

„Ich liebe technische Herausforderungen“

ROLAND FOX „Es sind intelligente Tunnels“



Foto: Hervé Montaigu

Roland Fox, „Chef de division des travaux neufs“ der Straßenbauverwaltung, an der Einfahrt des Tunnels Stafelter

Jean-Marie Backes (Text),
Hervé Montaigu (Fotos)

„Et ass interessant fir en Ingénieur, esou e Chantier ze hunn“, meinte Roland Fox, „Chef de division des travaux neufs“ bei der Straßenbauverwaltung. Er leitete den Bau des Streckenabschnitts der Nordstraße zwischen Lorentzweiler und Waldhof.

Am 23. September wird die Nordstraße nach 18 Jahren Bauzeit eröffnet. Was macht Roland Fox am 24. September? Der stets gut gelaunte Fox grinst, nimmt tief Luft und sagt:

„Ich werde am Morgen des 24. September nach einer kleinen Feier im Rahmen der hoffentlich erfolgreichen Eröffnung vielleicht etwas später aufstehen und dann zum Büro fahren. Es warten dort andere Projekte wie 'Ban de Gasperich', 'Liaison Micheville' und Vorbereitung für die Tram, bei der ich mich persönlich um den Streckenteil außerhalb der Stadt Luxemburg kümmern werde. und. und ...“

Zur Nordstraße. Die beiden Tunnels sind mit einer hochmodernen Sicherheitstechnik ausgestattet. Ist alles funktionsbereit?

Die funktioniert jetzt optimal, wenn kein Verkehr ist. Nach der Eröffnung muss diese Technik aber auch „lernen“, mit dem Verkehr zu arbeiten. Es läuft dann ein Testbetrieb unter realen Verhältnissen.

Einige Parameter laufen jetzt mit einer theoretischen Einstellung. Da werden wohl noch einige Feineinstellungen notwendig sein. Dann könnte schon mal während der ersten Wochen der Streckenabschnitt für einige Stunden gesperrt werden müssen.

Gab es technische Probleme während der Bauphase der Tunnels Grouft und zum 'Waldhoff'?

Es gab wohl Probleme, aber keine, die nicht lösbar gewesen wären. An einigen Stellen war Sand, wo Fels vermutet wurde. Nicht tragfähige Bodenschichten und Wasser gab es auch schon mal. Alle Probleme konnten wir mit unseren Mitteln regeln. Es war oft schwierig, aber nie kritisch.“

In Lorentzweiler wurden durch die Sprengungen an etwa 50 Häusern Schäden gemeldet. Wie steht es um die Entschädigungen?

Ja, es gab Risse in etwa 50 Häusern. Laut meinem Kenntnisstand wurden einige Personen entschädigt, aber es stehen auch noch Gerichtsverfahren mit mehreren Betroffenen und der Versicherung an. Von meiner Seite kann ich nur sagen, dass sämtliche Sprengungen nach den internationalen Normen ausgeführt wurden und auch dementsprechend beleet sind.

Die Tunnels betreffend: Sind diese hochtechnisierten Anlagen nicht anfällig für Pannen, was bei ständigen Reparaturen zu Tunnelsperrungen führen kann?

(lacht) Die Tunneltechnik liegt weit über der Norm. Fällt also ein System aus, ist man immer noch in der internationalen Norm und kann den Tunnel weiterhin betreiben. Die rezente Sperrung einer Spur im Tunnel Gousselerberg ist dadurch bedingt, dass eine Lamelle in einem Ventilator defekt war und die nicht vorrätig war. Fest steht aber, dass die Tunnels zweimal jährlich komplett gesperrt werden, weil die international vorgeschriebenen Sicherheitschecks durchgeführt werden

müssen. Man muss immerhin bedenken, dass es sich hier um insgesamt sechs Tunnelröhren von jeweils 7,4 Kilometern handelt.

Ihr Fazit nach acht Jahren Baustellenleiter?

Gerne blicke ich auf die vergangenen acht Jahre zurück. Es war eine Herausforderung, die Spaß machte. Ich hatte die Verantwortung des Bauherrn mit dem Umgang von öffentlichen Geldern. Das waren 7 Millionen Euro pro Monat, die die Unternehmen monatlich ausgezahlt bekamen. Sie mussten ihre Arbeiter bezahlen. Da mussten oft schnelle und pragmatische Lösungen vor Ort auf der Baustelle im Sinne der Sicherheit und des finanziellen Rahmens getroffen werden.

Das Ganze durfte nie ins Schleppen geraten. Dass die Baustelle lange dauerte, ist auch darauf zurückzuführen, dass während der Bauphase zusätzliche, von den internationalen Behörden vorgeschriebene Sicherheits-

maßnahmen berücksichtigt werden mussten. Froh bin ich über die Tatsache, dass der Bau nie durch Querelen oder Prozesse ins Stocken geriet.

Am Schluss unseres Gesprächs weist Roland Fox auf die sehr gute Zusammenarbeit mit allen Akteuren hin. „Ech hunn onheemleche Respekt virun de Mineuren an den Aarbechter, déi di zwee Tunnelen an d'Strooss gebaut hunn.“ Es waren hauptsächlich luxemburgische Unternehmen, die alle Arbeiten ausgeführt haben. Ich habe gut mit den Firmenchefs, dem Lorentzweiler Bürgermeister und mit den Arbeitern im Tunnel zusammengearbeitet.“

Wir verlassen das profane Container-Bürogebäude auf Waldhof und begeben uns entlang der ausgedienten Stiefelwaschanlage in Richtung Tunnel Stafelter. Die Baustellen-Büros kommen weg, dort wird dann ein sogenannter „Poste médical avancé“ eingerichtet.

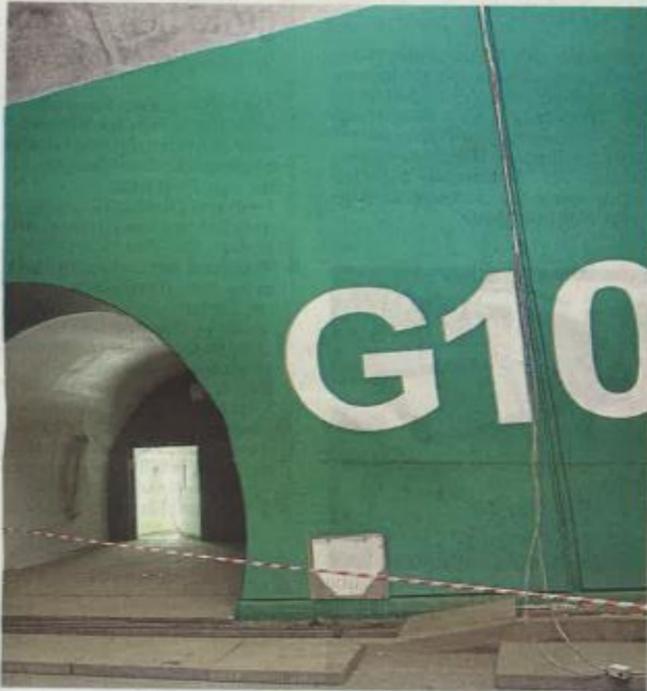
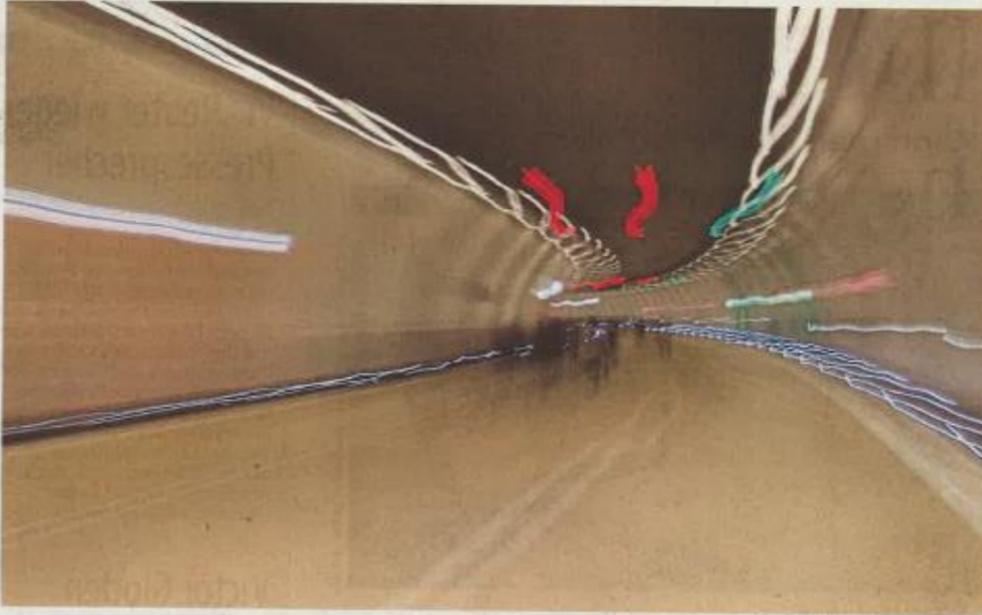


Einfahrt zum Tunnel Grouft (auf Lorentzweiler Seite)

Nordstrooss
Unsere Serie im Überblick

Seit dem 1. September veröffentlichen wir täglich eine oder mehr Seiten zum Thema „Nordstraße“. Hier die einzelnen Termine:

- 1. September
Die Entstehungsgeschichte der Nordstraße
- 2. September
Die (fast) definitive Fresse und die erste Abstimmung in der Abgeordnetenkammer
- 3. September
Bau der Brücke in Colmar-Berg, Anschluss der Nordstraße an das Zentrum
- 4. September
Diskussionen im Parlament und zweite Abstimmung
- 5. September
Zustimmung Colmar-Berg + Mersch
- 7. September
Tunnel- und Brückenbau auf 3,497 km
- 8. September
„Gousselerberg“ - längster Tunnel der Nordstraße
- 9. September
Gespräch mit einem Tunnelbauer
- 10. September
Brückenbau zwischen Lorentzweiler und Waldhof
- 11. September
Durchbruch des Tunnels „Gousselerberg“
- 12. September
Verschiebungen der Wand im Tunnel „Gousselerberg“ sorgen für große Verplaudern beim Bau
- 14. September
Wiederöffnung der Nordstraße ab Lorentzweiler Richtung Kirchberg
- 15. September
Mehrmalige Verzögerung von Zusatzbudgets - Kostenvorläufen
- 16. September
Gespräch mit dem heutigen verantwortlichen Ministro (François Bausch)
- 17. September
Gespräch mit den Verantwortlichen und Ingenieuren der Straßenbauverwaltung
- 18. September
Sicherheit in den Tunnels
- 19. September
Gespräche mit den Bürgermeistern der an der Nordstraße gelegenen Gemeinden. Entlastung?
- 21. September
Definitive Kosten und Travertinführung
- 22. September
Die Geschichte der Nordstraße in Bildern
- 23. September
Die Nordstraße wird für den Verkehr freigegeben



Tunnels Grouft / Stafelter



MAX BÖGL
Fortschritt baut man aus Ideen.



FELIX GIORGETTI
S.A.R.L.
ENTREPRISE GENERALE
DE CONSTRUCTION