

## 7 NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG

Der *Plan directeur sectoriel transports (PST)* befasst sich mit der nationalen Verkehrspolitik und den nationalen Strategien und Projekten aus dem Bereich Verkehr. Zur Anpassung an die Zielvorgaben des 2022 veröffentlichten *Plan national de mobilité (PNM<sup>13</sup>)* und zur Aktualisierung an bereits umgesetzte Infrastrukturprojekte ist es erforderlich, den im Februar 2021 in Kraft getretenen PST zu überarbeiten.

Das *Département de l'aménagement du territoire (DATer) des Ministère du Logement et de l'Aménagement du territoire (MLOGAT)* ehemals MEA) und das *Département de la mobilité et des transports (DMT) des Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (MMTP)* als Vorhabenträger planen die Durchführung der Änderungen des PST und beziehen sich dabei auch auf die Inhalte der Vision Territoriale des zentralen Programme directeur d'Aménagement du territoire (**PDAT**).

Die Änderungen des PST fallen unter die Vorgaben des Gesetzes *loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement* (nachfolgend SUP-Gesetz) und sind einer Strategischen Umweltprüfung (**SUP**) zu unterziehen. Hierdurch sollen erhebliche negative Umweltauswirkungen frühzeitig erkannt und im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge so weit wie möglich vermieden oder ausreichend gemindert werden.

Der vorliegende vertiefende Umweltbericht (**UB**) als Phase 2 der SUP basiert auf der Strategischen Umweltprüfung Phase 1 (**UEP**) für die Änderung des PST (Oeko-Bureau, Dezember 2022) sowie der dazugehörigen FFH-Verträglichkeitsprüfung Phase 1 Vorprüfung „Screening“ (Oeko-Bureau, November 2022). In diesen Prüfungen wurden 54 Modifizierung und neue Projekte untersucht, die sich vom PST 2019 zum PST 2022 ergeben haben. Die Untersuchungen umfassten dabei zunächst eine grobe Bewertung der Projekte hinsichtlich der zu erwartenden potenziell erheblichen Umweltauswirkungen. Für die Untersuchungen aus der UEP liegt zudem ein Avis nach 6.3 des MECDD vom 03.05.2023 (N/Réf: 006324) vor, welches im weiteren Planungsverlauf Berücksichtigung findet. Gleiches gilt für das Avis der AGE vom 23.02.2023 (Réf: EAU/SUP/22/0029 - A).

Da die Einzelprojekte in der Regel nicht losgelöst von weiteren umliegend geplanten Projekten betrachtet werden können, wurden in Anlehnung an den PNM bereits in der UEP die vier Agglomerationsräume „Centre“, „Sud“, „Dudelange“ und „Nordstad“ gebildet, in denen jeweils mehrere PST-Projekte geplant sind, zwischen denen ein inhaltlicher Zusammenhang besteht.

Im vorliegenden vertiefenden UB werden insgesamt **8 PST-Projekte in der Nordstad** untersucht. Diese Projekte orientieren sich am **Mobilitätskonzept Nordstad 2035** (2021). Um sicherzustellen, dass die Entwicklungspläne/ Konzepte vorangetrieben werden und in absehbarer Zeit realisiert werden können, hat die Regierung beschlossen, die Verkehrsinfrastrukturprojekte des Mobilitätskonzeptes Nordstad 2035 vorzuziehen. Zentrales Anliegen ist dabei, die zur Umsetzung der Projekte benötigten Flächen freizuhalten. Um diesen Prozess anzuschieben, erfolgt die vorliegende vorgezogene Untersuchung der PST-Projekte in der Nordstad. Die übrigen Mobilitätsprojekte des PST und PNM2035 werden daran anschließend voraussichtlich 2023/24 untersucht.

<sup>13</sup> Der Nationale Mobilitätsplan 2035 (PNM 2035) schlägt ein umfassendes Konzept zur Bewältigung des Mobilitätszuwachses vor und setzt die in der Strategie für eine nachhaltige Mobilität Modu 2.0 (2018) empfohlenen Ansätze um.

Bei den 8 im PNM und somit auch im vorliegenden Umweltbericht zu den Anpassungen des PST untersuchten Projekten in der Nordstad handelt es sich um 3 bestehende Projekte für die Anpassungen vorgenommen wurden und 5 neue Projekte:

- Projekt 3.3: Corridor multimodal Ettelbruck-Diekirch (Transport collectif/ à adapter)
- Projekt 3.5: Déplacement et mise à 2 voies de l'antenne (Transport collectif -ferroviaire/ nouveau projet)
- Projekt 4.6: Mise à 2x2 voies de la B7 entre l'échangeur Ettelbrück et le giratoire Fridhaff (trafic individuel motorisé/ à adapter)
- Projekt 5.10: Contournement de proximité Ettelbruck (trafic individuel motorisé/ à adapter)
- Projekt 6.7: Route d'accès Walebroch et P+R (trafic individuel motorisé/ nouveau projet)
- Projekt 6.8: Contournement de proximité Diekirch (trafic individuel motorisé/ nouveau projet)
- Projekt 7.16: Parking relais d'Erpeldange-sur-Sûre (parkings relais et pôles d'échanges/ nouveau projet)
- Projekt 8.18: Itinéraire cyclable express Nordstad (pistes cyclables nationales/ nouveau projet)

Diese Mobilitätsprojekte sind inhaltlich und räumlich eng verzahnt. Für die Zielerreichung der positiven Auswirkungen ist es erforderlich die im PNM angedachten Projekte in ihrer Gesamtheit zu realisieren. Für die Nordstad sind dabei folgende Schwerpunkte vorgesehen:

- Durch die Umsetzung von drei großen Straßenbauprojekten soll insb. der zentrale Bereich der Nordstad zwischen Ettelbruck und Diekirch vom motorisierten Durchgangs- und Transitverkehr entlastet werden. Dabei handelt es sich um den Ausbau der zentral von Norden nach Süden durch die Nordstad verlaufenden B4 auf 2x2 Spuren (Projekt 4.6) sowie die im Westen von Ettelbruck (Projekt 5.10) und im Osten von Diekirch (Projekt 6.8) neu zu errichtenden Contournements de proximité. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen zur massiven Stärkung des Hauptstraßennetzes und der gleichzeitig vorgesehenen Beschränkungen für den Durchgangsverkehr (Projekt 6.7) wird insbesondere in den Zentren von Ettelbruck und Diekirch sowie in und um Ingeldorf die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Steigerung der Lebensqualität möglich.
- Zugleich bietet sich so die Möglichkeit und der Platz Projekte zur Stärkung des ÖPNV in der Nordstad zu realisieren. Die Errichtung eines Corridor multimodal zwischen Ettelbruck und Diekirch (Projekt 3.3) mit Busspuren, Fuß- und Radwegeverbindungen ist dabei ein zentraler Bestandteil. Die Verlegung und der zweigleisige Ausbau der Stichbahnstrecke von Ettelbruck nach Diekirch (Projekt 3.5) ist dabei ein zentrales Vorhaben. Durch diese Maßnahmen, sowie das Anlegen weiterer Bahnhaltdepunkte in Erpeldange-sur-Sûre und Ingeldorf, wird die ÖPNV-Anbindung sowohl innerhalb der Nordstad als auch in Richtung Luxemburg-Stadt gestärkt. Zugleich wird durch das P&R-Parkhaus (Projekt 7.16) sowie den angrenzenden Pôle d'échange d'Erpeldange-sur-Sûre ein attraktiver zentraler Umsteigeplatz geschaffen, der sowohl Fahrgemeinschaften fördern als auch die Nutzung des ÖPNVs vereinfachen soll.
- Ein weiteres zentrales Vorhaben ist die Errichtung eines Radschnellwegs (Projekt 8.18) entlang der Täler von Sauer und Alzette in Richtung Luxemburg-Stadt. Dieser soll als Rückgrat des Radwegenetzes dienen und sowohl für den Pendelverkehr, den Radtourismus und als Verbindung

zum lokalen Radwegenetz dienen. Im der vorliegenden Umweltprüfung wird dabei der in der Nordstad gelegene Streckenabschnitt des Radschnellwegs zwischen Bettendorf und Schieren betrachtet.

Für die benannten 8 PST-Projekte in der Nordstad werden zunächst, basierend auf den Ergebnissen des UEP sowie der dazu vorliegenden Avis (inkl. übergeordneter kumulativer Wechselwirkungen, Alternativenprüfung, Auswirkungen auf Natura2000-Schutzgebiete und mögliche grenzüberschreitende Einflüsse), eine allgemeine Beschreibung des Projektes und des Untersuchungsraumes bzw. dessen Umweltzustandes vorgenommen. Dabei werden auch die Verknüpfungen mit anderen PST-Projekten in der Nordstad, die Betroffenheit weiterer Plans sectoriel, die UVP-Pflichtigkeit des Projektes sowie die erwarteten Auswirkungen bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) beleuchtet.

Herzstück des Umweltberichtes ist die Bewertung der für das jeweilige Projekt erwarteten Umweltauswirkungen (vgl. Kapitel 5). Diese wird anhand einer 5-stufigen Erheblichkeitsmatrix (vgl. Kapitel 3.2) für jedes der 7 Schutzgüter sowie insgesamt 20 Unterpunkte (2-4 pro Schutzgut) vorgenommen. Ebenfalls wird projektspezifisch auf Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie mögliche kumulative Wechselwirkungen mit anderen PST-Projekten eingegangen. Die Bewertung unterscheidet dabei zwischen potenziell erheblichen und unerheblichen Umweltauswirkungen, die durch die Umsetzung der Projekte zu erwarten sind. Dies ermöglicht (vgl. nachfolgende Abbildung) sowohl eine projektspezifisch genaue Identifizierung der im weiteren Planungsverlauf zu beachtenden und berücksichtigenden Themenfelder, sowie eine Vergleichbarkeit der Erheblichkeit der untersuchten 8 Projekte.

Grundlegend sind dabei die vorliegenden Projektinformationen, welche noch keine konkreten Umsetzungspläne (APS/ APD) umfassen, sodass zukünftig eine Neubewertungen erforderlich sein kann. Wesentliches Ziel des UB ist es, frühzeitig auf Problemfelder hinzuweisen und Lösungsansätze zu entwickeln, durch die eine möglichst umweltverträgliche Umsetzung der Projekte gewährleistet werden kann. Dazu werden für jedes der Projekte spezifische VMA-Maßnahmen (inkl. empfohlener Studien zur Prüfung der technischen Durchführbarkeit) sowie die für deren Umsetzung einzubeziehende Akteure (vgl. auch Monitoring/ Kapitel 6) benannt.

BETROFFENHEIT SCHUTZGUT		PST NORDSTAD							
		3.3	3.5	4.6	5.10	6.7	6.8	7.16	8.18
		Corridor multimodal Ettelbruck-Diekirch	Déplacement et mise à 2 voies de l'antenne ferroviaire Ettelbruck-Diekirch	Mise à 2x2 voies de la B7 entre l'échangeur Ettelbrück et le giratoire Fridhaff	Contournement de proximité Ettelbruck	Route d'accès Walebroch et P+R	Contournement de proximité Diekirch	Parking relais d'Erpeldange-sur-Sûre	Itinéraire cyclable express Nordstad
Bevölkerung und Gesundheit des Menschen	Wohnnutzungen								
	Sonstige Nutzungen und Infrastrukturen								
	Tourismus und Nahholung								
	Veränderung der Verkehrssituation in der Nordstad								
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	Internationale Schutzgebiete								
	Nationale Schutzgebiete								
	Geschützte Biotope								
	Geschützte Arten								
Boden	Neueriegelung/Landwirtschaftsflächen								
	Erarbeiten								
	Alllasten								
	Oberflächengewässer/ Hochwasser und Starkregen								
Wasser	Grund-/ Trinkwasser								
	Retention/ Oberflächenwasserabfluss								
Klima/ Luft	Klimatische Funktion/ Luftaustausch								
	Klimaschutzpotenzial								
Landschaft	Einschneidbarkeit/ Orts- und Landschaftsbild								
	Unberührt/ geschützt Landschaftsräume								
Kultur-/ Sachgüter	Kulturdenkmale								
	Archaische Fund- und Verdachtsflächen								

Abbildung 14: Bewertungsübersicht der PST-Nordstad Projekte auf Ebene der Unterpunkte der Schutzgüter. Quelle: eigene Darstellung, 2024