



Foto: Editpress/Hervé Montaigu

Auf dieser Industriegründe soll das Projekt „Wunne mat der Woltz“ entstehen und 2.300 Menschen ein Dach über dem Kopf bieten

Auf einem Auge blind

LANDESPLANUNG Nur mal so zur Erinnerung ...

Roger Infalt

„Im Wohnungsbauministerium wurde der Masterplan zur Schaffung des neuen Wohnviertels auf den alten Wiltzer Industriegründen präsentiert. Auf die Ardennen-Hauptstadt wartet ein Musterprojekt nachhaltiger Stadtplanung.“ So stand es Anfang dieses Jahres in der Presse zu lesen. „Ein Musterprojekt“, das rund 2.300 Menschen ein Dach über dem Kopf bieten soll. Gut so! Schade nur, dass bei dieser „nachhaltigen Stadtplanung“ die allgemeine Landesplanung vergessen wird.

Wir blättern gleich einmal bis ins Jahr 2010 zurück: „Dem Nord-Abgeordneten André Bauler (DP) zufolge hat der Kanton Wiltz seit Jahren Schwierigkeiten damit, seine Wirtschaft zu diversifizieren und neue Arbeitsstellen zu schaffen.“ (siehe *Tageblatt* vom 4. November 2010). „Bereits Ende 2007 verzeichnete man hier eine Arbeitslosenquote von 6,4 Prozent, während sie im Landesdurchschnitt bei 4,7 Prozent lag. In einer parlamentarischen Anfrage an Wirtschaftsminister Jean Krecké spricht Bauler von den Problemen, die Industriegründen bei Wiltz neu zu erschließen.“

Die Nutzung der Industriegründen hat eine lange, sehr lange Vorgeschichte. Bereits unter Innenminister Michel Wolter (1999 bis 2004) ging davon die Rede. Vor langer Zeit sei zum Projekt „Revalorisierung der Wiltzer Industriegründen“ ein „Plan directeur“ für das gesamte Areal vorgestellt worden, hieß es am 15. Oktober 2010 in einem Gespräch des *Tageblatt* mit dem Wiltzer Bürgermeister Fränk Arndt. „Wir haben eine Arbeitsgruppe unter dem Impuls des zuständigen CSV-Ministers Marco Schank ins Leben gerufen. Wir wurden uns nun endlich über das Sanierungskonzept einig. Wir wissen nun genau, wo saniert werden muss, wie wir mit der Wiltz umzugehen haben, usw. Jetzt wird die Rentabilitätsberechnung erstellt“, so Arndt da-

mals weiter. „Am 15. November sei ein Treffen zwischen der Gemeinde und den zuständigen Ministerien vorgesehen. Dann wird die Entscheidung über das Konzept fallen.“ Wie gesagt, das war 2010! Wir schreiben heute das Jahr 2021.

Elf Jahre später

„Wohnen, Arbeit, Schule und Freizeitgestaltung sollen hier in einer Art und Weise zusammengebracht werden, die das Benutzen des Autos auf ein Minimum reduziert.“ So preist man das „Musterprojekt“ heute an. Nun soll es endgültig so weit sein: Am 20. Januar wurde im Wohnungsbauministerium der Masterplan für die Schaffung eines neuen Stadtviertels präsentiert. Bis 2035 sollen an der Wiltz bis zu 1.000 Wohneinheiten für rund 2.300 neue Bürger sowie etwa 450 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Es geht unter anderem von ressourcenschonender Planungspolitik die Rede, man spricht von neuen und innovativen Maßstäben in allen möglichen Bereichen, von Zirkularwirtschaft usw., usf.

Hört und sieht sich alles schön und gut an. Ganze 19 (!) Ministerien und Verwaltungen sollen an der Planung beteiligt gewesen sein. Hut ab! Doch bei diesem „Musterprojekt“, wie übrigens auch bei allen anderen (Wohnungs-)Bauprojekten, die in den nächsten Jahren im Norden realisiert werden sollen, bleibt leider eine Frage unbeantwortet: Wie kommen diese Leute später zu ihren Wohnungen bzw. zu ihren Arbeitsplätzen, zu den Einkaufszentren, zum Arzttermin in den Kliniken, usw., usf? Mit dem öffentlichen Transport? Wunderschön denken der grünen Politiker! Es wird sich spätestens 2035 zeigen, dass die Realität ganz anders aussieht. Und was passiert dann?

Warum wir uns diese Frage stellen? Ganz einfach: Seit Jahrzehnten ächzt eine ganze Region, die tagtäglich unter einer riesigen Blechlawine unterzugehen droht. Wir reden von der Region um das Verkehrsnadel-

öhr Ettelbrück. Täglich bewegen sich heute bereits rund 13.000 Fahrzeuge im Schrittempo zwischen Ettelbrück und Niederfeulen in Richtung Wiltz. An den Werktagen wurden auf der 1993 als Provisorium angelegten Entlastungsstraße 2019/2020 im Durchschnitt rund 12.000 Autos sowie 1.000 Busse, Liefer- und Lastwagen gezählt. In Anbetracht des weniger hohen Verkehrsaufkommens an den Samstagen und Sonntagen liegt die Zahl der Fahrzeuge auf diesem engen Straßenabschnitt bei rund 628.000 Fahrzeugen (!) im Monat.

Seit Jahrzehnten bekannt

Wir möchten an dieser Stelle auch an Folgendes erinnern: Vor nunmehr fast 22 Jahren hatte die Straßenbauverwaltung bereits mit Studien belegt, dass die bestehende kleine Umgehung am Ettelbrücker Marktplatz entlang und der oben erwähnte Verteilerkreis dem Verkehrsaufkommen nicht gerecht werden können. Aufgrund der damals durchgeführten Studien hatten die Ingenieure ein komplettes Vorprojekt für eine wahre Entlastungsstraße ausgearbeitet und zur Verabschiedung an den damals verantwortlichen CSV-Bautenminister Claude Wiseler weitergeleitet. In den Begleitdokumenten, die mit den Plänen auf den Instanzenweg geschickt wurden, stand unter anderem Folgendes: „La mise en service du petit contournement d'Ettelbruck en 1993 a nettement amélioré le flux de trafic dans le centre d'Ettelbruck, mais il faut toujours mettre en évidence que cette route a été conçue pour délester le centre d'Ettelbruck moyennant un projet peu coûteux à réaliser en un temps record tout en sachant que ce contournement ne pourrait ni résoudre les problèmes de trafic en direction de Bastogne à long terme, ni les problèmes de sécurité qui se posent dans la descente dangereuse de Feulen en direction d'Ettelbruck.“ Und weiter: „En ce qui concerne la charge du trafic ac-



Foto: Editpress/Tania Feller

Das Nadelöhr Ettelbrück ist seit Jahren ein großes Problem für den Verkehr in und aus Richtung Norden

tuelle de cette route, la limite de capacité pour le giratoire près de l'Alzette est déjà largement dépassée pendant les heures de pointe.“

Von der damals bereits dringend notwendigen Entlastungsstraße wollte der zu dem Zeitpunkt amtierende Bautenminister Claude Wiseler (CSV) nichts wissen und die CSV-Führung der Gemeinde Ettelbrück wollte ihren Parteikollegen nicht drängeln. Mit dem Resultat, das wir heute kennen. Dazu sei aber auch noch Folgendes erwähnt: Vor nunmehr 27 Jahren (!) befassten sich die Planer der „Ponts et Chaussées“ schon einmal mit der Trasse einer Entlastungsstraße Richtung Wiltz/Bastogne...

Längst kein lokales Problem mehr

Der Vollständigkeit halber sollen wir ebenfalls erwähnen, dass sich auf der Umgehungsstraße B7 (Teil der Nordstraße) in und aus Richtung Fridhaff heute Tag für Tag etwa 24.000 Fahrzeuge einen Weg suchen, um an Ettelbrück vorbeizukommen. Ein Weg, der zu manchen Tageszeiten nur mit viel Geduld zu bewältigen ist. Dieses Verkehrsproblem ist längst kein lokales Problem mehr, sondern hat einen regionalen Charakter bekommen und sollte denn auch dementsprechend einer Lösung zugeführt werden, noch bevor es zum absoluten Kollaps kommt!

Auf der genannten B7 staut der Verkehr tagtäglich an Schieren vorbei bis zur Autobahnbrücke (A7) in Colmar-Berg. Der Hauptverursacher dieser Rückstaus ist einmal mehr der Verteilerkreis am Eingang von Ettelbrück. Da-

zu kommt, dass die zweispurige A7 in Höhe der erwähnten Brücke in die einspurige B7 mündet und die erlaubte Geschwindigkeit dort schlagartig von 130 km/h auf 70 km/h radarüberwacht gesenkt wird. Viele Fahrer, die auf der A7 Richtung Norden unterwegs sind, fahren schon auf Roost von der Autobahn ab und suchen sich dann einen (Schleich-) Weg durch die umliegenden Ortschaften Richtung Niederfeulen, um dort die N15 Richtung Bastogne zu erreichen.

Man kann es nicht oft genug sagen: Sowohl die Lokal- als auch die Landespolitiker wissen nunmehr seit Jahrzehnten (!) um die schwerwiegenden Verkehrs- und Sicherheitsprobleme an diesem nationalen Verkehrsknotenpunkt. Probleme, die mit der Zeit immer größer wurden und wohl auch dank der vielen ausstehenden, gutgemeinten Bauprojekte in der nördlichen Hälfte des Landes in naher Zukunft kaum bis gar nicht geringer werden. Ganz im Gegenteil.

Die Planer und Entscheider sollten endlich aufhören, auf einem Auge blind zu sein. Es wäre dringendst an der Zeit, dass sich die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden mit den zuständigen staatlichen Instanzen und Ministerien gemeinsam an einen Tisch setzen und jeder endlich über den Rand seines Tellers hinausschaut. Und das nicht nur allein in Sachen adäquate Verkehrsverbindungen, sondern auch was die seit zwei Jahrzehnten ausstehende Diversifizierung der Wirtschaft im Norden anbelangt.

Man könnte zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen! Und zudem zusammen mit der Basis Landesplanung machen, die diese Bezeichnung auch wirklich verdient hat.