

THEMA

REGARDS

UMGEHUNGSSTRASSE NIEDERKERSCHEN

In Richtung Sackgasse

María Elorza Saralegui

Die Regierung hält an der umstrittenen Umgehungsstraße fest: Die Bauarbeiten sollen dieses Jahr beginnen. Aktivist*innen fordern einen Aufschub, bis das Urteil ihrer Klage fällt.

Die Arbeiten starten mit dem Ende: mit einer Wildtierbrücke als Kompensationsmaßnahme für eine Trasse, deren Bau noch nicht begonnen hat. Geplant, diskutiert und vor allem umstritten ist die Umgehungsstraße, die in Niederkerschen und von Sanem kommend an die A13 anschließen soll, seit den 1990er-Jahren (woxx 1383, „Contournement Bascharage: Die „grüne“ Straße“). Auch die Wildbrücke, deren Bau im Oktober vergangenen Jahres anfang und fünf Millionen Euro kosten soll bildet hier keine Ausnahme. Wie schon andere Aspekte des Projektes, stieß diese Passage schnell auf Kritik, allen voran von einer Seite, bei der man bei einer Naturschutzmaßnahme eigentlich Lob erwarten würde.

Für die Aktivist*innen der „Bürgerinitiative Gemeng Suessem“ (Bigs) und der regionalen südlichen Gruppe des Mouvement écologique (Méco) ist der Korridor lediglich eine Kompensierung für ein anderes, älteres Bauprojekt aus dem Jahr 1994: jenes der A13. Der damals entstandene Schaden sei nämlich bis dato nie ausgeglichen worden. Wird die

Umgehungsstraße gebaut, werde das Gebiet erneut durch eine zusätzliche Trasse durchschnitten. Wildtiere würden dann lediglich in eine „Sackgasse“ geführt werden, so Bigs. Zwar plant die Regierung auch eine Unterführung, deren Bau im Herbst dieses Jahres beginnen soll, doch benutzt werden soll sie sowohl von Wild als auch von Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und Landwirt*innen mit Maschinen.

Opfer von Verkehr und Industrie

Seit 2002 kämpft Bigs gegen das Projekt einer Umgehungsstraße in der Gegend. In den vergangenen Jahren kursierten verschiedene Vorschläge, vier wurden im „Avant-Projet“ der Straßenbauverwaltung festgehalten, darunter auch die sogenannte „Null-Plus“-Variante, die statt einer Trasse die Erweiterung der öffentlichen Transportmittel vorsieht, aber auf keine politische Begeisterung stieß (woxx 1380, „Umgehung von Bascharage: Grüner Lackmustest“). 2018 verabschiedeten die Abgeordneten in der Chamber am 19. Juli ein Gesetz zur Finanzierung des Projektes mit einem Budget von 139 Millionen Euro. Hatte die Gemeinde Sanem zwei Jahre zuvor noch Bedenken, verzichtete der Gemeinderat schlussendlich darauf, Einspruch zu erheben. Reaktionen kamen dafür von den Umweltschutz-NGOs und Bigs, im Sommer 2022 besetzten Aktivist*innen rund zwei Wochen lang den Bobësch (woxx 1694, „Waldbesetzung: Bobësch bleibt – aber wie lange?“).

Im gleichen Jahr stand das Projekt dann als „Nah-Umgehungsstraße“ im nationalen Mobilitätsplan für 2035, mit neuen Verbindungen an das Straßennetz, etwa zwischen der A13 und der Industriezone, und weiteren Kompensationsmaßnahmen. Nach erneuter Kritik dann eine neue Idee: Um den Schaden an geschützten Naturgebieten zu begrenzen, stellten die damaligen grünen Transportminister François Bausch und Umweltministerin Joëlle Welfring im März 2023 eine Tunnelvariante vor (woxx 1726, „Umgehungsstraße Niederkerschen: Tunnel statt Verkehrspolitik“). Im Herbst des gleichen Jahres ruderte die Regierung jedoch erneut zurück: Die Straße solle nun doch überirdisch verlaufen, dieses Mal entlang der Zugstrecke. Dafür müsse der Betrieb Saint Gobain Abrasives umgesiedelt werden, damit dort ein Verkehrsknotenpunkt mit ei-

nem P&R entstehen könne. Statt mitten hindurch, sollte die Trasse entlang des Waldrands des „Bobësch“ führen. Während der Niederkerschener Bürgermeister Michel Wolter (CSV) die Variante in der Presse lobte, zeigte sich Sanems Bürgermeisterin Simone Asselborn-Bintz (LSAP) verhalten. Aus technischen Gründen – etwa weil sie bestimmte Normen nicht erfüllten – konnten andere Varianten für die Trasse nicht berücksichtigt werden, antwortete DP-Mobilitätsministerin Yuriko Backes auf eine parlamentarische Frage des linken Abgeordneten David Wagner (woxx 1782, „Antworten zur Umgehungsstraße Niederkerschen“).

Falsche Annahmen

An der Gesamtfläche, die zerstört werden soll, habe sich insgesamt aber nichts geändert, kritisierte Bigs. Statt 5,2 Hektar sollen mit der letzten Variante nun 5,18 Hektar des Eichen-Hainbuchenwalds gerodet werden. Auch die unter großherzoglichem Reglement etablierte Naturschutzzone „Dreckwiss“ zwischen Niederkorn und Sanem soll für die Auffahrt zur Trasse teilweise zerstört werden. Dafür müssten zuerst jedoch die Grenzen des Feuchtgebietes verschoben werden – sonst wären die Arbeiten rechtlich überhaupt nicht erlaubt. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, wie das Anlegen von Weihern und mageren Mahwiesen oder Wildtierbrücken, reichen laut Bigs bei Weitem nicht aus. Als Ausgleich für die Umsiedlung des Industriebetriebs sei zudem die Abholzung von zwei Hektar im „Hanebësch“ vorgesehen. „Das sind also insgesamt 7,2 Hektar, die direkt in unserer Gegend verschwinden sollen. Dazu kommen noch weitere Hektar durch den Randeffekt“, kommentiert Patrizia Arendt von Bigs die Entscheidung gegenüber der woxx. Gemeint ist damit: Je kleiner oder schmaler ein Biotop wird, desto größer ist der Einfluss durch die umliegende Landschaft, beispielsweise aufgrund von eingesetzten Pflanzenschutzmitteln aus Nachbargeländen oder erhöhter Schadstoffbelastung durch Fahrzeuge. Ein kleinerer Wald hat es schwerer einer lärmenden Straße zu trotzen.

Nicht nur, dass die zirka vier-Kilometer-lange Trasse die Dreckwiss und das Natura-2000-Waldgebiet „Zämerbësch“ und das Natura-2000-Waldgebiet „Zämerbësch“, die für die Artenvielfalt unersetzlich sind, durchschneiden soll. Grundsätzlich sei die Umgehungs-



FOTO: BIERGERINITIATIV GEMENG SUESSEM

Lediglich 15 Prozent der hiesigen Wälder befinden sich in einem guten Zustand. Ob die Wälder Zämerbësch und Bobësch in Zukunft aufatmen können? Für die Umgehungsstraße um Niederkerschen ist die Rodung von insgesamt sieben Hektar weiterhin geplant, wenn auch für 2030.



FOTO: CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Im Oktober 2025 begannen die Arbeiten an der Wildtierbrücke. Für Aktivist*innen ist der Korridor jedoch lediglich eine Kompensierung für ein anderes, älteres Bauprojekt: das der A13 im Jahr 1994.

straße schlicht nicht notwendig, so die Argumentation der Bigs. Als die Regierung sich 2016 für den Bau der Trasse entschloss, lieferte sie hierfür als Hauptargument, dass der Ortskern Niederkerschens im Verkehr erstickte. Luft- und Lärmbelastung seien seit Jahren zu hoch, der Durchgangsverkehr müsse reduziert werden. Dass ausgerechnet eine Umgehungsstraße dieses Problem lösen solle, macht stutzig. Die Gefahr besteht, dass durch das Entlasten einer Ortschaft, eine andere die Kosten trägt. Wie eine Studie von 2023 zeigte, könnte die geplante Trasse zu erheblich mehr Verkehr in Dippach führen.

Auch die Stickstoffdioxidwerte sollten durch den Bau gesenkt werden. Jedoch lagen diese gar nicht so hoch wie angenommen. „Die Werte waren von Anfang an falsch“, kritisiert Arendt im Gespräch mit der woxx. War anfangs von einem Stickstoffdioxidwert in Höhe von über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die Rede, zeigen Regierungszahlen, dass die EU-Grenzwertlinie von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nur 2018 überschritten wurde. 2016, 2017 und in den Folgejahren lagen die Luftschadstoffe unter dem Grenzwert. Zum Zeitpunkt der Entscheidung habe es folglich keine Überschreitung der EU-Norm gegeben. „Das Argument, dass die Schadstoffbelastung in der Avenue de Luxembourg aus gesundheitlichen Gründen reduziert werden müsse, war jedoch der einzige „zwingende Grund des öffentlichen Interesses“, der angeführt wurde“, so die Initiative Bigs.

Hinauszögern der Schutzmaßnahmen

Dass die Regierung die Trasse nicht länger mit dem öffentlichen Interesse begründen kann, ist wichtig. Denn nur dann – und wenn ansonsten keine Alternativen bestehen – kann in ein Natura-2000-Gebiet eingegriffen werden. Als solches gelten sowohl der Zämerbësch als auch der Bobësch, letzterer erst seit Januar 2024, als der Regierungsrat eine Ausweitung des Natura-2000-Gebiets genehmigte. Obschon Bigs beide Wälder deshalb de facto als Schutzzonen sieht, hat die Regierung die Entscheidung des Rats zum Bobësch noch nicht an die EU-Kommission gemeldet: Offiziell befindet sich das Gebiet deshalb momentan in einer rechtlichen Grauzone. Bigs wirft der Regierung vor, mit dem Schutzstatus bis nach dem Bau der Trasse warten und die Erweiterung des Schutzes als Ausgleichsmaßnahme für die Zerstörung eines Teils des Waldes verkaufen zu wollen. Dabei wäre der übrige Wald nach den Rodungen erheblich geschwächt, so Arendt. Zudem kämen die zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung durch die fertige Trasse hinzu, die nicht nur Flora, sondern auch Wildtiere und Menschen, die den Wald als Erholungsort nutzen, betreffen.

Die aktuell bestehende Lärm- und Schadstoffbelastung in der Gemeinde Niederkerschen will Bigs nicht leugnen. Die Umgehungsstraße sei aber keine moderne Lösung: „Dieses Denken

passte vor 40 Jahren, doch nun gibt es den Klimawandel, Arten sterben aus und wir haben uns Klimaziele gesetzt, die wir einhalten müssen“, so Arendt. Vielmehr solle die Regierung zu Alternativen greifen: das Schienennetz ausbauen, einen P&R am Bahnhof von Bascharage-Sanem und die Buslinien priorisieren. Durchgangsverkehr – auch aus den Gewerbegebieten – könne auf die A13 umgeleitet und diese besser an die A4 angebunden werden.

Mit einer geschätzten Bauzeit von sieben Jahren, soll die Trasse ohnehin erst 2033 betriebsbereit sein. Mittlerweile arbeitet deshalb auch Niederkerschen selbst an alternativen Lösungsansätzen, um den Verkehr zu beruhigen. Statt länger auf den Bau einer Version der Trasse zu warten, hat die Gemeinde etwa vor, Tempo-30-Zonen, neue Radwege, sowie Betonblöcke und Blumenkübel einzuführen, um zu verhindern, dass Autofahrer*innen Schleichwege nutzen. Bürgermeister Wolter, der im April dieses Jahres zurücktreten wird, hofft dennoch weiterhin auf die Umgehungsstraße, die er als komplementär zu diesen Maßnahmen sieht, wie er dem Tageblatt gegenüber erklärte.

Noch fehlt es für Teile der Trasse an einer Bauausschreibung und von den Wäldern Zämerbësch und Bobësch lassen die Ministerien bislang die Finger. Mit der Rodung will die Regierung bis 2030 warten. „Eine Ausschreibung dauert rund sechs Monate, somit ist vor Oktober 2026 nicht mit

nennenswerten Arbeiten zu rechnen“, so Arendt. Einige Wochen nachdem Umweltminister Serge Wilmes (CSV) die finale Variante genehmigte, reichten Bigs sowie zehn Einwohner*innen von Sanem und Niederkerschen eine Klage vor dem Verwaltungsgericht ein (woxx 1790, „Bascharage: Rekurs gegen Umgehungsstraße“). Drei notwendige Gründe für den Bau seien nämlich nicht gegeben: „Es gab und gibt keinen zwingenden Grund des öffentlichen Interesses, es gibt Alternativen für den Contournement und die Kompensationsmaßnahmen genügen nicht. Deshalb glauben wir, dass die Natura-2000-Gebiete nicht zerstört werden dürfen“, so Arendt. Im Frühjahr werde Bigs ein öffentliches Treffen veranstalten, um Fragen zu der Klage und den vorgesehenen Bauplänen zu beantworten. Eine Anhörung steht für den 16. Dezember 2026 an, das Urteil soll erst 2027 fallen. Bis dahin müsse die Regierung jegliche Arbeiten einstellen, fordern die Aktivist*innen – auch, um kein zusätzliches Geld zu verschwenden. „Das Beispiel des Contournement in Beynac in Frankreich hat es gezeigt. Dort mussten Brücken erneut abgerissen werden, weil das Gericht keinen zwingenden Grund des öffentlichen Interesses anerkannte“, so Arendt. Sie blickt optimistisch auf ein positives Urteil.