

SITZUNG N° 5/2016 vom 27. Juni 2016

Beginn: 17.00 Uhr

Anwesend:

C S V

WOLTER Michel, Bürgermeister
STURM Richard, Schöffe
PIRROTTE Frank, Rat, entschuldigt
HAMES Joseph, Rat
SCHOLLER Guy, Rat

DÉI GRÉNG

SIEBENALER-THILL Josée-Anne, Schöffin
HANSEN Marc, Rat

B I G K

JEANPAUL Jeannot, Schöffe
ROBINET René, Rat

L S A P

CRUCHTEN Yves, Rat
THILL Jos, Rat
FUSULIER Lucien, Rat
REUTER Fred, Rat, entschuldigt
RUCKERT Arsène, Rat
DUPREL Mireille, Rätin

D P

FUNCK Nico, Rat, entschuldigt

UNABHÄNGIG

SCHMIT Danielle, Rätin

TAGESORDNUNG:

1. Mitteilungen des Schöffenrates.
2. Umgehungsstraße für Niederkerschen – Stellungnahme des Schöffenrates.
3. Naturreservat „Griechten“ – Stellungnahme des Gemeinderates.
4. Verkehrsverordnungen – Gutheißen von zeitlich begrenzten Verkehrsreglementen.
5. Fragen und Antworten.
6. Nicht öffentliche Sitzung – Beförderung eines Gemeindebeamten.

Punkt 1: Mitteilungen des Schöffenrates.

Bürgermeister Michel WOLTER (CSV): Mit Bestürzung haben wir kürzlich vom Ableben unseres Freundes Gaston Freymann erfahren. Als Fotograf und Berichterstatter für das „Luxemburger Wort“ und den „Lëtzebuerger Journal“ wohnte er jahrelang unseren Sitzungen bei und war auch stets ein gern gesehener Gast bei unseren Manifestationen. Ich bitte um den Gemeinderat, Herrn Freymann während einer Schweigeminute zu gedenken.

Punkt 2: Umgehungsstraße für Niederkerschen – Stellungnahme des Schöffenrates.

Bürgermeister Michel WOLTER (CSV): Von großer Wichtigkeit für unsere Gemeinde ist die Stellungnahme, die der Schöffenrat im Rahmen der öffentlichen Prozedur bezüglich der Umgehungsstraße für Niederkerschen bis zum 2. Juli beim Ministerium einreichen soll. Für diese Stellungnahme erschien es uns wichtig, die Zustimmung des gesamten Gemeinderates, und somit aller vertretenen Parteien zu haben.

Der öffentlichen Informationsversammlung am 28. April mit den Regierungsvertretern François Bausch und Camille Gira wohnten mehr als 600 interessierte Bürger bei. Am 2. Mai kamen die Dossiers zur Einsicht im Rathaus an, und die öffentliche Bekanntmachung erfolgte am 3. Mai. Bis zum 2. Juni konnten unsere Mitbürger die Akten einsehen. In einer ersten Phase haben 1.161 Bürger und 76 Firmen aus der „Zone Robert Steichen“ ihre Meinung geäußert:

Évaluation par rapport à la population

Variantes	Résultat (choix multiple)	Résultat en %
0 Avenue de Luxembourg	30	2 %
1 Variante SUD	416	33 %
2 Variante CENTRE	760	61 %
3 Variante NORD	43	4 %
	1.249	100 %

Évaluation par rapport à la « ZAE Robert Steichen »

Variantes	Résultat (choix multiple)	Résultat en %
0 Avenue de Luxembourg	4	5 %
1 Variante SUD	22	27 %
2 Variante CENTRE	41	50 %
3 Variante NORD	15	18 %
	82	100 %

In der zweiten Phase wurden 6 Personen bei mir vorstellig, um mir ihre Position mündlich mitzuteilen. Alle haben sich ausdrücklich für die Variante 1 ausgesprochen, da sie alle in der Nähe des Bahnhofs wohnen und ihre Lebensqualität durch die Variante 2 stark eingeschränkt sehen.

In einer Zusammenkunft am 17. Mai mit dem Sassenheimer Schöffenrat konnten wir bedauerlicherweise keine gemeinsame Position mit unseren Nachbarn erzielen. Sobald die Regierung mitgeteilt hat, welche Variante zurückbehalten wird, werden wir den Kontakt jedoch ein weiteres Mal suchen.

Am 2. Juni konnte der Gemeinderat sich anlässlich einer Ortsbegehung mit Experten der Straßenbauverwaltung und der Umweltverwaltung ein genaueres Bild des Verlaufs der Varianten 2 und 3 machen.

In der heutigen Sitzung ist der Gemeinderat nun dazu aufgerufen, dem Schöffenrat bei der gesetzlich vorgesehenen Stellungnahme behilflich zu sein, damit wir diese fristgerecht einreichen können. Nach der Zusammenkunft aller Parteien von vergangener Woche gab es generelle Übereinstimmung, wobei jede Partei die Gelegenheit hatte, einzelne Details mit einzubringen. Die Stellungnahme liest sich folgendermaßen:

Generelle Bemerkungen:

Es besteht kein Zweifel daran, dass die Realisierung einer Umgehungsstraße für Niederkerschen eine absolute Notwendigkeit ist. Die massive Präsenz von rund 600 Menschen anlässlich der Informationsveranstaltung vom 28. April 2016 sowie die 1.161 schriftlichen Stellungnahmen bei der öffentlichen Anhörung sind ein Beweis für den klaren Willen der Menschen in unserer Gemeinde, eine Verbesserung in Sachen Verkehr und Gesundheitsrisiken zu sehen, einer Situation, die zunehmend unerträglich geworden ist. Nicht weniger als 94% der Antworten waren deutlich für die Realisierung eines Bypasses (33% und 61% für die Optionen 1 und 2).

Die Umgehungsstraße für Niederkerschen wird seit mehr als 40 Jahren diskutiert, und sie wurde von den nationalen Behörden wiederholt versprochen. Beim Bau der „Collectrice du Sud“ in den 80er und 90er Jahren war geplant, die Ortschaften Petingen, Niederkerschen, Sassenheim und Ehleringen zu entlasten. Nach Abschluss der damit verbundenen Arbeiten gab es in den Ortschaften Petingen, Sassenheim und Ehleringen tatsächlich deutliche Rückgänge im Verkehr. Dies jedoch teilweise auf Kosten der Lebensqualität der Bewohner von Niederkerschen, da die „Collectrice du Sud“ die Ortschaft in der Mitte durchquert und den Bezirk "Bomicht" sowie die Ortschaft Linger definitiv vom Rest der Gemeinde trennt. Zudem verläuft sie teilweise weniger als 50 Meter von den Wohnhäusern entfernt.

Eine Umgehung von Niederkerschen ist bis heute nicht realisiert worden. Das Verkehrsaufkommen nimmt seit Jahren konstant zu, aufgrund der Tatsache, dass der nationale und internationale Verkehr von der belgisch-französischen Grenze zum Kreisverkehr Biff abgelassen wird. Von dort haben die Verkehrsteilnehmer die Wahl, ihre Fahrt über die „Collectrice du Sud“ in Richtung Esch-sur-Alzette fortzusetzen, oder die Ortschaft Niederkerschen in Richtung Luxemburg über eine Länge von etwa 3 km zu durchqueren.

Eine von der Gemeinde Niederkerschen getätigte Verkehrsstudie im Jahr 2011 stellte fest, dass täglich 23.000 Autos die „Avenue de Luxembourg“ durchqueren, zu denen 1.500 Lkw und Busse hinzugefügt werden müssen. Nach Untersuchungen durch die Straßenbauverwaltung gibt es eine Verkehrszunahme von etwa 3-5% pro Jahr, so dass man den aktuellen Verkehr auf rund 26.000 Autos an einem normalen Arbeitstag einschätzen kann.

Eine aktuelle Studie hat gezeigt, dass in der Zwischenzeit ein Drittel des nationalen und internationalen Passagen nicht mehr über die ohnehin überlastete „Avenue de Luxembourg“ führt, sondern durch die Ortschaften Oberkerschen und Linger bis zur Metzgerei Meyer. Somit konzentriert

sich die Problematik sich nicht mehr bloß auf die „Avenue de Luxembourg“, sondern breitet sich über das gesamte Gebiet der Gemeinde aus.

Die staatliche Verkehrsstudie hält fest, dass im Jahr 2012 rund 18.000 Fahrzeuge das Zentrum von Niederkerschen durchquerten. Bis zum Jahr 2020 steigt diese Zahl ohne Umgehung auf 21.300, und reduziert sich auf 9.000 - 10.000 bei Realisierung der Umgehung. Es ist wichtig zu erwähnen, dass die staatliche Projektion zudem die Realisierung vieler komplementärer Infrastrukturen im Süden voraussetzt, wie die teilweise Verdoppelung der Fahrbahn der A13 zwischen Niederkerschen-Biff und dem Grenzübergang in Rodingen mit Neugestaltung der Kreisverkehre, die Neugestaltung der Anbindung „Lankelz“ bei Esch-sur-Alzette, und viele andere, so wie sie von den politischen und administrativen Verantwortlichen bei der öffentlichen Präsentation des Bypass-Projektes aufgeführt wurden.

Die Unterschiede der beiden Zählungen erklären sich durch die Tatsache, dass die staatliche Studie auf dem Jahresdurchschnitt beruht, während die von der Gemeinde auf dem täglichen Verkehr während der Arbeitstage außerhalb der Schulferien basiert.

Ein großes Verkehrsproblem besteht in der Tatsache, dass seit der Gründung der Industriezone Bommelscheuer, mittlerweile „Z.A.E. Robert Steichen“, die Ein- und Ausfahrt über eine einzige Straße führt, welche zudem in der „Avenue de Luxembourg“ mündet. Damals wurde versprochen, dass bei der Realisierung der Umgehung von Niederkerschen diese Zone einen direkten Zugang zur Umgehungsstraße haben würde. Das Fehlen einer Umgehung (und Zufahrt für Unternehmen in der Zone) führt dazu, dass alle Autos, Busse und Lastwagen aus der Zone, welche auf die „Collectrice du Sud“ zusteuern, das Zentrum von Niederkerschen durchqueren, um dorthin zu gelangen. Die Konfiguration des Aktivitätsbereichs mit besonderem Schwerpunkt auf Unternehmen mit Bussen und Lastwagen trägt wesentlich zur Verschlechterung der Verkehrs- und Gesundheitsproblemen der betroffenen Bevölkerung bei. Es ist daher nicht verwunderlich, dass 76 Unternehmen der „Z.A.E. Robert Steichen“ vehement einen Bypass von Niederkerschen (78% für die Varianten 1 und 2) und vor allem einen direkten Anschluss der Zone zur Umgehungsstraße fordern.

Bezüglich der "Luftqualität" hat die staatliche Studie aufgedeckt, dass der durchschnittliche Jahreswert an Stickstoffdioxid im Zentrum von Niederkerschen bei 57ug / m³ (gemessen im Jahr 2012) liegt. Nach der Prognose für das Jahr 2020 würde dieser Wert sich ohne Umgehung auf 45 ug / m³ verringern, läge demnach immer noch über dem Grenzwert von 40 ug / m³ (EU-Richtlinie 2008/50 / EG [20]), und mit Umgehung auf 31-33 ug / m³.

Der durchschnittliche Jahreswert an PM10-Feinpartikeln im Zentrum von Niederkerschen beträgt 29 ug / m³ (gemessen im Jahr 2012), dieser würde nach dem Bau eines Bypasses auf 22-28 ug / m³ sinken. Dies stellt einen „zwingenden Grund des Allgemeininteresses“ dar und rechtfertigt den Bau einer Straße durch eine „Natura 2000 Zone“.

In ihrer Stellungnahme weist die Umweltverwaltung darauf hin, dass mit der Fertigstellung einer der drei Varianten (1,2 und 3) die Grenze des durchschnittlichen Jahreswertes nicht mehr überschritten würde, anders als bei der Variante "0". Die Einrichtung eines intelligenten Verkehrsmanagementsystems, ohne andere Maßnahmen wie den Bau einer Umgehungsstraße, würde den jährlichen Durchschnittswert an Stickstoffdioxid im Zentrum von Niederkerschen zwar reduzieren, dieser läge aber immer noch über dem Grenzwert.

Was die Komponente „Lärm“ betrifft, so stellt die Umweltverwaltung fest, dass die Varianten 1 und 2, mit der Einrichtung eines intelligenten Verkehrsmanagementsystems kombiniert, es ermöglichen, die Gesamtbelastung durch Lärm gegenüber der Variante 0 deutlich zu reduzieren. Die Variante 3 würde dagegen einen zweiten Lärmkorridor schaffen, welcher die Belastung der Bevölkerung in den betroffenen Gebieten erhöhen würde. Jedoch könnte eine deutliche Verringerung der Lärmbelästigung nur dann erzielt werden, wenn das intelligente Verkehrsmanagementsystem tatsächlich den Großteil des Verkehrsaufkommens von der N5 auf die Umgehungsstraße leiten würde.

Zusammenfassend erlauben es die Varianten 1, 2 und 3, im Gegensatz zu der Variante 0, den Grenzwert für Stickstoffdioxid im Zentrum von Niederkerschen zu respektieren, während die Varianten 1 und 2 zudem die Lärmbelastung reduzieren.

Der Gemeinderat ist sich absolut bewusst, dass die Realisierung der Umgehungsstraße nicht alle Verkehrsprobleme im Südwesten des Landes lösen wird. Der Bypass ist eine der notwendigen Maßnahmen, welche die staatlichen und kommunalen Instanzen im kommenden Jahrzehnt ergreifen müssen, um diesen Teil des Landes auf den bevorstehenden Bevölkerungswachstum und den steigenden Grenzverkehr vorzubereiten (700.000 bis 1.000.000 Einwohner und 400.000 bis 600.000 Arbeitsplätze in 10-30 Jahren).

Es wird also deutlich, dass die geplanten Verbesserungen im Straßennetz, kombiniert mit dem Ausbau des öffentlichen Transports und der Installation von Park & Ride-Lösungen an den Grenzen zu Belgien und Frankreich, Maßnahmen sind, welche es gilt, kollektiv und nacheinander zu verwirklichen, um eine Situation zu entschärfen, die immer unerträglicher wird.

Getreu dieser Gesinnung unterstützen die Gemeindeverantwortlichen die Bestrebungen der Gemeinde Dippach bezüglich der Weiterführung der Umgehungsstraße von Niederkerschen durch den Bau einer Umgehung von Schouweiler und Dippach.

Grobe Beurteilung der einzelnen Varianten:

1) Variante 0 – „Avenue de Luxembourg“

Unter Berücksichtigung der generellen Bemerkungen spricht der Gemeinderat sich entschieden gegen die Variante 0 aus.

Diese Variante wird lediglich von 2% der Bevölkerung und 5% der Unternehmen unterstützt, welche sich die der öffentlichen Anhörung geäußert haben.

2) Variante 1 – „Süd“: verläuft südlich des Bobösch, Tunnel unter dem CR 110, läuft durch den Wald "Zämerbösch" auf einer Länge von 500 m

Diese Variante, welche bereits seit Mitte der 90er Jahre von der zuständigen Verwaltung vorgeschlagen wird, verläuft größtenteils über Sassenheimer Territorium und wird deswegen von den kommunalen Verantwortlichen sowie der Bevölkerung von Sassenheim abgelehnt.

Nichtsdestotrotz bietet sie das beste Gleichgewicht zwischen den unterschiedlichen Aspekten bezüglich der Belastung für Mensch und Natur. Die Realisierung dieser Variante entlastet das Niederkerschener Zentrum und würde, nach den Prognosen für das Jahr 2020, die Jahresdurchschnittswerte der Feinpartikel und des Stickstoffdioxids bedeutend senken.

Für diese Variante gehören 60% der benötigten Fläche zum öffentlichen Raum, während 40% in privater Hand sind.

33% der Bürger und 27% der Unternehmen haben diese Variante bei der öffentlichen Anhörung befürwortet.

Die Realisierung dieser Variante findet die Zustimmung des Gemeinderates.

3) Variante 2 – „Zentrum“:

- PI: durch den Wald "Bobösch" über seine gesamte Länge, Tunnel unter dem CR 110, verläuft parallel zur Eisenbahn nördlich des "Zämerbösch"

- PS: durch den Wald "Bobösch" über seine gesamte Länge, über den CR 110, verläuft parallel zur Eisenbahn nördlich des "Zämerbösch"

Unter Berücksichtigung der blockierenden Haltung der Gemeinde Sassenheim zur Variante 1, bietet die Variante 2 eine gute Alternative. Sie verläuft fast exklusiv auf dem Territorium der Gemeinde Käerjeng und nur bei der Anbindung an die „Collectrice du Sud“ über Sassenheimer Grund. 88% der benötigten Grundstücke befinden sich derzeit bereits in öffentlicher Hand.

61% der Bürger und 50% der Unternehmen haben diese Variante bei der öffentlichen Anhörung befürwortet.

Sie würde ebenfalls einen Großteil des Verkehrsaufkommens aus dem Zentrum von Niederkerschen entfernen, mit der gleichen Reduzierung der Luftverschmutzung wie die Variante 1. Allerdings sind die negativen Einflüsse auf die Umwelt größer als bei der Variante 1 und ihre Realisierung erfordert umfangreichere Kompensationsmaßnahmen. Zudem ist eine Studie bezüglich der Lärmbelastigung erforderlich, das sie auf der Höhe der Ortschaft Niederkerschen entlang eines Grats verläuft. Im Gegensatz zu den Varianten 1 und 3 hätte sie keine negativen Auswirkungen auf die künftige Stadtentwicklung der Ortschaften Niederkerschen und Sassenheim.

Der Gemeinderat kann mit der Realisierung dieser Variante einverstanden sein, unter Berücksichtigung der nachfolgend formulierten Bemerkungen.

4) Variante 3 – „Nord“: verläuft zwischen den Wäldern Kuesselt und Bobösch, Tunnel unter dem CR 110, südlich entlang des Gewerbegebiets

Nach Ansicht des Gemeinderates ist diese Variante keine Option für die Gemeinde Käerjeng. Es handelt sich nicht um eine Umgehungsstraße, sondern um eine zweite Straße, welche parallel zur „Avenue de Luxembourg“ durch die Ortschaft Niederkerschen verläuft.

Obwohl das Zentrum von Niederkerschen vom Verkehr entlastet werden würde, schafft die Variante 3 einen zweiten Lärmkorridor, welcher den betroffenen Teil der Bevölkerung von Niederkerschen zusätzlich belasten würde.

Der ganze südliche Teil von Niederkerschen würde vom Zentrum der Ortschaft abgetrennt.

In Sachen Urbanismus hätte die Variante 3 negative Auswirkungen auf die Entwicklung der Gemeinde Käerjeng. Darauf verweist auch die „commission d'aménagement“ in ihrem Gutachten vom 27. Januar 2014 im Rahmen des neuen Allgemeinen Bebauungsplans der Gemeinde Käerjeng. Sie stellt mit Genugtuung fest, dass die Mehrheit der studierten Varianten für den Verlauf der Umgehungsstraße nicht durch den Entwurf des P.A.G. beeinträchtigt werden. Sie bemerkt allerdings, dass jede Variante, welche durch existierende oder zu erschließende Viertel nördlich des Bahnhofs verläuft, die kohärente urbane Entwicklung des prioritären Urbanisierungsraums erheblich beeinträchtigen würde.

Aus der vorhergehenden Argumentation spricht der Gemeinderat sich entschlossen gegen die Realisierung der Variante 3 aus. Diese wurde bei der öffentlichen Anhörung von 4% der Bevölkerung und 18% der Unternehmen bevorzugt.

Besondere Bemerkungen:

Angesichts der obigen Feststellungen können weder die Variante 0 noch die Variante 3 die Zustimmung der politischen Verantwortlichen und der Einwohner der Gemeinde Käerjeng finden.

Die Variante 1, die sogenannte historische Variante, bietet das beste Gleichgewicht zwischen den unterschiedlichen Aspekten bezüglich der Belastung für Mensch und Natur und kann die Zustimmung des Gemeinderates finden.

Bezüglich der Variante 2, sollte diese von der Regierung zurückbehalten werden, möchte der Gemeinderat folgende Anmerkungen formulieren in Bezug auf die weiter fortgeschrittenen Studien, welche in den kommenden Monaten noch durchzuführen sind, um das Projekt vom aktuellen Stand

der Vorplanung auf jenes der Ausführungsplanung voranzutreiben und somit den Gesetzgebungsprozess zu initiieren:

Die Zufahrt aus Richtung Luxemburg zum zukünftigen Bypass auf der Höhe des „Bommelbösch“ sollte so gestaltet werden, dass die Hauptachse weiter zur Umgehungsstraße führt und man diese verlassen muss, um ins Zentrum von Niederkerschen zu gelangen (gleiche Lösung wie jene, die bei der Umgehung von Junglinster zurückbehalten wurde).

Ein direkter Anschluss der Umgehungsstraße an die „Z.A.E. Robert Steichen“ ist zu planen und unbedingt gleichzeitig mit dem Bau der Umgehung zu realisieren.

Eine dringende Klarstellung drängt sich auf, bezüglich der Ideen der Regierung zu den Tanklagern im Ort „Héierchen“, ein Projekt das der Bevölkerung im Jahr 2011 von zwei Ministern vorgestellt wurde und wegen dem die Gemeinde seither nicht mehr kontaktiert wurde. Sollte diese Idee noch aktuell sein, muss eine Zufahrt geplant werden.

Im Fall der Aufgabe dieses Projektes plädiert der Gemeinderat für die Entfernung der Eisenbahnstrecke Käerjeng – WSA. Dies würde es erlauben, die Umgehungsstraße näher an der Bahnlinie und an der natürlichen Begebenheit der Fläche zu planen.

Aus ökologischen Gründen und um die Auswirkung der Durchtrennung des Waldstücks auf ein Minimum zu reduzieren, sollte der Verlauf, überall wo dies möglich ist, so nah wie möglich an der Bahnlinie geplant werden. Eine Anpassung der Geometrie und des Längsprofils könnte ebenfalls die negativen Auswirkungen auf die Umwelt reduzieren.

Um weiteres Verkehrsaufkommen auf dem CR 110 und in Richtung Bahnhof zu verhindern, dürfte es keine Verbindung zwischen diesem Ort und der Umgehungsstraße geben.

Wegen des Risikos der Lärmbelästigung für einen großen Teil der Einwohner der Gemeinde Käerjeng widersetzt sich der Gemeinderat der Realisierung der Variante 2 PS.

Die staatlichen Instanzen werden gebeten, eine alternative Studie zu den präsentierten Varianten zu realisieren, nämlich eine Variante zwischen den Varianten 2 PI und 2 PS, bei der der CR 110 nach unten versetzt wird, mit einer direkten Anbindung an das geplante Parkhaus.

Da die Variante 2 über einen Kamm verläuft, muss eine detaillierte Studie über Lärm und Verschmutzung von der Straßenbauverwaltung realisiert werden, damit man alle Alternativen der Variante 2 vergleichen und alle geeigneten Maßnahmen nehmen kann, um die akustischen und verschmutzenden Auswirkungen am Bahnhof und Umgebung auf ein Minimum zu reduzieren.

Da im Jahr 2015 die Realisierung eines neuen nationalen Radweges PC 38 angekündigt wurde, sollte man die Gelegenheit ergreifen, diesen in den Verlauf des Bypasses zu integrieren.

Schlussendlich beantragt die Gemeinde, eng in die Ausarbeitung und die Realisierung der ökologischen Kompensationsmaßnahmen mit eingebunden zu werden, um so bestmöglich den Forderungen der politischen Verantwortlichen und der Bevölkerung gerecht zu werden.

Maßnahmen müssen ergriffen werden, um den Impact auf die Natur zu minimieren. Die Kompensationen werden prioritär in direkter Umgebung der vom Bypass betroffenen Zonen realisiert und die natürlichen Umgebungen müssen weiterhin ihre Rolle erfüllen: Lebensraum für Fauna und Flora, grüner Gürtel zwischen Niederkerschen und Sassenheim und Naherholungsgebiet.

Rat Marc HANSEN (déi gréng): Bekanntlich ist die Umgehungsstraße für déi gréng ein kompliziertes Dossier, da es zwei wichtige Themen der grünen Politik gegeneinander abwägt: einerseits die Lebensqualität der Bürger und andererseits der Erhalt und der Schutz der Natur. Deshalb haben wir stets Lösungen befürwortet, welche den Impact auf die Natur so klein wie möglich halten und trotzdem eine Verbesserung der Lebensqualität im Niederkerschener Zentrum ermöglichen.

Von daher haben wir auch gefordert, dass man dieses Dossier sachlich angehen und die Lage sowie alle Möglichkeiten seriös analysieren müsste. Da dies im Jahr 2011 nicht der Fall war, haben wir uns bei der Abstimmung zur Resolution bezüglich einer Umgehungsstraße enthalten. Damals wurde nur von der Variante 1 gesprochen, die Analysen waren sehr oberflächlich und vor allem wurde die Umgehungsstraße als einzige Lösung zur Verbesserung der Lebensqualität im Niederkerschener Zentrum berücksichtigt. Heute haben wir ein Dossier, in dem vier Varianten analysiert wurden, darunter auch die Variante 0, und bei allen Varianten wurde die Entwicklung des öffentlichen Transports und des Park&Ride berücksichtigt. Déi gréng begrüßen diese Betrachtungsweise des Ministeriums. Die Analyse der Variante 0, welche auch bereits zukünftige Verbesserungsprojekte beinhaltet, ist extrem wichtig, um den Gesamtimpact jeder einzelnen Variante auf Mensch und Natur sachlich vergleichen und aus der spekulativen Argumentation entfernen zu können. Dazu hat auch die Tatsache beigetragen, dass das Dossier sowohl in Niederkerschen als auch in Sassenheim der Bevölkerung vorgestellt wurde und die Politik den Bürgern in einer sachlichen Stimmung Rede und Antwort stand.

Doch was ist nun die aktuelle Situation, beziehungsweise die Variante 0? Trotz Doppelgleisigkeit und vollen Zügen, trotz guter Anbindung an das Busnetz, trotz zukünftigen Maßnahmen wie Park&Ride in Rodingen und Niederkerschen sowie der Priorisierung der Busse in der Luxemburger Straße, würde das Verkehrsaufkommen ansteigen, wären mehr Häuser vom Lärm betroffen und würden die NOX-Werte weiterhin die EU-Norm überschreiten.

Es gibt viele Ursachen, warum die Situation in Käerjeng so ist wie sie ist. Wir sind der Ansicht, dass Schuldzuweisungen für die eine oder andere Fehlplanung nichts bringen, und dass es schwer ist, festzustellen, ob man zum Zeitpunkt der Beschlüsse die heutige Verkehrssituation in Niederkerschen hätte voraussehen können.

Für déi gréng Käerjeng gibt es zwei Hauptprobleme, welche die Ursache für die hohen NOX-Werte sind und die Lebensqualität im Niederkerschener Zentrum gegen Null tendieren lassen : einerseits zu viel Individualverkehr, hauptsächlich Pendlerverkehr, und das wird sich auch leider nicht in einem akzeptablen Zeitraum verbessern ; und andererseits zu viele Lastwagen, die durch Niederkerschen in die Industriezone fahren, was auch nicht durch den öffentlichen Transport gelöst werden wird.

Aus all diesen Informationen und Analysen folgern déi gréng Käerjeng, dass es scheinbar keine Verbesserung der Lebensqualität im Zentrum von Niederkerschen geben kann, ohne den Verkehr um Niederkerschen herum zu führen. Leider hätte dies einen größeren Impact auf die Natur und eine Natura 2000-Zone. Wir sind jedoch der Ansicht, dass die Tatsache, dass bei der Variante 0 die NOX-Werte nicht unter die EU-Norm fallen, als zwingender Grund des Allgemeininteresses anzusehen ist und somit der Bau einer Straße durch die Natura 2000-Zone zu rechtfertigen wäre. Natürlich sind wir der Meinung, dass der Impact auf die Natur auf ein Minimum zu reduzieren ist und schnell Kompensationsmaßnahmen in die Wege geleitet werden müssen.

Natürlich stellt sich die Frage, welche Variante der Umgehungsstraße nun die beste ist.

1) Wie bereits zuvor argumentiert, ist die Variante 0 keine Lösung, da sie die Lebensqualität unserer Bürger im Zentrum von Niederkerschen nicht verbessern kann. Natürlich ist dies die bessere Variante für die Natur, jedoch auf Kosten der Menschen, und das wollen déi gréng Käerjeng nicht.

2) Bei der Variante 3 ist der Impact auf die Natur geringer als bei den Varianten 1 und 2, doch diese Variante hat einige Nachteile. Sie verläuft sehr nahe an den Häusern in unserer Gemeinde und erhöht die Lärmbelästigung in einem großen Teil von Niederkerschen, sie durchtrennt das Gebiet nahe am Bahnhof, das es ermöglichen würde, den Bauperimeter der Gemeinde in Zukunft sinnvoll zu erweitern. Sie verläuft größtenteils über private Grundstücke, was es erschwert, die notwendigen Flächen zu bekommen, und sie ist die längste und teuerste Variante. Die Variante 3 kann also auch keine Alternative sein.

3) Für déi gréng Käerjeng kommen also zwei Varianten in Frage:

a. Die Variante 1 führt über Sassenheimer Gelände. Der Impact auf die Umwelt ist bei dieser Variante geringer als bei der Variante 2. Sie ist jedoch inakzeptabel für die Gemeinde Sassenheim, da sie zu nahe am Sassenheimer Wohngebiet verläuft. Aus diesem Grund sind wir der Ansicht, dass man diese Variante nicht erzwingen sollte, sondern eine Variante bevorzugen, bei welcher ein Konsens möglich ist. Aus dieser Ursache begrüßen die gréng Käerjeng ausdrücklich, dass die Schöffenräte von Käerjeng und Sassenheim sich getroffen haben, und wir hoffen, dass noch weitere Zusammenkünfte stattfinden werden, damit man eine Lösung findet, die für beide Gemeinden akzeptabel ist.

b. Die Variante 2 entlang der Bahnstrecke könnte die Konsensvariante sein. Der Vorteil bei dieser Variante ist, dass die Eigentumsverhältnisse recht unkompliziert sind, da ein Großteil in staatlicher oder in kommunaler Hand ist. Doch auch diese Variante birgt ein paar Probleme. Der Impact auf die Natur ist größer als bei der Variante 1, auf Höhe des Bahnhofs steigt die Lärmbelastung (hier müssen unbedingt zusätzliche Maßnahmen für unsere Bürger ergriffen werden) und zwischen der Firma Norton und der „Collectrice du Sud“ ist der Verlauf momentan nicht direkt neben der Zugstrecke, so dass hier der Wald in zwei geteilt wird.

Die gréng Käerjeng haben allerdings auch verschiedenen Forderungen beim Bau einer Umgehungsstraße. Die Variante 2 erscheint uns die konsensfähige Variante zu sein, weshalb sie wahrscheinlich auch von unseren Bürgern größtenteils bevorzugt wird. Zu dieser Variante haben wir folgende Forderungen:

1) Es ist extrem wichtig, bei der Planung der Streckenführung den Impact auf die Natur so gering wie möglich zu gestalten, so dass der Wald im Nachhinein wieder die gleichen Aufgaben erfüllen kann wie bisher, nämlich Lebensraum für Fauna und Flora zu bilden und seiner Rolle als Naherholungsgebiet und Grünzone zwischen Niederkerschen und Sassenheim gerecht zu werden.

2) Der Wald soll möglichst wenig in zwei Teile getrennt werden. Deshalb fordern wir, dass die Strecke zwischen der „Collectrice du Sud“ und der Firma Norton dementsprechend angepasst wird, dass sie so nah wie möglich an der Bahnstrecke verläuft, um die Fragmentierung zu minimieren. Dort, wo der Wald trotzdem geteilt werden muss, müssen Wild- und Fußgängerbrücken vorgesehen werden.

3) Es ist klar, dass die zerstörte Natur kompensiert werden muss. Die gréng Käerjeng sind der Ansicht, dass man mit der Kompensation beginnen soll, sobald die zurückbehaltene Variante bekannt ist, und dass die Kompensationen hauptsächlich dort sollen stattfinden, wo zerstört wird. Dabei geht es nicht nur um eine quantitative, sondern auch um eine qualitative Kompensation, so dass in einzelnen Bereichen Verbesserungen erzielt werden.

a. Der Impact auf die Pufferzone „Dreckwiss“ könnte durch ein Renaturierungsprojekt der Korn kompensiert werden.

b. Der Impact auf den „Bobesch“ und den „Zämerbesch“ könnte am Rand dieser Waldstücke kompensiert werden, so dass man an einer Seite hinzufügt, was an der anderen wegfällt.

c. Es könnte interessant sein, den „Bobesch“ in Richtung „Collectrice du Sud“ mit dem „Kuesselt“ zu verbinden. Somit würde man das zusammenhängende Waldstück vergrößern und der Streifen, der zwischen Bahnstrecke und Umgehungsstraße entsteht, könnte mit dem „Kuesselt“ verbunden werden.

d. Wir würden es auch begrüßen, wenn von Beginn an ein Naherholungskonzept für den Wald zwischen Niederkerschen und Sassenheim geplant werden würde.

4) Wünschenswert wäre es, zu prüfen, ob man parallel zur Umgehungsstraße einen Radweg planen könnte. Somit würde man über eine direkte Fahrradverbindung verfügen von der Auffahrt zur Umgehungsstraße an der Luxemburger Straße über die Industriezone bis hin zum Bahnhof und weiter bis zur Anbindung an den nationalen Radweg PC6 zwischen Niederkerschen und Sassenheim.

5) Auf Höhe des Bahnhofs muss eine Lösung gefunden werden, wie man den CR 110 kreuzt, entlang des Parkings und der Firma Norton. Das Problem an diesem Ort ist, dass bei der hohen Variante der

Impakt auf die Natur geringer ist, dafür aber die Lärmbelästigung höher. Bei der tiefen Variante ist es umgekehrt. Es stellt sich die Frage, ob man nicht eine Zwischenvariante findet, bei der man an der Höhe des CR 110 arbeitet, um einen optimalen Kompromiss zu schaffen. Man muss prüfen, ob dies mit der Firma Norton und dem zukünftigen Parkhaus vereinbar ist.

6) Ein wichtiger Punkt bei der Variante 2 ist die Lärmbelästigung. Es ist extrem wichtig, genau zu analysieren, wie viel Lärm wo entsteht und welchen Impakt dies auf die neben der Strecke lebenden Menschen und das Leben im Wald hat. Im Zusammenhang mit Studien muss der entsprechende Schallschutz installiert werden. Für déi gréng ist klar, dass die zurückbehaltene Variante nur einen minimalen Impakt auf die Einwohner haben darf.

Déi gréng Käerjeng haben aber auch noch Forderungen, um die Lebensqualität im Zentrum von Niederkerschen zu verbessern.

1) Wenn die Umgehungsstraße fertiggestellt ist, muss die Luxemburger Straße unbedingt in einen CR zurückgestuft und zurückgebaut werden, beziehungsweise für den öffentlichen Transport priorisiert werden. Es ist klar, dass alles gemacht werden muss, damit der Weg durch Niederkerschen länger dauert als jener über die Umgehungsstraße, denn ansonsten ist das Ganze sinnlos.

2) Der Durchgangsverkehr für Lastwagen durch das Zentrum von Niederkerschen muss untersagt werden. Um in die Industriezone zu gelangen, müssen Lastwagen über die Umgehungsstraße fahren, und deshalb ist es auch unabdinglich, dass eine Auf- und Ausfahrt zur Industriezone gebaut wird.

3) Die Umgehungsstraße allein bringt noch keine Lebensqualität für unsere Bürger. Um diese zu erlangen, muss die Gemeinde auch weiterhin ihre Projekte im Bereich der kurzen Wege planen. Auch nach dem Bau der Umgehung muss konsequent am Ausbau der sanften Mobilität gearbeitet werden. Auch der lokale Autoverkehr muss reduziert werden, um die Lebensqualität in unserer Gemeinde zu verbessern.

4) In der Stellungnahme des „Aménagement du Territoire“ wird eine Ausfahrt zum Park & Ride am Bahnhof vorgeschlagen. Dies finden wir keine gute Idee, denn der Park & Ride sollte ein lokaler Parking für Niederkerschen und Sassenheim sein. Eine Ausfahrt würde weitere Autos nach Niederkerschen anziehen, wobei diese bereits den Park & Ride in Rodingen nutzen sollen.

Wie ist nun die Position von déi gréng Käerjeng bezüglich dieser Stellungnahme? Wir werden dieser Stellungnahme zustimmen, da wir aus den zuvor dargelegten Argumenten zur Überzeugung gelangt sind, dass wir die Lebensqualität unserer Bürger nicht anders verbessern können. Dies bedeutet jedoch nicht, dass wir mit allen Textpassagen der Stellungnahme einverstanden sind. Beispielsweise ist gewusst, dass die Umgehung von Dippach in der dritten Phase der sektoriellen Plans „Transport“ geplant ist. Derzeit liegt jedoch noch nichts auf dem Tisch, kein Verlauf, keine Studien, nichts worauf déi gréng Käerjeng sich basieren könnten, wie wir das bei der Umgehung von Niederkerschen tun konnten, um zu rechtfertigen, dass man die Umgehung jetzt sofort fordern könnte.

Nichtsdestotrotz stimmen déi gréng dieser Stellungnahme des Schöffenrates zu.

Rat René ROBINET (BIGK): Am 28. April gab es eine Informationsversammlung bezüglich der Umgehungsstraße in der Hall 75 mit Minister François Bausch, Staatssekretär Camille Gira und Vertretern der Straßenbauverwaltung. Herr Bausch versprach, noch vor den Sommerferien zu verkünden, welche Variante gebaut werden soll, so dass im Sommer 2017 das entsprechende Gesetzesprojekt vorliegt.

Seit dem 2. Mai lagen die fünf Ordner mit den unterschiedlichen Studien und Stellungnahmen zur Einsicht im Gemeindesekretariat. Der Gemeinderat konnte sich bei einer Ortsbegehung alle Varianten anschauen. Als BIGK wussten wir, dass die Umgehungsstraße zwischen Niederkerschen und Sassenheim auf beiden Seiten zu Divergenzen führt. Nachdem wir den ganzen Verlauf der Variante 2

zu Fuß erkundet haben, fragen wir uns, welches Problem die Einwohnerschaft von Sassenheim mit dieser Variante hat.

Mehr als 600 Bürger machten bei der Informationsversammlung klar, dass eine Umgehungsstraße gebaut werden soll, und innerhalb von 30 Tagen folgten schriftliche Stellungnahmen von 1.161 Personen und 76 Firmen aus der „Z.A.E. Robert Steichen“.

Die Variante 0 ist für uns keine Variante. Nur 2% der Einwohner und 5% der Firmen befürworten diese.

Die Variante 1 wurde bereits Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre von den damaligen Bautenministern Marcel Schlechter und Robert Goebbels vorgeschlagen. Diese Variante verläuft fast nur auf Sassenheimer Grund und wird von den Gemeindeverantwortlichen und den Einwohnern von Sassenheim nicht akzeptiert. Zwar durchtrennt diese Variante den Wald auf einer Länge von 500 Metern, doch sie bietet das beste Gleichgewicht zwischen Umwelt, Lärm und Luftverschmutzung. Zudem würde sie zum Teil unterirdisch verlaufen und so eine gute Variante für die Gemeinde Käerjeng darstellen. 33% der Einwohner sowie 27% der Firmen haben diese Variante befürwortet.

Die Variante 2 verläuft fast ausschließlich auf Käerjenger Gebiet und die notwendigen Grundstücke sind zu 88% in öffentlicher Hand. Der damalige Bürgermeister von Niederkerschen, Jean Christophe, hatte anfangs der 2000er Jahre bereits vorgeschlagen, die Umgehungsstraße mit der Doppelgleisigkeit zur Bahnstrecke Petingen – Luxemburg zu realisieren. 61% der Einwohner und 50% der Firmen haben sich für diese Variante entschieden, was in unseren Augen nicht wenig ist. Eine Zufahrt zur Industriezone muss vorgesehen werden und der Staat muss sich schnellstens dazu äußern, ob Tanklager nach Niederkerschen kommen, was auch mit der Umgehung zu tun hat.

Die Variante 3 ist keine Variante für die Gemeinde Käerjeng. Sie ist keine Umgehung, sondern verläuft parallel zur „Avenue de Luxembourg“. Der Verlauf macht einen großen Umweg und durchtrennt Bauland, Wiesen und Ackerland, und nicht zuletzt trennt sie die Ortschaft Niederkerschen in zwei. Lediglich 4% der Bürger und 18% der Firmen bevorzugten diese Variante.

Bereits seit mehr als 30 Jahren wird über die Umgehungsstraße für Niederkerschen diskutiert. Beim Bau der „Collectrice du Sud“ wurde Entlastung für Petingen, Niederkerschen, Sassenheim und Ehleringen versprochen. Nach der Fertigstellung konnten jedoch nur Petingen, Sassenheim, Monnerich und Schiffingen einen Rückgang des Verkehrsaufkommens vermelden. Die Lebensqualität der Niederkerschener Einwohner sinkt seither jährlich.

Einer im Jahr 2011 von der Gemeinde in Auftrag gegebene Studie zufolge fahren täglich 23.000 Autos durch die „Avenue de Luxembourg“. Hinzu kommen noch 1.500 Lastwagen und Busse. Eine Studie der Straßenbauverwaltung kommt zum Schluss, dass das Verkehrsaufkommen jährlich um 3% bis 5% zunimmt, so dass man derzeit an normalen Arbeitstagen von 26.000 Fahrzeugen ausgehen kann.

Die Probleme betreffen heute nicht mehr nur die „Avenue de Luxembourg“, sondern auch andere Ortschaften der Gemeinde, sei es, um durch Linger und Oberkerschen auf die N5 zu kommen, oder durch Küntzig und Fingig, beziehungsweise durch Oberkerschen, in Richtung Dahlem bis zum Kreisverkehr in Dippach, wodurch täglich ein Rückstau entsteht, welcher zurück bis zum Wasserturm in Küntzig reicht.

Zusätzlich stellen wir in Küntzig zunehmenden LKW-Verkehr in oder aus Richtung A6 fest. Diese Lastwagen fahren durch Grass und Küntzig über den CR 110, um anschließend entweder durch Linger in Richtung Süden, oder aber durch Niederkerschen oder Oberkerschen in Richtung Industriezone weiterzufahren. Die BIGK macht sich Sorgen, dass es zu schweren Unfällen kommen kann, da der CR 110 nicht für LKW-Verkehr ausgelegt ist.

In Sachen Umgehung von Dippach verstehen und unterstützen wir die Gemeinde Dippach und ihre Einwohner. Der Unterschied ist jedoch, dass die politischen Verantwortlichen in Dippach sich einigen müssen, ob sie nun die Nord- oder die Südvariante möchten.

Das Dossier „Contournement vu Bascharage“ beschäftigt die Einwohner von Niederkerschen, Dippach und der ganzen Umgebung. Drei Informationsversammlungen wurden organisiert: eine in Niederkerschen, eine in Zolwer und eine in Schouweiler. Bei allen waren Vertreter des Käerjenger Gemeinderates zugegen.

Die Gemeinde Käerjeng fordert eine Umgehungsstraße, wohlwissend dass auch auf dieser noch Staus entstehen, doch das passiert auch auf anderen Umgehungsstraßen, Autobahnen und Straßen in anderen Ortschaften. Auch sind wir uns bewusst, dass immer noch der gleiche Verkehr durch Schouweiler und Dippach fließen wird. Die Gemeinde Käerjeng möchte mit dem Bau der Umgehungsstraße das Verkehrsaufkommen auf der „Avenue de Luxembourg“ halbieren. Wir wissen, dass die Umgehung weiterführen muss, vorbei an den Gemeinden Dippach und Bartringen bis nach Helfenterbrück, damit die N5 durch die Ortschaften entlastet wird.

Als BIGK hoffen wir, dass die Regierung die Umgehungsstraße nun in Angriff nimmt. Wir stimmen der Stellungnahme des Schöffenrates zu und hoffen, dass die Zeit der langen Reden nun vorbei ist und es endlich zu einem Entschluss kommt, welche Variante zurückbehalten wird.

Rat Yves CRUCHTEN (LSAP): Heute ist ein wichtiger Tag für unsere Gemeinde, denn wir sind dazu aufgerufen, unsere Meinung zu einer Umgehungsstraße mitzuteilen. Ein noch wichtigerer Tag wird der 27. Juli sein, denn dann soll die Regierung beschließen, welche Variante zurückzubehalten ist. Wir beglückwünschen die Regierung dazu, dass in diesem Dossier endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden.

Wir möchten wiederholen, wie dringend der Handlungsbedarf ist. Natürlich ist es eine Frage der Lebensqualität, aber auch der Gesundheit unserer Bürger, wie die einzelnen Studien belegen. Mit der Prozedur, die nun eingeleitet wurde, konnte die neue Regierung das Dossier deblockieren, indem insgesamt vier Varianten geprüft wurden (obwohl die Variante 0 eigentlich keine Variante ist). Auf diese Weise liegen die Fakten nun auf dem Tisch, sowohl für die Bürger von Sassenheim wie auch für jene der Gemeinde Käerjeng.

Für die LSAP kommen weder die Variante 0 noch die Variante 3 in Frage. Die Variante 0 bringt keine Verbesserung der Situation, die Variante 3 zerschneidet unsere Ortschaft und stellt die Entwicklung in Frage, welche wir im Rahmen des neuen Bebauungsplans vorgesehen haben.

Die Variante 1 wurde seit den 90er Jahren bearbeitet, jedoch ohne je konkret zu werden. Sie hat den kleinsten Impact auf die Umwelt, dafür reicht sie aber nah an die Häuser von Sassenheim heran. Die Variante 2 scheint technisch komplizierter zu sein und belastet unsere Natur am meisten.

Als LSAP haben wir eine Präferenz für die Variante 1. Sollte diese jedoch aus den einzelnen Gründen nicht realisiert werden können, können wir unter gewissen Bedingungen auch mit der Variante 2 leben. Allerdings bestehen wir darauf, dass nicht die höhere Version gebaut wird, da hier zu befürchten ist, dass diese eine unzumutbare Lärmbelästigung mit sich bringt.

Der Minister meinte bei der öffentlichen Informationsversammlung, dass dieses Projekt die Verkehrsproblematik nicht löse und lediglich eine Antwort gäbe auf die Luftverschmutzung an der N5. Das stimmt so, wenn man die Umgehung alleine betrachtet. Für die LSAP muss diese jedoch ein Stück eines ganzen Konzepts für die ganze Region sein. Um eine echte Entlastung unserer Straßen zu erzielen, muss man auch sehen, was an beiden Enden der Umgehungsstraße steht. Deshalb brauchen wir neben der Umgehungsstraße den Ausbau der A13 mit einer direkten Zufahrt zur Escher Autobahn bei « Lankëlz ». Auch die Umgehung von Petingen, zwischen der « Biff » und der « Porte de Lamadelaine », muss ausgebaut werden, um das heutige sowie das zukünftige Verkehrsaufkommen aufzufangen.

Die Gemeinde Dippach beantragt die sofortige Weiterführung der Umgehung an Schouweiler und Dippach vorbei. Wir teilen uns die Probleme auf der N5, und es würde wenig Sinn machen, die

Umgehung hinter Niederkerschen zu beenden. Bereits 1990 hat der damalige Verkehrsschöffen Jos Thill dafür plädiert, dass die Umgehung gleich bis zur Helfenterbrück führen soll. Wir sind daher solidarisch mit den Menschen aus Schouweiler und Dippach und unterstützen sie bei ihrer Forderung, die Gelegenheit zu nutzen und ihrer Umgehungsstraße eine höhere Priorität zu geben. Alle diese Maßnahmen würden nicht bloß unseren Bürgern, sondern auch jenen der Gemeinden Sassenheim, Petingen und Dippach nützen.

Wir haben uns ein Modell Split von 25/75 als Ziel gesetzt. Wir sollten an diesem ehrgeizigen Ziel festhalten, ein Viertel der Bewegungen mithilfe des öffentlichen Transports oder der sanften Mobilität zu machen. Deshalb muss Luxemburg auch weiterhin viel in den öffentlichen Transport investieren: neue Buslinien, neue Bahnhöfe, große Auffangparkings wie beispielsweise am Bahnhof von Niederkerschen. Wir beglückwünschen die Regierung zum Beschluss, in Rodingen nahe der Grenze einen Park & Ride mit 1800 Parkplätzen zu bauen. Auch der neue Bahnhof in Kirchberg wird wesentlich zur Verbesserung beitragen und den öffentlichen Transport für viele Menschen zu einer realen Alternative machen.

Allerdings müssen wir ehrlich sein und den Mut haben, zu sagen, dass daneben auch noch Straßen gebaut werden müssen. Luxemburg wächst, und egal ob Einwohnerszenario oder Pendlerszenario, das Verkehrsaufkommen wird ansteigen. In unserer Stellungnahme erklären wir, dass viele Straßen in unserer Gemeinde unter dem Verkehr leiden. Dies stimmt auch in Küntzig und Fingig. Da morgens und abends die Hauptachsen überlastet sind, suchen Autofahrer Alternativstrecken und schlängeln sich so durch unsere Ortschaften. Deshalb müsste man auch den Ausbau der A6 auf drei Spuren ins Auge fassen.

Am Ende meiner Rede möchte ich die Zustimmung der LSAP zu dieser Stellungnahme geben. Wir haben es geschafft, einen Kompromiss zu suchen und zu finden, und deshalb verdient diese Stellungnahme unsere Zustimmung.

Rätin Danielle SCHMIT (Unabhängig): Als Arzt möchte ich den Impact eines zu hohen Verkehrsaufkommens auf die Gesundheit der hervorheben. Diese Menschen sind nicht nur dem Stickstoffdioxid ausgesetzt, sondern auch anderen Feinstaubpartikeln, sogenannte PM10. Zudem besteht eine hohe Belastung durch den Lärm von Autos und LKWs, ohne die hohen Ozonwerte bei heißem Wetter zu vergessen.

Ein Überschuss an Stickstoffdioxid von 10 mg/m^3 erhöht die Sterblichkeitsrate um 0,37%. Das bedeutet für Niederkerschen laut der EU-Norm eine erhöhte Sterblichkeitsrate von 0,74%. Demnach sterben Jährlich 8 Einwohner von 1000 mehr als wenn sie dem Stickstoffdioxid nicht ausgesetzt wären. Des Weiteren haben hohe NO_2 -Werte noch folgende Auswirkungen:

- erhöhte Anzahl an Asthmaerkrankungen und Allergien, besonders bei Kindern,
- höhere Anzahl an chronischer Bronchitis und Emphysemen,
- Herz-Kreislaufkrankungen, das heißt erhöhtes Herzinfarktrisiko und Komplikationen in der Schwangerschaft (z.Bsp. zu hoher Blutdruck)
- erhöhtes Lungenkrebsrisiko

Bezüglich der Feinstaubpartikel ist der Impact auf die Gesundheit quasi mit jenem des NO_2 gleichzustellen, also erhöhtes Risiko von Herz- und Lungenerkrankungen.

Eine weitere Substanz, die nicht zu vernachlässigen ist, ist das Schwefeldioxid, ein Schadstoff mit ähnlichen gesundheitlichen Konsequenzen wie Asthma, chronischer Bronchitis oder Herzproblemen.

Die Varianten 0 und 3 sind in meinen Augen für das Wohl der Bürger nicht vertretbar. Wie bereits von allen Parteien aufgezeigt, haben die Varianten 1 und 2 jeweils Vor- und Nachteile, welche sich im Endresultat meines Erachtens gleichwertig auswirken: eine bessere Lebensqualität für die Bürger von Niederkerschen, welche täglich einer hohen Schadstoffbelastung durch massives

Verkehrsaufkommen ausgesetzt sind. Ich denke, das ist der wichtigste Punkt, welcher in allen Diskussionen nicht vernachlässigt werden darf.

Ich stimme der Stellungnahme des Schöffenrates zu.

Schöffe Richard STURM (CSV): Ich erlaube mir, ein paar Worte im Namen der CSV-Fraktion zu sagen, da Herr Pirrotte für die heutige Sitzung entschuldigt ist. Seit mehr als 40 Jahren ist die Umgehungsstraße von Niederkerschen in aller Munde. Mit täglich mehr als 23.000 Verkehrsbewegungen durch Niederkerschen ist die Grenze der Belastbarkeit unserer Bürger erreicht, vor allem jener in der „Avenue de Luxembourg“. Zudem ist ihre Lebensqualität aktuell stark beeinträchtigt, was die Messungen der NO_x-Werte belegen.

Das vom Minister ausgearbeitete Dossier, in dem vier Varianten auf Herz und Nieren geprüft wurden, lässt darauf schließen, dass die nationalen Instanzen nun endlich Nägel mit Köpfen machen wollen.

Wie Herr Wolter bereits erwähnte, ist die Variante 1 die historische Variante, und ihr Verlauf ist logisch. Jedoch auch die Variante 2, welche bereits vom früheren Schöffenrat unter der Führung von Bürgermeister Jean Christophe ins Gespräch gebracht wurde, ist voll und ganz akzeptabel und sie hat den Vorteil, dass sie der konsequenten Opposition aus Sassenheim den Wind aus den Segeln nimmt.

Bei genauer Analyse stellen die Varianten 0 und 3 keine Alternative oder Lösung zur Verkehrsproblematik dar.

Deshalb wir die CSV Käerjeng die hier vorliegende Stellungnahme voll und ganz im Interesse unserer Bürger unterstützen.

Bürgermeister Michel WOLTER (CSV): Die DP-Fraktion war an der Ausarbeitung dieser Stellungnahme beteiligt. Da ihr Vertreter heute aus gesundheitlichen Gründen nicht anwesend sein kann, möchte ich mitteilen, dass die DP mit dem vorliegenden Text einverstanden ist.

Einstimmiger Beschluss.

Rätin Mireille DUPREL (LSAP) verlässt die Sitzung.

Punkt 3: Naturreservat „Griechten“ – Stellungnahme des Gemeinderates.

Bürgermeister Michel WOLTER (CSV): Nach jahrelangen Diskussionen sollen die „Griechten“ in Oberkerschen nun als geschützte Naturzone von Nationalinteresse eingestuft werden.

Schöffin Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng): Der Gemeinderat wurde gebeten, eine Stellungnahme abzugeben bezüglich der Einstufung der „Griechten“, welche auf dem Territorium der Gemeinden Käerjeng und Garnich liegen, als nationales Naturschutzgebiet in Form einer Naturreserve.

Wir sprechen hier von rund 205 Hektar, welche momentan bereits in zwei Natura-2000 Zonen liegen. Etwa 170 Hektar liegen in Oberkerschen, die restlichen 35 Hektar in Hiwingen. Diese für Luxemburg einzigartige Canyonlandschaft, wo Felsen teilweise 30 Meter in die Tiefe ragen, gilt es zu erhalten, weshalb sie klassiert werden soll. Mit Schutzmaßnahmen soll sichergestellt werden, dass das Gebiet auch in Zukunft respektvoll bewirtschaftet wird.

Die 205 Hektar sind unterteilt in eine Kernzone von rund 57 Hektar, größtenteils in steiler Hanglage, mit einer 148 Hektar großen Pufferzone rundherum. In der Kernzone sind jeweils schärfere Vorschriften als in der Pufferzone vorgesehen. Beispielsweise ist es in der Kernzone untersagt, Erde abzutragen oder aufzuschütten, während in der Pufferzone jedoch bis zu 250 Kubikmeter erlaubt sind. Holzkonstruktionen sind in der Pufferzone erlaubt, in der Kernzone darf keine Konstruktion errichtet werden.

Es scheint auch klar, dass aus Gründen des Wasserschutzes einzelne Regeln respektiert werden müssen, um den Wasserfluss nicht zu beeinträchtigen oder zu verschmutzen. So darf man in der Hauptzone weder düngen noch sprühen, nicht in das Pflanzen- und Tierleben eingreifen (ausgenommen Landwirte beim Bewirtschaften ihrer Flächen), die befestigten Wege nicht verlassen, da ansonsten der Boden in steiler Hanglage rutscht und die empfindliche Landschaft zerstört werden kann. Hunde müssen an der Leine geführt werden. In beiden Zonen ist das Verlegen von unterirdischen Netzen ab einer gewissen Distanz zu den befestigten Wegen untersagt. Wie bei jeder Einschränkung gilt hier, dass mit der Erlaubnis des zuständigen Ministers möglich ist, was im Sinn des Erhalts der Schutzzone und der bisherigen Bewirtschaftung nötig ist.

Ähnlich wie bei der Umgehungsstraße gab es auch hier eine öffentliche Informationsversammlung, zu welcher die betroffenen Grundbesitzer und Bewirtschafter eingeladen waren und bei der der Staatssekretär Camille Gira sowie Vertreter des Nachhaltigkeitsministeriums das ganze Projekt erklärten und Fragen beantworteten. Anschließend lag das Dossier während einem Monat im Rathaus und die Menschen hatten während dieser Zeit die Gelegenheit, ihre Stellungnahmen einzureichen. Sechs Reklamationen haben uns erreicht.

Die Hauptkritik liegt auf dem Punkt, dass eine Verordnung nicht nötig wäre, da die „Griechten“ bisher immer noch erhalten seien. Dem hat Herr Gira entgegengehalten, dass in den letzten Jahren ein paar schützenswerte Gebiete im Land verschwunden seien, da es eben zeitgerecht keine Verordnung gegeben hat. Dies soll bei den „Griechten“ verhindert werden. Die Verordnung schränkt die jetzigen Bewirtschafter nicht ein, sondern hält schriftlich für die Zukunft fest, was heute ohnehin gemacht wird.

Die Hauptsorge sind die Viehtränken. In Zukunft soll eine Lösung gefunden werden, um dem Vieh in der Kernzone Zugang zum Wasser zu gewähren, ohne dass es durch den Bach muss. Das Nachhaltigkeitsministerium soll helfen, eine Lösung für das Verlegen einer neuen Wasserleitung für die bestehenden Tränken zu finden. Auf dieses verbale Versprechen seitens des Ministeriums haben wir in unserer Stellungnahme noch einmal hingewiesen.

Wir können stolz sein, in unserer Gemeinde gleich vier Naturschutzgebiete zu haben, welche geschützt sind und so mit ihren wichtigen Lebensräumen hoffentlich noch lange erhalten bleiben.

Rat Jos THILL (LSAP): Ich begrüße die Tatsache, dass die verbalen Versprechen des Ministeriums hier schriftlich festgehalten wurden. Wem gehören die einzelnen Grundstücke in den „Griechten“?

Schöffin Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng): Die Grundstücke liegen zum Teil in kommunalem Besitz. Der Rest gehört einzelnen Grundbesitzern.

Rat Jos THILL (LSAP): Kann die Gemeinde die restlichen Grundstücke erwerben?

Schöffin Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng): Wir haben dies bereits versucht, doch bisher haben wir noch keine positive Antwort erhalten.

Rat Jos THILL (LSAP): Meines Wissens nach möchte einer der Eigentümer nicht verkaufen, sondern tauschen.

Bürgermeister Michel WOLTER (CSV): Wir können mit einem Tauschgeschäft einverstanden sein, falls der Wert gleich ist. Der Arpreis für ein Waldstück ist nicht der gleiche wie bei einer Wiesenfläche.

Schöffe Jeannot JEANPAUL (BIGK): Ich war bei der Informationsversammlung in Garnich als Vertreter des Schöffennrates. Ich möchte zu den Aussagen von Frau Siebenaler hinzufügen, dass wir in der Gemeinde Käerjeng noch über weitere Schutzzonen verfügen, auf die wir als Gemeinde stolz sein können: „Boufferdanger Mouer“, „Moukebrill“, „Gielefeldchen“ und „Mäerchen“.

Die „Griechten“ sind ein kleines Paradies. Davon konnte ich mich vor ein paar Jahren anlässlich einer Wanderung persönlich überzeugen. Sie bilden ein absolut schützenswertes Areal. Wir müssen uns bei den Bewirtschaftern bedanken, die uns über Generationen dieses Areal erhalten haben.

Die Gemeinde hat jeden Weg gesucht, um die fehlenden Grundstücke zu erwerben, und ich denke, dass der Schöffennrat hier noch Transaktionen tätigen wird, vorausgesetzt, der Preis stimmt.

Im Namen der BIGK stimmen wir dieser Stellungnahme zu.

Rat Jos THILL (LSAP): Wir müssen klarstellen, dass die Arbeiten am Feldweg im Ort „op Gondelt“ durchgeführt werden.

Schöffe Jeannot JEANPAUL (BIGK): Es wurde uns versichert, dass die bestehenden Infrastrukturen auch weiterhin unterhalten werden.

Rat Lucien FUSULIER (LSAP): Wenn dieses Gebiet nun unter Naturschutz steht, kann man dann immer noch dadurch wandern?

Schöffin Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng): Es ist nicht verboten, doch wenn nun ganze Menschenmassen dort hindurchlaufen, könnten wichtige Biotope zerstört werden.

Rat Marc HANSEN (déi gréng): Es geht hier vorrangig um das Gleichgewicht der Natur und um Biodiversität. Was nun den vorliegenden Text angeht, so gilt ganz klar das Vorsorgeprinzip, sowohl was den Schutz des Wassers anbelangt wie auch das Düngen der Felder.

Rat Guy SCHOLLER (CSV): Das Jakobskreuzkraut könnte in diesem bisher recht feuchten Jahr zu einem Problem werden. Besonders gefährlich ist es für Rinder, wenn es im Heu mit verarbeitet wurde. Kann die Gemeinde hier entgegenwirken?

Rat Marc HANSEN (déi gréng): Die Mitarbeiter des Sicona meinten, dass man bei ihnen melden sollte, wenn man den Verdacht hat, dass diese Pflanze sich an Orten ausbreitet. Sie würden sich dann darum kümmern.

Einstimmiger Beschluss.

Punkt 4: Verkehrsverordnungen – Gutheißen von zeitlich begrenzten Verkehrsreglementen.

Bürgermeister Michel WOLTER (CSV): Der Schöffenrat hat kürzlich folgende Verkehrsverordnungen erlassen, welche heute vom Gemeinderat bestätigt werden sollen:

a) Im Rahmen der Festivitäten zum Nationalfeiertag sowie zu „Käerjeng Live“ kommt es zu diversen Abänderungen der Verkehrsordnung in den Straßen „Rue de la Résistance“ und „Rue de l'Église“, vom 22. Juni bis zum 13 Juli 2016. Ebenso ist vom 22. Juni bis zum 23 Juli 2016 die Zufahrt zum Parking hinter der Niederkerschener Kirche untersagt.

b) Vom 27. Juni bis zum 1. Juli 2016 gibt es Straßenbauarbeiten mit Verkehrsregelung durch eine Ampel in der Küntziger „Rue de Grass“.

Einstimmiger Beschluss.

Punkt 5: Fragen und Antworten.

Rat Yves CRUCHTEN (LSAP): Im „Schack“ sollten Mäharbeiten durchgeführt werden, denn als Radfahrer hat man mittlerweile nur noch sehr eingeschränkte Sicht auf die Straße.

Schöffin Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng): Wegen der anhaltenden Regenperiode war es unseren Mitarbeitern nicht möglich, ihrer Aufgabe überall nachzukommen.

Bürgermeister Michel WOLTER (CSV): Die ganze Thematik „Fauchage tardif“ ist für uns als Gemeinde noch recht neu und wir lernen nach und nach, wie wir damit umgehen müssen. Es gilt, ein gesundes Gleichgewicht zwischen Natur und Verkehrssicherheit zu finden.

Punkt 6: Nicht öffentliche Sitzung – Beförderung eines Gemeindebeamten.

Gemäß den Bestimmungen des Gemeindegesetzes wurde dieser Punkt unter Ausschluss der Öffentlichkeit behandelt.

Ende der Sitzung: 18h45