

# Regional Süden

## ASPROCH AM KADER VUN DER UVP BETREFFEND GEPLANGTEN KRAFT-WÄRME- KOPPLUNG BEI DER FIRMA KRONOSPAN

Der Mouvement Ecologique und seine Regionale Süden haben sowohl bei der Gemeinde Sanem (im Rahmen der Kommodo-Prozedur) als auch beim Umweltministerium (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung) Einspruch gegen eine geplante Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage der Firma Kronospan in Sanem eingelegt.

In dieser Anlage sollen 1.300 Tonnen Altholz pro Tag (!) verfeuert werden – Holz das aus ganz Europa quasi exklusiv per LKW herangeschafft werden würde. Wobei es wichtig ist zu wissen, dass es sich hierbei nicht um eine notwendige Anlage handelt, um die vor Ort anfallenden „Abfälle“ zu verwerten. Der Zweck der Anlieferung dieser enorm hohen Menge an Altholz aus ganz Europa dient ausschließlich der Verbrennung bzw. der Energiegewinnung!



Nach Ansicht des Mouvement Ecologique-Regionale Süden würde die Inbetriebnahme der geplanten Anlage zu zusätzlichen Störungen für die Anrainer\*innen auf dem Gebiet der Gemeinde Sanem führen (Geruchsbelästigungen, Lärm...) und die Umwelt erheblich belasten (überschreiten der Luftemissionen usw.). Auch die Umwelt- und Lärmbelastung durch zusätzliche Fahrzeuge, die das Werk anfahren, wäre höchstproblematisch. Zu den aktuell 70.000 LKW-Fahrten pro Jahr würden 50.000 weitere hinzukommen. Dabei sei erinnert, dass tägliche LKW-Fahrten zur Bauschuttdeponie über dieselbe Aus- u. Auffahrt Gadderscheier erfolgen.

Nur durch die An- und Auslieferung der Holzmengen sowie der Fertigprodukte per Bahn kann die Firma seine CO2-Bilanz überhaupt einhalten. Die Regionale Süden forderte folgedessen, dass die bereits vor 20 Jahren geplante Gleisanlage endlich genehmigt und kurzfristig gebaut werden muss um somit einen großen Teil des LKW-Verkehrs auf die Schiene zu verlagern.

## VIRSTELLUNG VUM NEIEN ESCHER MOBILITÉITSKONZEPT PLM 2035

Gut besucht war eine im Monat Mai organisierte Vorstellung des neuen Mobilitätskonzeptes der Stadt Esch für die Escher Mitglieder. Neben den Verantwortlichen des Planungsbüros stand der Direktor der Stadtwerke, L. Malano ebenfalls für Erklärungen zur Verfügung. Große Zustimmung fand das Grundkonzept des Mobilitätsplanes nämlich den Fokus auf die aktive Mobilität zu setzen. Aussagen wie: „...die Zeiten, in denen Städte rein auf das Auto ausgerichtet sind, sind vorbei...“ oder auch „.....wir wollen den schwächsten Verkehrsteilnehmern die größte Priorität zuschreiben.....“ wurden ausdrücklich begrüßt, da diese jahrzehntelange Forderungen der Regionale Süden waren. Konkret wurden neue Fußgängerachsen zu den neuen Stadtvierteln „Roud Lëns“ und „Metzeschmelz“ sowie die Erweiterung (endlich!) und Beschilderung des innerstädtischen Radwegenetzes vorgestellt. Die konsequente Unterbindung von Schleichverkehr mittels Modalfilter (z.B. versenkbare Poller) ist

begrüßenswert ebenso wie die Einrichtung von separaten Buskorridoren (CHNS=corridor à haut niveau de service) sowie die geplante Trasse der schnellen Tram über den Benelux-Platz. Hoffen wir, dass der neue Bürgermeister C. Weis die Umsetzung des PLM 2035 zur obersten Priorität erklärt!

## KÄERJENGER CONTOURNEMENT – ZWOU VARIANTEN GOUFEN INNERHALB VUN E PUER MÉINT VIRGESTALT!

Innerhalb weniger Monate wurden zwei weitere Varianten der Umgehungsstraße vorgestellt; die „Tunnel-Variante“ im März sowie die „St. Gobain-Variante“ im September. Hätte die Tunnel-Variante nach genauer Prüfung eventuell akzeptiert werden können, so müssen wir jedoch den letzten Vorschlag, die St. Gobain-Variante entschieden ablehnen. Entgegen der Behauptung des Ministers F. Bausch, dass diese Variante optimal wäre da die Natur am wenigsten zerstört würde, ergab die Gegenüberstellung der Pläne, dass die zerstörte und versiegelte Fläche beider Wälder (Bobësch, Zäemer-bësch) in beiden Varianten nahezu identisch ist!

Die neue Trasse würde sogar mehr vom europäisch geschützten Baumbestand (Eichen-Hainbuchenwald) zerstören als die alte, 2016 zurückbehaltene Variante 2. Hinzu kommen noch die indirekten Auswirkungen wie der „effet lisière“ und die Umweltbelastungen durch Schadstoffemissionen (NOx, Feinstaub) und Lärm wodurch die weitere Nutzung als Naherholungsgebiet sicher ausgeschlossen wäre. Da durch die neue Variante auch das nationale Naturschutzgebiet „Dréckwiss“ teilweise zerstört würde, lehnte die Regionale Süden diese Straßenvariante gemeinsam mit der BIGS und der N&E Sektion Sanem entschlossen ab.



## KONTAKT

Fränz HENGEN  
francis.hengen@education.lu