

# Beton in breiten Bahnen

Ueber den schlechten Zustand unseres Strassennetzes sind fast alle Luxemburger sich einig. Ueber die zu ergreifenden Massnahmen gehen die Meinungen auseinander. Wurde vor Jahren der Ruf nach Autobahnen laut, so gibt es heute viele Autofahrer die vor allem die Verbesserung des bestehenden Strassennetzes verlangen.

Durch das Gesetz vom 29. August 1972, welches dasjenige vom 16. August 1967 über die Schaffung eines grossen Wegenetzes vervollständigt, ist der Bau von 200 km zusätzlicher Strassen vorgesehen. Laut Motivbericht sollen ungefähr 150 km Autobahnen und 50 km Schnellstrassen gebaut werden.

Dieses Projekt wurde sowohl von verschiedenen Wirtschaftsexperten wie von Naturschutzleuten angegriffen.

In einer Resolution aus dem Jahre 1973 bittet "Natura" die Regierung, alle Massnahmen zu ergreifen, um unsere grossen Waldkomplexe zu erhalten. Aus diesem

Grunde lehnte "Natura" eine zweite Autobahn durch den Grünwald sowie die Zerstörung des Waldes auf dem Plateau Howald ab. Kompensationspflanzungen und Massnahmen gegen den Lärm wurden gefordert. Kritisiert wurde die Dichte des geplanten Autobahnnetzes (auf die Landesfläche bezogen würde Luxemburg das Dreifache des niederländischen Netzes erreichen, auf die Bevölkerung bezogen das Doppelte von dem der Vereinigten Staaten von Amerika), das Fehlen einer Kosten-Nutzenanalyse und die fehlende Abstimmung mit der Landesplanung.

Die Direktive 33 der im Jahre 1977 veröffentlichten allgemeinen Direktiven zur Landesplanung macht folgende Aussagen zum Autobahnbau. Priorität erhalten die Verbindungsstrassen zwischen der Stadt Luxemburg und den Hauptstädten unserer Nachbarländer. Ueber die Südsammelstrasse und die Schnellstrasse im Erzbecken wird gesprochen. Die Nordstrasse soll ab

Mersch nicht mehr als Autobahn ausgebaut werden. Die Ostumgehungsstrasse Luxemburgs soll durch eine zweispurige Strasse ersetzt werden.

Die Tabelle 62 sowie die Karte 39 des Leitplanes zur Landesplanung von 1978 geben Aufschluss über die vorgesehenen Arbeiten. Der oberste Rat der Landesplanung nimmt eine sehr kritische Stellung ein, in Bezug auf die Autobahnen. Die Auswirkungen auf die Natur wurden folgendermassen beschrieben:

*Enfin, l'impact des autoroutes sur la nature et les paysages est désastreux. Les autoroutes, larges bandes de séparation, coupent des sphères biologiques naturelles, détruisent par les interventions massives et brutales qu'elles comportent, l'harmonie des paysages; elles en mutilent les formes, morcellent un patrimoine forestier déjà considérablement amputé et entraînent des pertes considérables de surface constituées par des paysages naturels et historiques. Elles sont consommatrices d'espaces et destructrices de paysages, biens parmi les plus précieux et les plus rares.*

Der oberste Rat macht eine Reihe von Empfehlungen, die von der Naturschutzseite zum grössten Teil unterschrieben werden können:

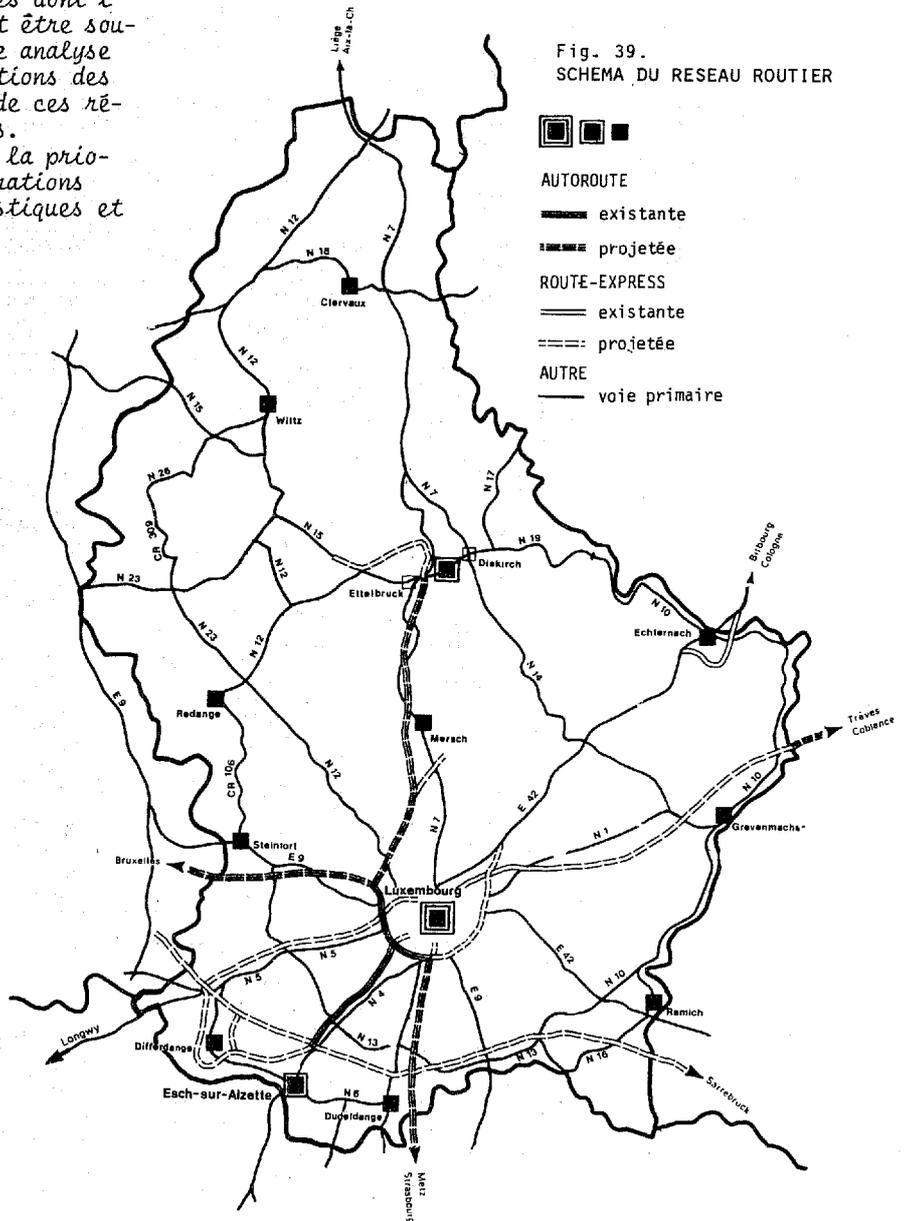
1) Les projets de construction d'autoroutes dont l'exécution n'est pas encore entamée doivent être soumis à un examen approfondi, comportant une analyse utilité-coûts, une révision des extrapolations des comptages de trafic et une confrontation de ces résultats révisés aux normes internationales.

2) Dans l'exécution des travaux routiers, la priorité revient au contournement des agglomérations particulièrement là où les nuisances acoustiques et

la pollution atmosphérique atteignent ou dépassent les normes de tolérance internationalement admises. Le problème du trafic au Luxembourg est beaucoup moins un problème routier qu'un problème d'urbanisme les embouteillages se produisant à l'intérieur, à l'entrée ou à la sortie des localités et non pas sur les trajets en rase campagne.

3) L'autoroute du Nord est à remplacer par une voie express empruntant entre Steinsel et Mersch la vallée de l'Alzette à l'écart des localités. L'analyse du trafic montre, en effet, que la plus grande partie de la circulation de ce trajet aboutit et prend naissance dans les localités situées dans la vallée où s'égrènent, de plus, une série d'établissements industriels. Une route passant sur les hauteurs boisées détruirait un paysage forestier et campagnard d'un très grand intérêt, sans pour autant résoudre le problème du trafic. Au nord de Schieren, la voie de contournement autour d'Ettelbruck débouchant dans la route N 7, actuellement en voie d'amélioration radicale, suffira à tous les besoins actuels et prévisibles.

4) Une haute priorité revient à la réalisation de la transversale du sud Dudelange-Rodange qui ne doit pas revêtir la forme d'une autoroute. Cette route



est appelée à libérer les localités très peuplées et fortement industrialisées de cette région, d'une grande partie du trafic qui les encombre essentiellement. En outre, cette route collectrice desservira une zone industrielle qui pourra se développer au nord de cette voie.

5) Compte tenu de l'impact de la construction de la voie de contournement Est entre Gasperich et Waldhof sur un paysage forestier important faisant fonction de ceinture verte de la capitale, d'une part, de l'importance relativement faible du trafic, d'autre part, le Conseil recommande de renoncer à la construction de cette voie de contournement ou de la réaliser sous forme de voie express à deux bandes.

6) Ces considérations plaident en faveur de la réduction de l'autoroute de l'Est à une voie express dont le tracé devrait éviter la mutilation du paysage encore intact du Widdebiérg, du Kreckelsbiérg et de Flaxweiler. L'alternative à étudier consisterait dans un tracé entre Niederanven et Weckergrund, passant en cet endroit par la vallée de la Syr.

Inzwischen sind einige Teilstücke von Autobahnen fertiggestellt. Besonders im Raum Cessingen-Gasperich kann man die Folgen der Eingriffe in die Landschaft feststellen. Hier treffen die vom obersten Rat für Landesplanung gemachten Aussagen sicherlich zu.

Laut Regierungserklärung vom Juli 1979 scheint das Autobahnprogramm nicht in Frage gestellt zu sein, ob Kurskorrekturen vorgenommen werden, ist im Augenblick schwer zu sagen.

Bürgerinitiativen und die Naturschutzvereinigungen bleiben wachsam, um gegebenenfalls den Bau verschiedener Strassenabschnitte zu verhindern. Ich denke an Teile der Nordstrasse, die Grünwaldstrasse, die Ueberbrückung des Baggerweihergebietes in Remerschen, die Trassenführung durch den Wald auf Howald und bei Flaxweiler.

Anstatt Konfrontation anzustreben, müsste vorher durch einen vernünftigen Dialog gangbare Lösungen gefunden werden.

Fr. Muller

TABLEAU 62 - PROGRAMME DE GRANDE VOIRIE DE L'ETAT : DATE D'OUVERTURE DES TRAVAUX - ESTIMATION DES COÛTS.

Dénomination	Tronçon	Profil type	Prévisions		Estimation Coût total hors TVA (en millions)
			Année la plus proche de mise en chantier	service	
1. Luxembourg-Esch s/Alzette	a) Merl-Esch (Lallange) b) Merl-Hollerich c) Hollerich-Place Merfels	autoroute 2 X 2 v. voie express 4 voies		1975 1976 1977	809 280 60
2. Contournement Sud - Ouest de Lux.	a) Strassen-Cessange b) Cessange-Gasperich	autoroute 2 X 2 v.		1975 1978	650 350
3. Contournement Sud-Est de Lux.	a) échangeur de Gasperich-échangeur de Hesperange b) échangeur de Hesperange-Kaltgesbruck c) Kaltgesbruck-Kirchberg	voie express 2 X 2 v.	1978 après 1990 1990	1980 1993	140 620 155
4. Autoroute de Thionville	a) Gasperich-Dudelange b) Dudelange-frontière française	autoroute 2 X 2 v.	1976 1978	1978 1980	900 110
5. Autoroute d'Arion	a) frontière belge-jusqu'à la N.13. b) N.13 - Mamer c) Mamer-Strassen	autoroute 2 X 2 v.	1978 1978 1978	1979 1981 1981	280 300 900
6. Autoroute du Nord	a) échangeur du Nord-jonction C.R. 181 b) jonction C.R. 181-hauteurs de Steinsel-Lorentzweiler c) hauteurs de Steinsel-échangeur nord de Mersch d) nord de Mersch-Colmar e) Colmar-Ettelbruck f) contournement Ettelbruck g) Ettelbruck-Friedhaff h) Ettelbruck Nord-Feulen	autoroute 2 X 2 v.	1979 1982 1992 1990 1981 1978 1990 1998	1981 1985 1995 1993 1984 1981 1993 2000	145 690 900 770 710 930 180 660
7. Autoroute de Trèves	a) Senningerberg-Vallée de la Syr b) Vallée de la Syr-Potaschbiérg c) Potaschbiérg-frontière allemande	voie express 2 X 2 v.	1983 1986 1981	1986 1989 1985	600 1135 1045
8. Collectrice du Sud	a) Hellange N.6. (nord de Dudelange) b) Hellange-E.9/nord de Frisange) c) nord de Frisange-Filsdorf d) Filsdorf-frontière allemande e) N.6. (nord de Dudelange) - Vallée de la Kayi f) Vallée de la Kayi-Dumontshaff g) Dumontshaff-échangeur de Lallange h) échangeur de Lallange-Gadderscheier i) Gadderscheier-Bif j) Bif-échangeur de Linger k) échangeur de Linger-frontière belge l) échangeur de Linger-Lamadelaine	voie express 2 X 2 v.	1976 1982 1984 1981 1981 1993 1981 1997 1990 1987 1986 1988	1978 1984 1982 1984 1981 1981 1986 1982 2000 1993 1988 1989 1991	260 360 320 1000 166 290 80 540 340 32 375 280
9. Route express-Lallange-Gadderscheier	a) Lallange-Belvaux (Sotel) b) Belvaux-C.R. 174 c) C.R. 174-Gadderscheier	voie express 2 X 2 v.	1978 1984 1990	1980 1987 1993	435 435 180
10. Voie sur chemin de fer	Belvaux-Niedercon	voie express 2 à 4 v.	1984	1987	1000
11. Sortie ouest de la ville et route de Longwy	a) Stade Municipal-échangeur de Strassen b) échangeur de Strassen-route de Luxembourg (Richterwé) c) route de Luxembourg-rte de Longwy(Grevelser Barrière) d) contournement de Dippach et Schouweiler e) contournement de Bascharage	voie express 2 X 2 v.	1980 1980 1982 1979 1986	1983 1983 1985 1982 1989	170 65 250 600 280
12. Route d'Echternach (E.42.)	a) jonction Waldhaff-Kirchberg b) contournement d'Echternach	voie express 2 X 2 v. 2 voies	1980 1979	1983 1983	600 310
13. Pénétrante Sud de la ville	a) échangeur de Gasperich-Gare b) aménagement place de la Gare-Bd de Bonnevoie	voie express 2 X 2 v.	1981 1983	1984 1983	
14. Liaison Stade Municipal-Kirchberg	a) aménagement place Schuman b) aménagement place de l'Etoile c) jonction Stade Municipal-Place de l'Etoile	voie express 2 X 3 v.	1980 1980 1985	1983 1983 1987	