

## Nordstad, Bahnhof Ettelbrück und Güterversorgung per Bahn

Für Städteplaner stellt es zweifellos eine Herausforderung dar, die Fläche des aktuellen Güterbahnhofs Ettelbrück in das Urbanisierungsprojekt einzubeziehen, bietet diese doch bislang ungeahnte Gestaltungsmöglichkeiten. Den von den Urbanisten entwickelten Modellen kann man einen gewissen Reiz nicht absprechen.

Leider vernachlässigt das Projekt bislang jedoch völlig, der Eisenbahn jene Rolle zukommen zu lassen, die ihr in der Entwicklung einer modernen Stadt im Interesse aller Beteiligten zusteht.

Diese Feststellung trifft sowohl auf den Personennahverkehr wie auf den Güterverkehr zu. Da besteht also noch erheblicher Nachholbedarf.

Bezüglich Güterverkehr und Bahnhofsanlagen müssen die folgenden Aspekte unabdingbar in die Planungen einfließen:

- Heute werden im Güterbahnhof Ettelbrück jährlich viele tausend Tonnen an Hochofenschlacken, Steinen und Sand, welche mit Direktzügen aus Differdingen oder aus dem Ausland herangefahren werden, von der Bahn auf LKW umgeladen. Verschwindet diese Umschlagmöglichkeit, so entsteht eine erhebliche Mehrbelastung von Mensch und Umwelt durch zusätzlichen Lastwagenverkehr.
- Die Lage des aktuellen Güterbahnhofs Ettelbrück ist recht günstig: bestehende intakte Bahninfrastruktur abseits von Häusern und somit keine Lärm- und Staubbelastung von Anwohnern, sowie ein optimaler Strassenanschluss, können die LKW, welche die regionale Verteilung übernehmen doch ohne Ortschaften zu durchqueren zur Nordstrasse gelangen. Die geplante „Zone d'activités Friedhaff“ ist ebenfalls schnell vom Güterbahnhof Ettelbrück erreichbar. Einen Ersatzstandort mit vergleichbar günstigen Bedingungen zu finden dürfte schwierig werden.
- Übrigens: Grosse Städte wie z.B. Zürich und Amsterdam planen - zum Teil sind die Projekte sogar bereits Realität - an einer partiellen Güterversorgung der Innenstädte per Strassenbahn. Ein Konzept, das zwar so nicht auf ein Mittelzentrum wie die Nordstad übertragbar ist, allerdings klar aufzeigt, dass bereits heute ein Umdenkprozess in punkto Güterversorgung der Städte eingesetzt hat.
- In einer Nordstad sollte die Güterversorgung per Bahn zukünftig eine grössere Rolle spielen. Die zentrale Lage des Güterbahnhofs spricht also klar dafür, diesen beizubehalten, sprich auszubauen. Auch in diesem Bereich kann die Nordstad innovativ sein und neue Akzente setzen.
- Die Gleisanlagen des Bahnhofs Ettelbruck sind darüber hinaus für die Bedienung der Linie 2b nach Bissen zur Versorgung des ArcelorMittal-Werks unverzichtbar. Eine Auflassung dieses Bahnanschlusses würde ebenfalls eine erhebliche Steigerung des LKW-Verkehrs generieren.
- Ein auf zwei Durchgangsgleise zurückgebauter Bahnhof Ettelbrück stellt die Überlebensfähigkeit der gesamten Nordstrecke in Frage, da sowohl die Organisation des Personenverkehrs, wie die des Streckenunterhalts erheblich erschwert werden.
- Ein grundlegend zu modernisierender Personenbahnhof Ettelbrück, dem übrigens ein neues, den heutigen Bedürfnissen angepasstes Empfangsgebäude gut zu Gesicht stehen würde, benötigt selbstverständlich mehr als zwei Bahnsteiggleise zum reibungslosen Ablauf des Personenverkehrs, und dies nicht nur im Hinblick auf die Train-Tram, welche ich bereits in meinem früheren Beitrag beschrieben habe.

Fazit:

Für die nachhaltige Entwicklung des Mittelzentrums Nordstad ist neben einem umweltfreundlichen, modernen, elektrisch betriebenen Schienenpersonennahverkehr ein zentraler Güterbahnhof ein weiteres unverzichtbares Teilstück im Gesamtkonzept. In dieser Hinsicht bleibt noch einiges an Planungsarbeit zu leisten.

Auf die aktuellen Gleisanlagen sowie den Güterbahnhof in Ettelbrück kann nur dann verzichtet werden, wenn eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung angelegt werden kann.

Da es aus betrieblicher Sicht sinnvoll ist, Güterbahnhof und Rangiergleise, welche u.a. zur Bedienung von Anschlussgleisen in Colmar-Usines und Bissen unverzichtbar sind, an einem Ort zu vereinen, schlage ich vor, zu überprüfen, ob auf dem Streckenabschnitt zwischen Ettelbruck und Colmar-Berg, wo die Gleise von Nordstrecke und Strecke nach Bissen parallel verlaufen, ein geeignetes Terrain zur Verfügung gestellt werden könnte. Neue Anlagen wären von ihrer Kapazität her so auszulegen, dass sie zukünftig auch neue Verkehre problemlos aufnehmen können.

Kommentare und Anregungen zum Thema sind herzlich willkommen.

Guy Mathey  
[guy.mathey@pt.lu](mailto:guy.mathey@pt.lu) Tel. 691 49 37 68