

## Der Norden - nicht ganz vergessen

In den Augen vieler Bürger des Nordens wurde das Ösling in den vergangenen Jahren - sogar Jahrzehnten - vergessen. Die JDL Norden zeigt sich erfreut, dass diese Tatsache nun der Vergangenheit angehört. In der Tat wird auch den Bürgern des Nordens wieder Beachtung geschenkt: Die sogenannte „Nordstrooss“ soll im Herbst 2015 eröffnet werden, in Clerf wird ein Lyzeum errichtet, die N7 wird in Angriff genommen,...

Ein kleines „Bémol“ muss allerdings zurückbehalten werden: Trotz vieler Gesuche N7-Nutzer, wird diese Strecke nicht durch eine zusätzliche Kriechspur erweitert. Das hierfür ausschlaggebende Argument bezieht sich auf die +/- 11.000 Fahrzeuge, welche durchschnittlich pro Tag auf dieser Strecke unterwegs sind. Die statistische kritische Masse von 18.000 Fahrzeugen ist somit noch nicht erreicht. Bedenkt man jedoch, dass sich die Menge der in Luxemburg immatrikulierten Fahrzeuge im steten Wachstum befindet<sup>1</sup>, muss man leider feststellen, dass die obengenannte „kritische Masse“ wohl schätzungsweise 2020 zur alltäglichen Realität wird. Es scheint ein offenes Geheimnis zu sein, dass durch die Eröffnung der „Nordstrooss“ auch die Anzahl der im Norden lebenden Personen und damit die im Ösling verkehrenden Vehikel enorm steigen wird.

Zurzeit ist geplant, die Fahrbahn von 10.5 auf 12.5 Meter zu erweitern. Warum also nicht die Strecke - sofern möglich - auf 4 Spuren ausweiten? So würde man die sogenannte „3-Bahn“ erhalten und den Landwirten durch das Ergänzen einer „Kriechspur“ (*also einer 4. Spur*) erlauben die N7 weiterhin zu nutzen. Des Weiteren müsste das Linksabbiegen weitgehendst unterbunden werden damit die Sicherheit gewährleistet werden kann. Diese Unterbindung könnte größtenteils durch Leitplanken erreicht werden. Linksabbieger könnten dann, insofern möglich durch Unterführungen geleitet werden.

Die JDL Norden bestärkt die Regierung in ihrem Vorhaben, die durch Stau verursachten Wartezeiten am Kreisel „Fridhaff“ zu minimieren, „[...] wo es am Morgen eines jeden Werktages zu einem Dauerstau auf der N7 in Fahrtrichtung Süden, [...] kommt.“<sup>2</sup> Laut dem ‚Lëtzebuurger Journal‘ stellt der Kreisel „Fridhaff“ einen Engpass dar, der nicht mehr in der Lage ist, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Eine Möglichkeit wäre es, die Auf- und Abfahrten zum, und vom Kreisel auf 2 Spuren zu erweitern. Hier sieht die JDL Norden allerdings ein größeres Unfallpotential (siehe Kreisel Gluck in Luxemburg Stadt). Um dem obengenannten Dauerstau entgegenzuwirken und das Unfallpotential der erweiterten Auf- und Abfahrten zu minimieren könnte jedoch auch, wie bereits durch die Nordabgeordneten André Bauler und Edy Mertens vorgeschlagen, ein Nord-Süd-Bypass Abhilfe leisten. Dieser Bypass muss jedoch von vornherein richtig bemessen sein, damit sich die erhoffte Entlastung nicht in eine Belastung verwandelt. Da sich eine Bypass-Trasse jedoch auszahlt, beweist allein der Bypass am „Irrgärtchen“, welche den dortigen Kreisverkehr deutlich entlastet. Für ein solches Projekt spricht, dass sich bereits heute 50% der dafür notwendigen Grundstücke in öffentlicher Hand befinden. Diese Grundstücke sollten angeblich dazu genutzt werden, ein regionales Streusalz-Reservoir zu errichten. Dieses strategische Terrain darf dafür nicht in Frage kommen, da der Bypass doch in den Augen der JDL Norden eine Priorität darstellt. In der Tat ist die JDL Norden der Meinung, dass sich gegenüber des zum Bau eines Bypasses benötigten Areals sicherlich ohne Weiteres eine geeignete Stelle für ein solches Streusalzlager finden lässt, da sich auch hier Grundstücke im öffentlichen Besitz befinden.

Der Bypass „Fridhaff“ ist also dringend erforderlich und muss schnellst möglich gebaut werden.

---

<sup>1</sup> Quelle: <http://www.statistiques.public.lu/catalogue-publications/luxembourg/2012/PDF-17-12.pdf>

<sup>2</sup> Quelle: <http://www.journal.lu/article/loest-bypass-das-problem-fridhaff/>