverwaltung den Grundstein für eine Umstrukturierung des staatlichen Straßennetzes und verdeutlichen so ihre mittel- und langfristigen Visionen. Das Papier beschreibt die Strategie der „Ponts et Chaussées“, um die Straßeninfrastruktur weiterzuentwickeln und den Verkehr der Zukunft zu managen. Angesichts des zu erwartenden Verkehrsanstiegs von 30 Prozent bis 2020 – und dies trotz eines Anteils von 25 Prozent für die öffentlichen Transportmittel bis dahin – drängt sich ein solches Referenzwerk geradezu auf.

Nachzulesen ist diese Beinahe-Rechtfertigung in der Synthese des „Papier stratégique du réseau routier étatique“ der Straßenbauverwaltung. Dessen Name ist ebenso trendy wie programmatisch: „route2020.lu“ heißt das 64 Seiten starke Dokument. Es enthält den Fahrplan der „Administration des Ponts et Chaussées“ für den Straßenbau in den kommenden 15 Jahren (ab 2005).

## Asphalt-Attacke!

Als das (noch nicht spruchreife) Papier Mitte Dezember – ob gewollt oder nicht mag dahingestellt sein – publik wurde, war klar, dass es Reaktionen hervorrufen würde. Straßen, vor allem neue, sind nicht erst seit gestern des Luxemburgers liebster Zankapfel. Ob Autobahnen oder Umgehungsstraßen, jeder neue Asphaltweg spaltet in Befürworter und Gegner. Mal schreien die einen lauter, mal verschaffen sich die anderen mehr Gehör...

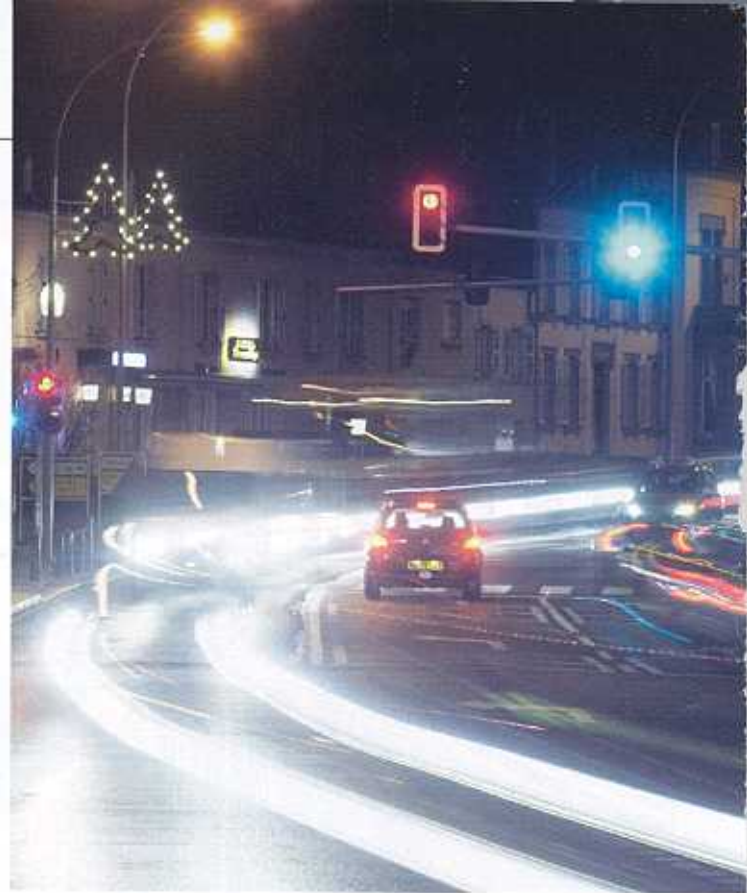
## NEUES LUXEMBURG

Ein ganzes Maßnahmenpaket soll verhindern, dass die Hauptstadt zu einem verkehrstechnischen Nadelöhr wird. Links zwei Projekte für Luxemburg-Nord, rechts sechs für Luxemburg-Süd.

Als Erster meldete sich diesmal der „Mouvement écologique“ zu Wort: „Dass es dieses Papier überhaupt gibt, ist schlichtweg ein politischer Skandal!“ Die Umweltschützer zeigen sich bestürzt, weil die „Ponts et Chaussées“ mit ihrem Strategiepapier einen Gegenentwurf zum „Integrierten Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept“ (IVL) lieferten. Dabei solle letzteres, von Innen-, Transport-, Bauten- und Umweltministerium gemeinsam erstellt, im Januar 2004 veröffentlicht werden.

Diese Arbeiten sieht der „Mouvement écologique“ nun durch die „Ponts et Chaussées“-Pläne torpediert: „Dass parallel – ja sogar unabhängig vom IVL – die Straßenbauverwaltung dieses separate Strategiepapier erarbeitet hat und weder ins IVL noch in den sektoriellen Plan „Transport“ einfließen ließ, ist politisch inakzeptabel.“ Immerhin werde seit Jahren daran gearbeitet, endlich Kohärenz in die Transportpolitik zu bekommen und den Straßenbau nach landesplanerischen Vorgaben zu entwickeln.

Und da das „Strategiepapier“ ebenso wie das IVL für 15 Jahre gedacht seien, könne dies, so der Méco, nur einen Schluss zulassen: „Die Straßenbauverwaltung ignoriert den Anspruch einer kohä-



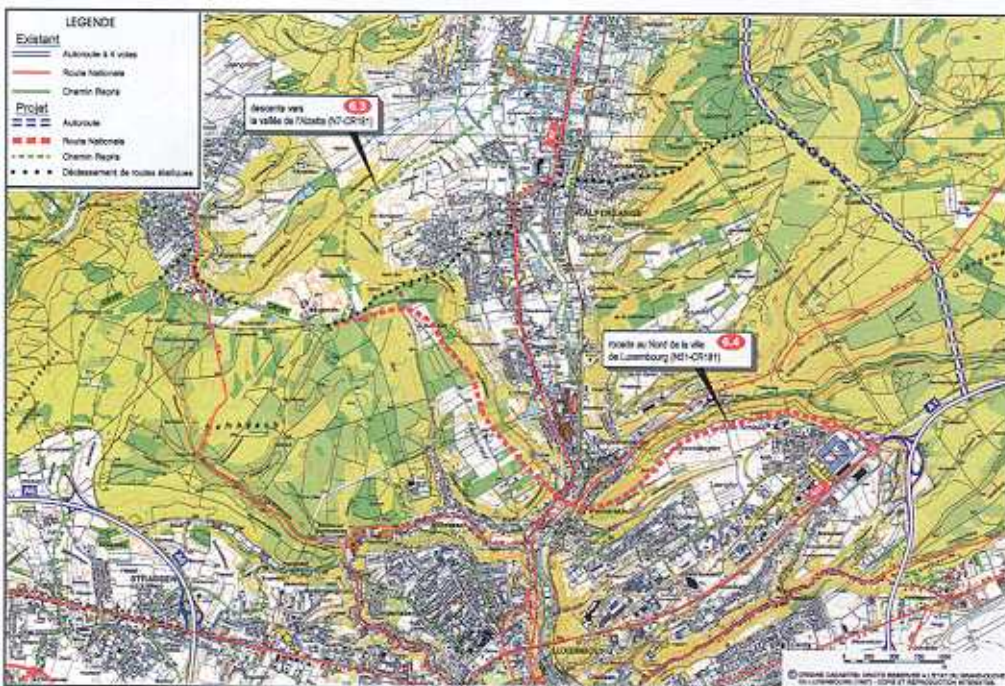
renten Regierungsplanung und kocht weiterhin ihre eigene Suppe!“ Dies bestätigte all jene, die in den „Ponts et Chaussées“ einen „Staat im Staat“ sahen.

## Vorgriff auf zu erwartende Kritik?

Der „Mouvement écologique“ ärgert sich aber nicht nur darüber, dass das angestrebte Ziel, nämlich die Straßenbauplanung der Siedlungsentwicklung und

Landschaftsnutzung unterzuordnen, nach eigener Aussage „ad absurdum“ geführt wird; die meisten der im Strategiepapier aufgeführten Projekte hält er zudem aus transport- und umweltpolitischer Sicht für untragbar.

Als hätten die „Ponts et Chaussées“ den Aufschrei der Umweltschützer geahnt, fügen sie ihrem Dokument einen Vergleich bei: In einer synoptischen Tabelle werden die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen ihrem







Strategiepapier, dem Mobilitätskonzept anno 2002 und dem IVL-Konzept sichtbar gemacht.

Dazu bemerken die Planer von den P. & Ch., sie fassten lediglich sieben Projekte mehr ins Auge als das Mobilitätskonzept 2002 oder der Input fürs IVL. Es handele sich dabei um eine Umgehungsstraße nördlich von Diekirch, eine „Rocade“ im Norden Luxemburgs, einen Boulevard auf der Cloche d'Or und eine neue Sidor-Zufahrt sowie um die Umgehungsstraßen von Vianden, Oetringen und Betzdorf.

Natürlich fehlt auch nicht der Hinweis, drei dieser Projekte – die „Contournements“ von Diekirch, Vianden und Betzdorf – habe die Regierung bereits im Oktober 1997 gutgeheißen ...

Die „Ponts et Chaussées“ haben aber noch weitere „Sicherheitsnetze“ eingebaut: Sie sähen ihre Strategie sehr wohl unter dem Aspekt der „nachhaltigen Entwicklung“ und gingen auch davon aus, dass einige Projekte im Laufe der Zeit verändert werden. Um aber die Lebensqualität und die

## UMGEHUNGSSTRASSEN

Die „Ponts et Chaussées“ würden einige Ortschaften – in diesem Fall Junglinster – lieber heute als morgen vom Durchgangsverkehr erlösen.

Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsanrainer zu gewährleisten sowie den politisch gewollten Anteil von 25 Prozent der öffentlichen Transportmittel am gesamten Verkehrsaufkommen zu ermöglichen, sei eine „funktionale Umstrukturierung des Straßennetzes“ vonnöten, so die Autoren der visionären Straßenkarte.

## Mehr Verkehr, mehr Straßen ...

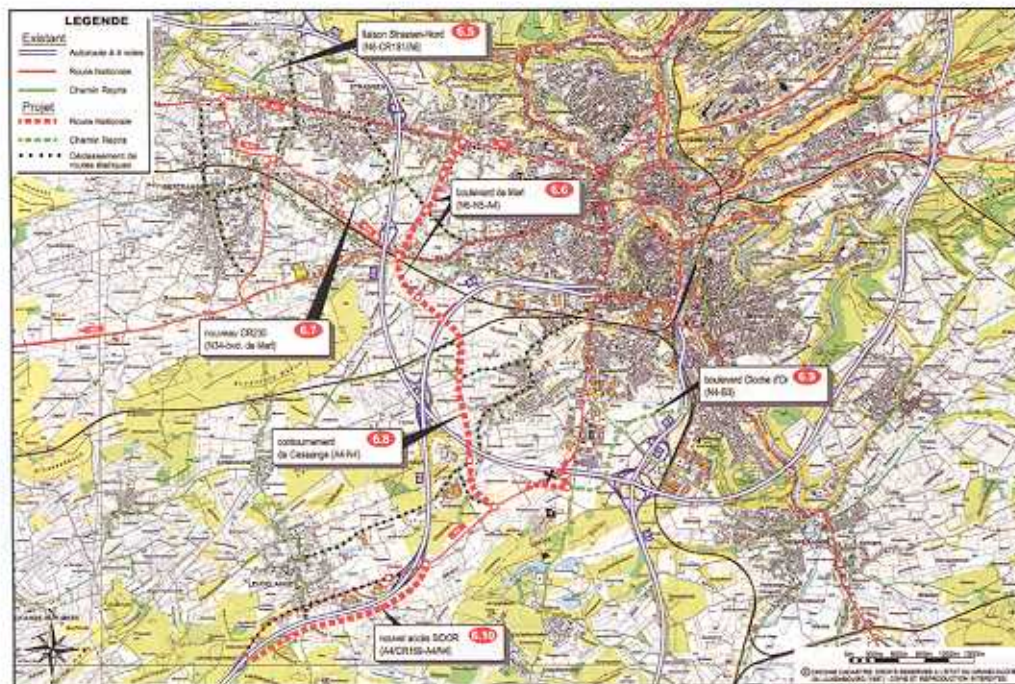
Die Ausgangsbasis der Straßenbauverwaltung ist klar: Bereits heute sind viele Straßen überlastet und bis 2020 erwartet man eine Verkehrszunahme von saten 30 Prozent. Um gegenzusteuern, plädieren die „Ponts et Chaussées“ für den Ausbau des aktuellen staatlichen Straßennetzes um 3,5 Prozent: Die bestehenden 2 965 Kilometer sollen um 104,5 erweitert werden – gleichzeitig würden aber einige alte Straßen zurückgestuft oder den Gemeinden übergeben. Um das

zu bewerkstelligen, sprechen sich die „Ponts et Chaussées“ für 31 neue, zum Teil auch schon bekannte und viel diskutierte Straßenbauprojekte aus. Diese werden in vier große Kategorien eingeteilt:

>> Sechs Projekte sind in einem europäischen Kontext zu sehen. So genannte E-Straßen, die nicht durch eine Autobahn zu ersetzen sind, sollen durch das gezielte Umfahren von Heinerscheid, Hosingen, Echternach, Junglinster, Remich und Bascharage/Dippach an Attraktivität gewinnen. Die Umgehungsstraßen inklusive zweier Tunneln in Echternach, einer Brücke bei Junglinster sowie einer „Tranchée couverte“ in der Nähe von Remich und von Hosingen sollen aber nicht nur dem Transit, sondern auch den Dorfbewohnern zugute kommen: weniger Verkehrsbelastung, Vorfahrt für die öffentlichen Transportmittel und neue Freiheiten für die Fußgänger in den Ortschaften.

>> Auf grenzüberschreitender oder nationaler Ebene hält die Straßenbauverwaltung sieben Projekte für nötig, um das Straßennetz für die Anforderungen der Zukunft (insbesondere durch die Pendler) zu rüsten. Vier Vorhaben betreffen die Autobahnen: Teile der „Düdelinger“ (A3) und der „Areler“ (A6) sollen dreispurig werden; die Collectrice du Sud würde durch eine neue Verbindung („Liaison de Sélange“) an die Autobahn Arlon-Longwy-Thionville angebunden; die Escher Autobahn könnte durch die „Liaison de Micheville“ die Industriebrachen in Belval und das französische Straßennetz bedienen; und in Foetz soll ein Bypass den Flaschenhals „Lankelz“ entschärfen und so den Übergang von der Autobahn zur Collectrice vereinfachen.

Bei den Plänen für die Nationalstraßen sticht vor allem die Westtangente hervor. Sie soll nicht nur die Nordstraße mit der „Areler“ verbinden, sondern auch die Orte Kehlen, Kopstal und Keispelt/Meispelt vom Durchgangsverkehr befreien. Zwei weitere Straßen sind im hohen Norden vorgese-





**ROTE BRÜCKE ZWEI?**

Geht es nach dem Willen der Straßenbauverwaltung, dann wird demnächst ein 600 Meter langer Viadukt das Kirchberg-Plateau mit dem Eicherfeld verbinden. Das Foto zeigt den möglichen Standort zwischen Eich und Dommeldingen.



hen: Die eine soll den Verkehr der „Collectrice du Nord“ aus Ulflingen heraushalten, die andere soll Clerf die Lastwagen ersparen, die in die Industriezone Lentzweiler-Eselborn wollen.

**Neue Brücke über die Alzette?**

>> Insgesamt 13 Maßnahmen hält die Straßenbauverwaltung für angebracht, um die **drei „Pôles d'attraction“ des Landes** – Luxemburg-Stadt, Esch/Alzette und Ettelbrück-Diekirch – vor dem drohenden Verkehrsinfarkt zu retten. So soll man Feulen und Ettelbrück in Zukunft südlich und

Diekirch nördlich umfahren können. Im „Minett“ soll dagegen eine zum Teil völlig neue Straße vom Verteilerkreis Biff zum Verteilerkreis Raemerich den Autofahrern das Leben leichter machen. Damit einher gingen auch die Verlängerung der „Péné-

trante de Differdange“ sowie zwei Umgehungsstraßen in Niederkorn und Beles/Oberkorn.

Etwas komplizierter ist die Lage in der Hauptstadt. Hier geht es zum einen darum, den Ring nördlich der Stadt zu vervollständigen – auf sanfte Art und Weise, denn die Idee einer durchgängigen Autobahn wurde, so das Strategiepapier, endgültig fallen gelassen. Dafür soll aber ein 600 Meter langer Viadukt den Kirchberg mit dem Eicherfeld und dem „Biergerkräiz“ verbinden. Der Brückenschlag soll an der Talenge zwischen Eich und Dommeldingen erfolgen. Vom „Biergerkräiz“ aus soll es auch einen neuen Abstieg ins Alzettetal geben, damit man sich nicht mehr durch Bereldingen quälen muss.

Besonders viel haben die Straßenplaner im Südwesten Luxemburgs vor. Unter anderem sollen die Industriezone Gasperich/Cloche d'or einen großen Boulevard, die Sidor-Deponie in Leudelingen eine neue Zufahrtsstraße, Strassen eine effiziente Entlastungsroute sowie Cessingen und Merl eine Umgehungsstraße erhalten.

Letztere würde parallel zur Autobahn etwa von der „Provençale“ bis zur „Route de Longwy“ führen.

>> Zu guter Letzt sieht die Strategie der Straßenbauverwaltung noch **fünf Umgehungsstraßen** vor, die lediglich von lokaler Bedeutung seien, da sie nur punktuelle Entlastungen brächten: in Vianden, Echternach („La voie Charly“), Oetringen, Bous und Betzdorf.

**Visionen oder Illusionen?**

In anderen Worten: Die „Ponts et Chaussées“ haben noch viel vor und an Ideen mangelt es ihnen nicht. Aber wie meinte Bautenministerin Erna Hennicot-Schoepges, als sie auf das Strategiepapier der ihr unterstehenden Verwaltung angesprochen wurde: Auch wenn etwas technisch machbar sei, hieße dies noch lange nicht, dass es auch politisch machbar sei.

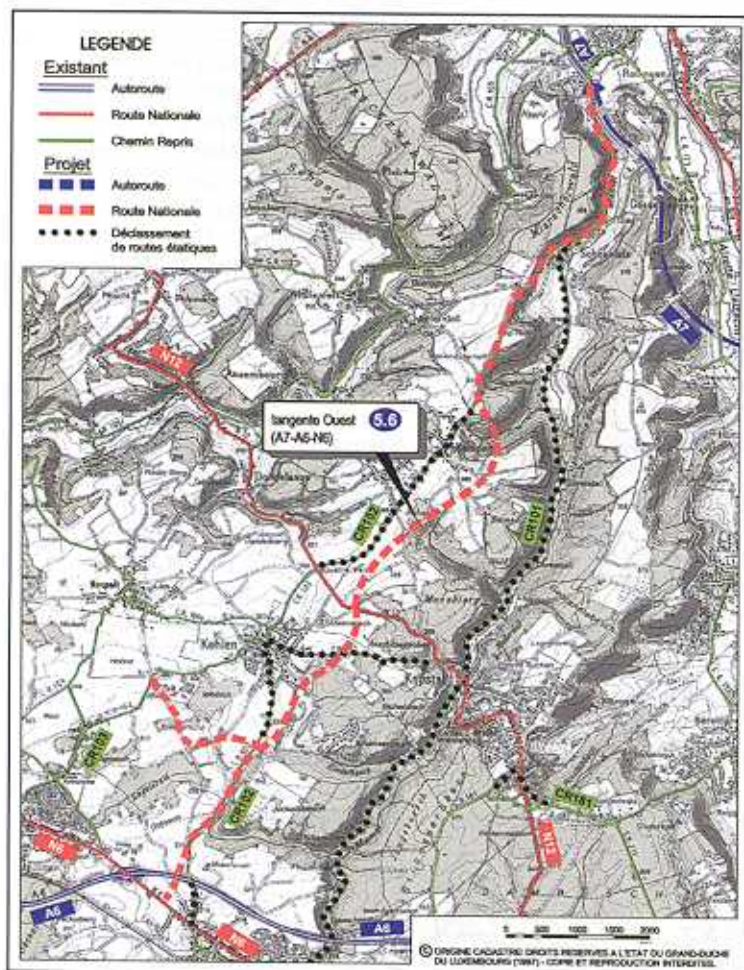
&gt;&gt;.net

[www.emweltcenter.lu](http://www.emweltcenter.lu)

Unter dem Motto „Straßenwahn geht weiter“ ist hier eine Schwarz-



weißfassung des Strategiepapiers sowie die Pressemitteilung des „Mouvement écologique“ einzusehen.

**WESTTANGENTE**

Die Straßenbauverwaltung bekennt Farbe: Ginge es nach ihr, würde die Verbindung von der Nordstraße zur Autobahn Richtung Belgien so verlaufen.