

ARCHITEKTUR

Sein oder Schein



Wieviel Verkehr hält eine Steinbrücke aus? Bei der Belastungsprobe von 1933, im Beisein des 90jährigen Erbauers Paul Séjourné, waren die Ergebnisse "denkbar günstig", wie J.P. Koltz schreibt. Heute wird die Stabilität der Adolphe-Brücke in Frage gestellt. (Foto: Bern. Kutter)

Der "Pont Adolphe" muss restauriert werden, meinen die Verantwortlichen von "Ponts et Chaussées". Doch unter Restaurieren verstehen sie Abreißen.

(rw) - "Luxemburg vollbrachte mit der Adolphe-Brücke eine städtebauliche Leistung ersten Ranges, welche von allen Fachleuten mit Ehrfurcht betrachtet wird und welche uns, die folgenden Generationen, verpflichtet." Diese hehren Ansprüche wurden 1951 von J.-P. Koltz in seiner "Baugeschichte der Stadt und Festung Luxemburg" formuliert. Fünfzig Jahre später wird diese Verpflichtung für die Verantwortlichen aus Politik und Bauwelt zum Ernstfall: Die 1903 in Betrieb genommene Adolphe-Brücke, so der Befund von "Ponts et Chaussées" ist dringend reparaturbedürftig. Bei der Pressekonferenz vom 4. August wurden die Schäden an der Brücke im Detail erklärt. Wenig redselig gaben sich Bautenminister Claude Wiseler (CSV) und Straßenbauverwaltungsdirektor Georges Molitor aber, was die Pläne für die Rehabilitation der Brücke betrifft. 2008 soll mit den Maßnahmen begonnen werden, aber welche es sein werden, das werde zurzeit erst studiert.

Kein Schutz vorgesehen

Einige Studien zu den möglichen Varianten des Vorgehens gibt es allerdings jetzt

schon, sie werden nur unter Verschluss gehalten. Und der woxx liegt eine "Note" des "Ponts et Chaussées"-Direktors Georges Molitor an den Regierungsrat vor. Aus dieser geht hervor, dass in einer "Konzertationsplattform", welche VertreterInnen der Straßenbauverwaltung, der technischen und der Verkehrsdienste der Stadt Luxemburg sowie des Denkmalschutzdienstes des Kulturministeriums vereint, bereits grundlegende Orientierungen festgehalten wurden. Die Brücke soll aus ästhetischen Gründen nicht verbreitert werden, was ganz im Sinne des Respekts des historischen Bauwerks wäre. Eine neue Brücke, die für RadfahrerInnen und FußgängerInnen reserviert wäre und den Konstitutionsplatz ("Gëlle Fra") mit dem Plateau Bourbon verbinden würde, könnte für Entlastung sorgen. Die von der Plattform für den "Pont Adolphe" vorgeschlagene Sanierungsmaßnahme widerspricht allerdings völlig dem Prinzip eines weitestgehenden Erhalts des Bestehenden. Sie lautet: Abriss und Neubau in Beton. Eine "démolition complète des arcs principaux et des contre-voûtes et reconstruction, soit en béton armé vu, soit en maçon-

nerie avec un noyau en béton armé" sei nicht nur recht einfach zu bewerkstelligen, sondern auch kostengünstig und bedeute eine Lebensdauer von mindestens 100 Jahren. Und, schlagendes Argument: "Pas de problèmes avec l'implantation d'un train/tram à n'importe quel endroit du tablier."

Mit Denkmalschutz hat diese Herangehensweise eigentlich nicht viel zu tun. Allerdings: Séjournés Meisterwerk, einst größte einbogige Steinbrücke der Welt, steht gar nicht unter Schutz. Der "Service des Sites et Monuments" will zwar nun eine Klassierung als historisches Monument in die Wege leiten - die wird allerdings den von "Ponts et Chaussées" anvisierten Abriss nicht unbedingt in Frage stellen. John Voncken von der Denkmalschutzverwaltung erklärt: "Die Klassierung bedeutet hauptsächlich, dass der Kulturminister seine Genehmigung für jede Veränderung geben muss. Es liegt dann an ihm, wie er entscheidet." Auf kommunaler Ebene ergibt eine Analyse des hauptstädtischen Bebauungsplans, dass die Brücke auch nicht unter den "Monuments et Sites protégés" aufgelistet wird. Sonja Gengler, Verantwortliche des Urbanismus-Dienstes der Stadt Luxemburg, erklärt: "Keine unserer Brücken fällt darunter. Das hängt damit zusammen, dass die Brücken der Stadt nicht als Bauwerke, sondern als Verkehrsträger betrachtet wurden."

Was aber nicht bedeutet, dass die Stadt Luxemburg kein Interesse am Erhalt der "Adolphe-Brücke" hätte. Bürgermeister Paul Helminger (DP) ist der Meinung, dass die Probleme, die sich derzeit in punkto Funktionalität und Stabilität stellen, im strikten Respekt des Denkmalschutzes zu lösen sind: "Und wenn möglich nicht als 'Pastiche'. Es ist an 'Sites et Monuments', sich mit den technischen Lösungsmöglichkeiten auseinanderzusetzen. Aber es wäre verwunderlich, wenn die moderne Technik hier keine Mittel bereitstellen würde für eine saubere Lösung. Gegenüber einem Abriss hätte ich prinzipiell starke Bedenken." Allerdings äußert Helminger auch Bedenken, was das Anlegen einer zusätzlichen Brücke betrifft: "Denkmalschutz betrifft ja nicht nur den Schutz von Bauwerken, sondern auch von Ensembles. Ich bin bislang nicht überzeugt, dass eine neue Brücke zwischen Passerelle und Adolphe-Brücke denkmalpflegerisch eine geniale Lösung wäre." Da sich die Brücke in der "zone tampon" des Unesco-Perimeters befindet, hält es der Bürgermeister auf jeden Fall für opportun, wenn sich dieses Gremium wie bei der "Cité judiciaire" auch zur Frage der Adolphe-Brücke

aussprechen würde. Genau wie damals wird es übrigens an der Stadt Luxemburg sein, eine Baugenehmigung zu erteilen - der oder die nächste Stadtbere hält also noch einen Joker in der Hand. Wie bei der "Cité judiciaire" ist allerdings auch hier das Risiko groß, dass sich das Konzept des "Remake" durchsetzt. In Luxemburg wird allzu oft Erhalt historischer Substanz mit Neubau historisierender Fassaden verwechselt: Statt des Originals tut es dann auch Beton mit aufgeklebten Sandsteinriemchen.

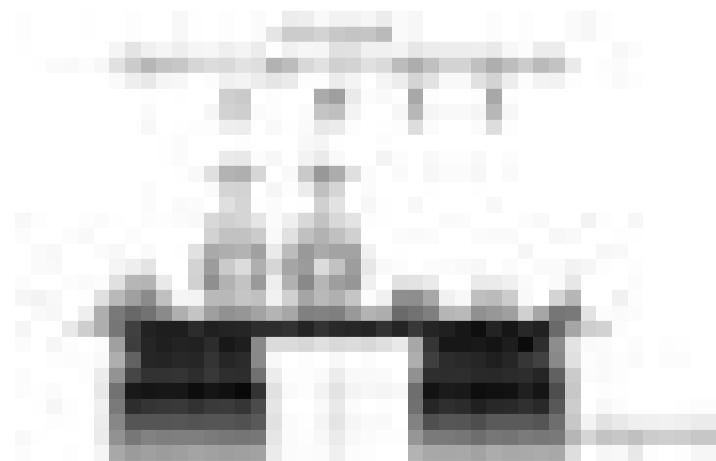
Nur eine Frage der Optik?

Bei der Entscheidung über die Reparaturarbeiten wird es natürlich eine zentrale Rolle spielen, ob die Brücke in ihrer originalen Bauweise den genannten Anforderungen - Zunahme des Straßenverkehrs und geplante Tramführung - noch gerecht wird. Gebaut worden war sie übrigens vor hundert Jahren gerade zum Zweck der Schienenverbindung zwischen Oberstadt und Bahnhofsviertel: Sie ermöglichte nicht nur der hauptstädtischen Straßenbahn eine Alternative zur Linienerelle, sondern auch die Anbindung des "Charly", also der Schmalspurbahn Luxemburg-Rollingergrund-Echternach, an den Hauptbahnhof. Während die Triebwagen der Straßenbahn damals 14 Tonnen, die Anhänger 5 Tonnen auf die Waage brachten, wog ein Triebwagen des "tramway vicinal" immerhin 22,5 Tonnen, und ein Anhänger konnte bis zu 120 Tonnen Güter transportieren. Der Triebwagen eines Personenzuges zog vier bis fünf Anhänger. Zum Vergleich: Ein Fahrzeug der Saarbahn bringt es heute auf 55 Tonnen. Natürlich ist das Gesamtverkehrsaufkommen ein völlig anderes als vor 100 Jahren. Doch die Straßenbauverwaltung gibt selbst zu, dass das heutige Problem der Instabilität erst durch falsche Sanierungsmaßnahmen in den Sechzigerjahren entstanden ist.

In professionellen Kreisen wird derzeit intensiv über den zukünftigen Umgang mit der Adolphe-Brücke diskutiert. John Voncken vom "Service des Sites et Monuments" betont: "Ob klassiert oder nicht, die Adolphe-Brücke ist ein nationales Monument. Es geht hier nicht um eine Postkarten-Silhouette, sondern um ein Kunstwerk. Es geht nicht

um die Fassade, sondern um die Konzeption und die Bauweise. Die Adolphe-Brücke ist dazu noch ein Symbol nicht nur für den Übergang von einem Jahrhundert zum anderen, sondern auch vom empirischen zum wissenschaftlichen Bauen." Auch Jacques Brauch, Bauingenieur und Brückenspezialist, hofft, dass alle Mittel eingesetzt werden, um das Bauwerk zu erhalten: "Die Adolphe-Brücke ist im Gegensatz zu anderen historischen Konstruktionen nicht nur ein architektonisches Zeugnis ihrer Zeit, sie ist ein einzigartiges Bauwerk." Er plädiert für das Hinzuziehen eines unabhängigen Experten, um zu klären, welche Art der Restaurierung sinnvoll wäre: "Das kann vom Ersetzen beschädigter Teile bis zum Abtragen und Wiederaufbau der gesamten Brücke gehen. Und wie bei einem kaputten Zahn weiß man nicht, ob die erste Diagnose die endgültige ist."

Doch die Möglichkeit, ohne Beton auszukommen und die Steinbauweise beizubehalten, ist im Papier der Straßenbauverwaltung erst gar nicht vorgesehen. Deshalb ist es auch nicht möglich, einen Preisvergleich anzustellen: Lediglich für die Betonvariante wird ein Voranschlag von 30 Millionen Euro gemacht. Gegenüber der woxx lehnte Georges Molitor es ab, Stellung zu beziehen. Dem Wort erklärte er dagegen vor zwei Tagen: "Ich verstehe den Auftrag der Regierung so, dass wir das Wahrzeichen der Stadt in der heutigen Optik erhalten sollen." Beim Denkmalschutz geht es allerdings um Sein und nicht um Schein. Die Frage scheint deshalb angebracht, ob eine Straßenbauverwaltung, deren Priorität per se auf das Gestalten von Verkehrsadern und nicht auf den Erhalt historischer Denkmäler ausgerichtet ist, bei einem Dossier wie der Adolphe-Brücke das Heft in der Hand halten darf. Wie aus der zitierten "Note" ersichtlich, scheinen aber weder die Direktorin des "Service des Sites et Monuments", noch der Präsident der "Commission nationale des Sites et Monuments", noch die Vertreter der Stadt Luxemburg - allesamt Mitglieder der Konzertationsplattform - sich den technologischen Positionen der Straßenbauverwaltung zu widersetzen.



Vorschlag für eine Trassenführung der Stadtbahn auf der Adolphe-Brücke, aus dem Papier der "Ponts et Chaussées" an den Ministerrat.