

Luxemburger Wort

für Wahrheit und Recht

10° / 20°



Freitag, den 18. September 2015 - Jahrgang 167 - Nummer 217

www.wort.lu

Telefon: 4993-1 - Abo-Hotline: 4993-9393

Verleger: Saint-Paul Luxembourg

Nordstraße vor Fertigstellung

Interview mit Roland Fox von der Bauverwaltung

Lorentzweiler. Am kommenden Mittwoch wird das letzte Teilstück der Nordstraße in Betrieb genommen. Seit den ersten Arbeiten an dieser Strecke 1979 sind also mittlerweile rund 36 Jahre vergangen, bis dieses Jahrhundertprojekt endlich vollendet werden konnte.

Sozusagen Generationen Verantwortlicher bei den Ponts et Chaussées haben an dieser Verkehrsachse mitgearbeitet. Einer der hauptverantwortlichen Planer für den Streckenabschnitt Mersch-Kirchberg und insbesondere für das letzte Teilstück zwischen Lorentzweiler und Waldhof, das nun für den Verkehr freigegeben wird, ist Roland Fox, „Ingénieur première classe“ bei der Brücken- und Straßenbauverwaltung. Das „Luxemburger Wort“ hat sich mit

ihm über Herausforderungen und Gründe der doch recht beachtlichen Verzögerungen im Zusammenhang mit dem Bau dieser so genannten Ostvariante der Nordstraße unterhalten, die am 30. April 1992 mit großer Mehrheit im Parlament bewilligt wurde.

Dabei betonte er u. a. dass die bedeutenden Verzögerungen ganz bestimmt nicht durch fehlendes Know-how oder etwa Unfähigkeit der beteiligten Planer entstanden sind. Abgesehen davon, dass der Zeitrahmen für die Realisierung von vornherein relativ optimistisch gewesen sei, hätten auch noch eine Reihe unvorhersehbarer Vorkommnisse eine schnellere Fertigstellung unmöglich gemacht. (NiM)

IM FOKUS

Seite 12-13

DER KOMMENTAR

Ein langer Weg ...

Der Weg bis zur Vollendung der Nordstraße war ein sehr langer. Und er führte nicht über eine Autobahn, sondern eher über verschlungene, für die Öffentlichkeit oft verborgene Pfade. So verborgen wie beispielsweise eine Studie des Umweltministeriums Anfang der 1990er, in der angeregt wurde, dass das Ösling zusammen mit der belgischen Ardennenregion und der deutschen Eifel eine starke ökonomische Region bilden sollte, um die Nordstraße überflüssig zu machen. Wenn dann trotzdem noch der Bedarf bestehe, sich nach Luxemburg-Stadt zu begeben, könnten z. B. die Einwohner aus Uffingen und Clerf die belgische Autobahn über Bastogne und Arlon benutzen, die Einwohner aus Hosingen und Vianden den Weg über Bitburg und Trier! Ein andermal meinten Stimmen aus dem Umweltministerium, es sei ganz und gar nicht sicher, dass die Nordstraße dem Landesnorden zum wirtschaftlichen Aufschwung ver helfe. Das Risiko, dass die Region ausblute, könne nicht ausgeschlossen werden ... Da stellt man sich doch ernsthaft Fragen über die Weitsicht und auch Ehrlichkeit so mancher Politiker. Einer, der früher in der ersten Reihe stand, als es galt, gegen die Nordstraße mobil zu machen, ist der heutige Umweltminister. Ihm fällt pikantes am 23. September die Ehre zu, das letzte Teilstück der Nordstraße offiziell seiner Bestimmung zu übergeben. Wer böswillig ist, würde sagen: gerechte Strafe. Wie dem auch sei: Nun ist die lang ersehnte Autobahn endlich da. Das ist sehr gut! Und zwar nicht nur für den Norden des Landes. **NICO MULLER**

Nordstraße in Zahlen

Die Nordstraße führt über 33,3 Kilometer vom „Fridhaff“ oberhalb Diekirchs bis zum Kirchberg. Erste Arbeiten an der Verkehrsader, die von Kirchberg bis Colmar-Berg als Autobahn (A7) gebaut wurde, hat man bereits 1979 im nördlichen Teil durchgeführt. Es dauerte also 36 Jahre, bis die Straße fertiggestellt wurde. Das Jahrhundertwerk in Zahlen:

■ **Tunnels und Brücken.** 16 Brückenbauwerke zwischen „Fridhaff“ und Mersch (insgesamt 2.150 m) sowie zwei kleinere Tunnels (700 m). 39 Prozent Tunnels, neun Prozent Brücken und 52 Prozent freie Strecke zwischen Mersch und Kirchberg: Tunnel Kinderdorf Mersch (550 m), Tunnel Gousselerbiert (2.695 m), Tunnel Grouft (2.966 m), Tunnel Stafelter (1.850 m), Viadukt über das Alzettetal (890 m), Wildbrücke Réngelbour (150 m), Viadukt Glaasbuurgrohn (211 m), Viadukt Groussheck (185 m).

■ **Kosten.** „Fridhaff“ – Mersch: 170 Mio. Euro; Strecke Mersch – Kirchberg 722 Mio. Euro; Gesamtkosten 892 Mio. Euro.

■ **Sicherheit.** Tunnel Gousselerbiert: acht Verbindungsgalerien (alle 300 m), 26 Notrufnischen (alle 100 m); Tunnel Grouft: zehn Verbindungsgalerien (alle 270 m), 62 Notrufnischen (alle 100 m); Tunnel Stafelter: sechs Verbindungsgalerien (alle 270 m), 40 Notrufnischen (alle 90 m); im Total 116 Überwachungs- und 106 Brandüberwachungskameras in den beiden Tunnels Grouft und Stafelter.



Roland Fox, Ingenieur bei der Bauverwaltung, über den Zeitrahmen beim Bau des Nordstraßen-

„Vielleicht etwas zu optimis

Herausforderungen und Gründe der Verzögerungen beim Bau der Ostvariante aus der

In wenigen Tagen wird das letzte Teilstück der Nordstraße, die über 33,3 Kilometer von Kirchberg bis Friedhof oberhalb Diekirchs führt, in Betrieb genommen. Seit den ersten Arbeiten an dieser Strecke 1979 sind also mittlerweile rund 36 Jahre vergangen, bis dieses Jahrhundertprojekt endlich vollendet werden konnte.

VON NICO MULLER

Sozusagen Generationen Verantwortlicher bei den Ponts et Chaussées haben an dieser Verkehrsachse mitgearbeitet. Einer der hauptverantwortlichen Planer für den Streckenabschnitt Mersch – Kirchberg und insbesondere für das letzte Teilstück zwischen Lorentzweiler und Waldhof, das nun für den Verkehr freigegeben wird, ist Roland Fox, „Ingénieur première classe“ bei der Brücken- und Straßenbauverwaltung. Das „Luxemburger Wort“ hat sich mit ihm über Herausforderungen und Gründe der doch recht beachtlichen Verzögerungen im Zusammenhang mit dem Bau dieser so genannten Ostvariante der Nordstraße, die am 30. April 1992 mit großer Mehrheit im Parlament bewilligt wurde, unterhalten.

■ **Roland Fox, die Nordstraße wird oft als Jahrhundertprojekt bezeichnet. Ist dieses Projekt, soweit Sie damit zu**

tun hatten, für Sie so etwas wie das Lebenswerk?

Seit 2000, zwei Jahre nachdem die Arbeiten an der Ostvariante begonnen hatten, bin ich nun bereits mit diesem Teilstück beschäftigt. Ein großer, langer Tunnel in schwierigem, weil abwechselndem Material und ein etwas kleinerer in fast nur felsigem Material, das Ganze noch unter strengen Umweltauflagen: So etwas baut man nur einmal in seiner Laufbahn. Von daher kann man schon von Lebenswerk reden.

■ **Was war für Sie als einer der Hauptplaner der „Plat de résistance“ auf diesem Teilstück?**

Das war ganz klar der Tunnel Grouft: von der Technik, Größe, dem finanziellen Aufwand und auch dem Umgang mit der Bevölkerung her. Es existieren im Land mit den Tunnels Grouft, Markusberg, Gous-



Seit 15 Jahren dabei: Für Roland Fox ist das Mitwirken an der Fertigstellung der Nordstraße so etwas wie ein Lebenswerk. (FOTOS: NICO MULLER)

selberbiert, Stafelter und Howald fünf Tunnels der neuesten Generation. Aber alle, die am Tunnel Grouft mitgearbeitet haben, wurden sich spätestens während des Baus bewusst, dass er eine andere Liga ist.

■ **Was waren die größten Herausforderungen bei der Realisierung des südlichen Teils der Nordstraße?**

Neben bautechnischen Herausforderungen insbesondere beim Tunnel Grouft stellte uns auch ein neues Risikobewusstsein über Tunnel-sicherheit bei der Bevölkerung sowie den politisch Verantwortlichen nach einer Reihe Unfällen in den Tunnels unter dem St. Gotthard, dem Mont-Blanc bzw. in Kaprun vor immer neue Herausforderungen, zumal das Normenwerk dadurch ständig änderte.

Darüber hinaus stellte auch der Umgang mit der Bevölkerung eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar. Als z. B. die Großbaustelle vor Lorentzweiler begann, wurden wir nicht mit offenen Ar-

men empfangen. Angesichts der Tatsache, dass wir so etwas wie eine große Fabrik waren mit 350 Arbeitern und dazu noch einer lärmenden Betonzentrale in unmittelbarer Nähe der Ortschaft, war dies auch verständlich. Eine große Verantwortung lag ebenfalls auf unseren Schultern, was die saubere Verwaltung der riesigen Budgets mit bis zu 200 Mio. Euro anbelangte.

■ **Ursprünglich sollte der Bau der Ostvariante, der 1998 begann, 2007 fertiggestellt sein. Warum hat es dann doch bis September 2015, also fast doppelt so lange, gedauert?**

Nun, vielleicht wurden die Dinge im Vorfeld ein bisschen zu optimistisch gesehen. Es gibt eine Reihe von Gründen für den Verzug. So wurde z. B. ein technisches Los beim Tunnel Gousselerbiert während eines Jahres nicht zugeschlagen. Auch gab es wegen geologischer Probleme und einer Versicherungsaffäre einen Baustopp, der die Eröffnung des Tunnels um zwei Jahre verzögerte.



Das Teilstück Kirchberg-Waldhof wurde 2002 in Betrieb genommen. In ein paar Tagen wird die A 7 hier nicht schon nach 1,4 km wieder zu Ende sein ...

Abschnitts Mersch - Kirchberg

tisch“

Sicht eines Insiders



Blick auf die neue Autobahn hinter der 150 Meter breiten Wildbrücke „Rängelbour“ auf dem „Haeschtreferberg“.

„ Es dauerte nicht länger, weil man vielleicht unfähig ist.“

Roland Fox

Des Weiteren zog sich die Vergabe des Tunnels Grouft hin. Die Arbeiten wurde Anfang 2003 ausgeschrieben, der Zuschlag erfolgte allerdings erst Ende 2004. Anstelle Anfang 2003, wie ursprünglich geplant, begannen die Arbeiten am Grouft erst im Februar 2005.

Wegen einer Gerichtsaffäre auf einem technischen Los beim Tunnel Grouft wollten wir vorsichtshalber das Urteil abwarten, bevor wir den Tunnel Stafelter, mit einem ähnlichen Lastenheft, ausschreiben. Ursprünglich war geplant, die beiden Tunnels mehr oder weniger gleichzeitig zu graben. Tatsächlich wurden sie dann aber u. a. aus oben genanntem Grund nacheinander gebaut. Anstelle in der ersten Hälfte des Jahres 2003 wurde der Stafelter erst im September 2008 in Angriff genommen.

Darüber hinaus muss man berücksichtigen, dass sich die Normenlage im Laufe der Zeit ständig änderte, so dass wir technische Lose nicht zu früh festschreiben wollten. Es hat nämlich keinen Sinn, ein Dossier abzuschließen und erst zwei Jahre später auszuschreiben. Die einzelnen Rückstände haben sich im Laufe der Zeit so kumuliert, dass eben dieser Zeitverlust zustande kam.

■ Kann die Nordstraße, die so lange nach der Planung erst fertiggestellt wurde, den heutigen Anforderungen überhaupt noch gerecht werden?

Wir haben zusammen mit der Stadt Luxemburg Simulationen ange stellt, die von rund 30 000 Fahrzeugbewegungen am Tag ausgehen.

Dies ist in etwa so viel wie beispielsweise auf der Saarauto bahn. Um unnötige Verkehrsknoten auf Kirchberg zu vermeiden, wird z. B. der Kreisverkehr Serra vor den Ausstellungshallen flüssiger gestaltet. Es wird eine Weile dauern, bis sich der Verkehr umverteilt hat.

■ Oft wird behauptet, im Ausland gehe alles schneller beim Straßen- und Tunnelbau. Was sagen Sie dazu?

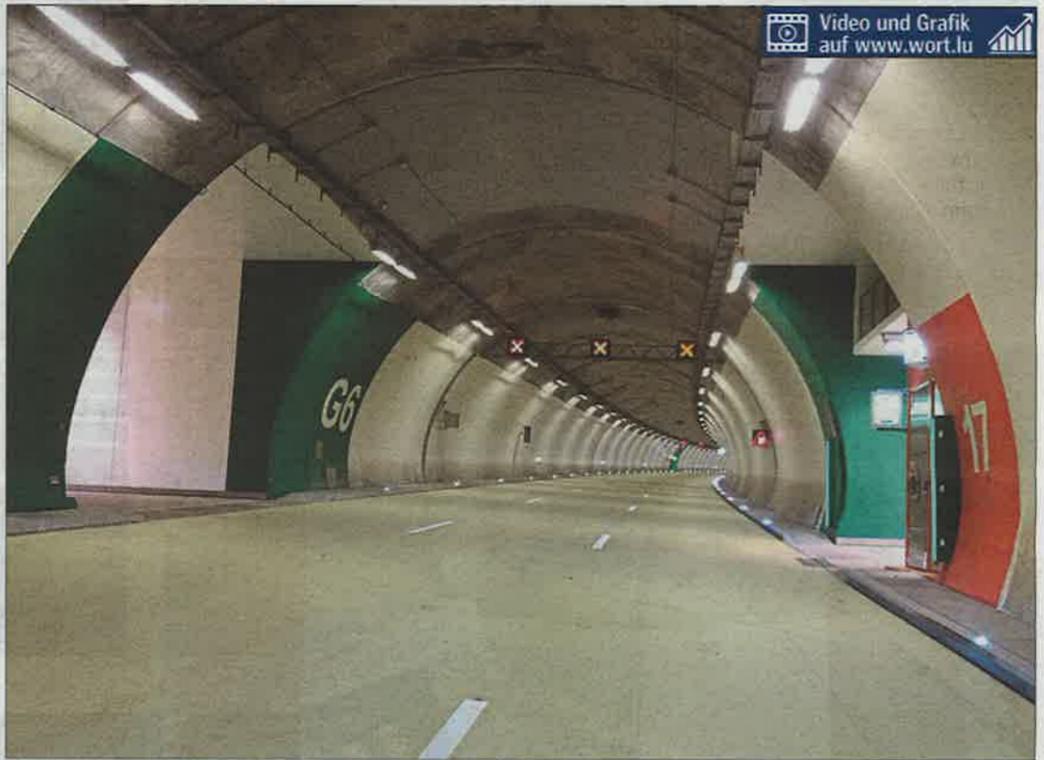
Fest steht, dass es hierzulande nicht länger dauert, weil man vielleicht unfähig ist. Möglicherweise hat es damit zu tun, dass wir das vorgegebene Regelwerk genau anwenden. Was allerdings mit Sicherheit eine Rolle spielt, ist die Tatsache, dass die Technik, die in den Tunnels eingebaut wurde, auf Maß angefertigt wurde, also kein Standard ist. Wir haben denn auch nichts überstürzt und sind in aller Hinsicht auf Nummer sicher gegangen. Die ganze Technik auf dem gesamten Streckenverlauf wurde auf Herz und Nieren geprüft, so dass dem Verkehrsteilnehmer nun höchst moderne zusätzliche 8,3 Kilometer Autobahn zur Verfügung stehen.

■ Wenn Sie noch einmal am Anfang der Planungen stünden, was würden Sie heute anders machen?

Im Nachhinein würde man bei jeder Baustelle immer dieses oder jenes anders machen. Im Großen und Ganzen haben wir die Autobahn sehr gut hinbekommen. Vielleicht würde man aber heute die Diskussion über den Unterhalt vor allem der Tunnels intensiver führen, um ihn optimieren zu können. Die technische Ausrüstung ist nämlich hoch sensibel, benötigt regelmäßigen Unterhalt und kostet deswegen viel Geld.

LOKALES

Seite 26



Video und Grafik auf www.wort.lu

Der Tunnel Grouft: Er ist vollgestopft mit Technik, erfüllt alle derzeit gültigen Normen locker und kann von daher getrost als eines der modernsten Bauwerke seiner Art weltweit bezeichnet werden.



Alzetteviadukt bei Lorentzweiler: Der 890 Meter lange Riesensteg ruht auf nicht weniger als 156 Pfeilern und führt über den Verteilerkreis Lorentzweiler direkt in den Tunnel Grouft.



Blick auf die Nordstraße bei Lorentzweiler mit dem Verteilerkreis und dem Alzette-Viadukt im Hintergrund.