

PONT ADOLPHE

Alles über die Brücke



Will mit Bedacht an die Restaurierung: Carlo Blasi während des von Robert Garcia moderierten Hearings. (Foto: woxx)

"Das Mobilitätsproblem vom Denkmalschutz trennen." So lautet die Botschaft des italienischen Experten Carlo Blasi in einem Stadium, in dem der Pont Adolphe zum Aufhänger aller aufgeschobenen verkehrspolitischen Grundsatzdebatten wird.

"Réparer un bâtiment ou un pont c'est comme soigner un malade: Il faut faire toutes les analyses nécessaires avant d'établir les remèdes" sagt Carlo Blasi, Professor im Bereich Denkmalschutz an der Universität Parma. Er gehörte beim kürzlich stattgefundenen Hearing "Quel avenir pour le Pont Adolphe?" zu jenen Rednern, die einen etwas anderen Standpunkt vertraten als etwa die staatliche Straßenbauverwaltung.

Dass der Pont Adolphe kein einfacher Patient ist, bewies das vom Bauten- und Kulturministerium sowie der Stadt Luxemburg organisierte Hearing zur Genüge - obwohl die Teilnehmer letztlich insofern einen gemeinsamen Nenner gefunden hatten, als die Mehrzahl der Anwesenden sich für den Erhalt der Brücke aussprach. Der Pont Adolphe soll als steinernes Meisterwerk des französischen Eisenbahn-Ingenieurs Paul Séjourné und als urbanistisches Wahrzeichen der Stadt in seiner Authentizität erhalten bleiben.

Darüber hinaus hat die Veranstaltung vor allem verdeutlicht, welches Ausmaß an Problemen sich mittlerweile um diese Brücke angesammelt hat: Der Pont Adolphe wird zum politischen Aufhänger für alle immer wieder aufgeschobenen Grundsatzdebatten in puncto Mobilitätskonzept, Klimaschutz, Denkmalschutz und Sicherheit.

Fehlendes Mobilitätskonzept

So verdeutlichte das Hearing, dass dem Land sowie der Stadt Luxemburg, deren Bevölkerung bis 2020 voraussichtlich auf 114.000 Einwohner anwachsen wird, ein nachhaltiges und weiträumigeres Mobilitätskonzept, das auch im Ein-

klang mit den Klimaschutzaufgaben steht, nach wie vor fehlt. Stattdessen gewinnt man den Eindruck, dass die Regierung eher ein defätistisches Verkehrskonzept verfolgt, das keine konkreten Zielvorgaben enthält, wie mit dem zunehmenden Individualverkehr künftig umgegangen werden soll.

Der Mouvement écologique, der für eine "Erhaltung der Authentizität des Pont Adolphe als historischem Denkmal" eintritt, verlangte jüngst einen radikalen Paradigmenwechsel in der städtischen Mobilitätsplanung. "Es ist ganz klar eine politische Wahl aus der Sicht der Stadtentwicklung und aus Klimaschutzsicht. Weniger Straßen bedeuten weniger Verkehr", so Blanche Weber vom Mouvement, der die Beibehaltung der jetzigen Breite des Pont Adolphe sowie eine Reduzierung des Individualverkehrs auf eine Spur fordert. "Wenn jemand entscheidet, dass eine Autospur reicht - dann kann es auch mit einer Spur reichen." Daher glaubt der Mouvement, dass es die Debatte "Mobilität versus Denkmalschutz" nicht gibt, weil man beides auf einer Brücke vereinbaren kann.

Für diese visionäre Grundsatzentscheidung zu Urbanität und Mobilität scheint die Regierung aber noch nicht reif. "Ich glaube, dass wir in der Stadt insgesamt die Mobilität gewährleisten müssen", so Bautenminister Claude Wiseler gegenüber der woxx. "Solche Lösungen, wie der Mouvement sie empfiehlt, sind nicht unproblematisch." Jedoch hätte die Regierung klar gemacht, dass sie keinen zusätzlichen Raum für den Individualverkehr schaffen wolle. "Die Zielsetzung, die wir im 'Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept' anstreben, sieht einen Modal Split von 25 Prozent für den öffentlichen Transport und 75 Prozent für den Individualverkehr vor - wobei wir wissen, dass der Modal Split für den öffentlichen Verkehr noch höher sein sollte." Deshalb müssten auch die Diskussionen, um die Tram vorangetrieben werden. "Wenn es ein Transportmittel gibt, das sinnvoll und in überschaubarer Zukunft machbar ist und das in den Kostenplan hineinpasst - dann ist es die Tram in Luxemburg-Stadt. Ich glaube, dass wir sie brauchen", so Wiseler. Dabei hänge der Zeitplan für die Tram wesentlich mit den Entscheidungen in puncto Raum, Stabilität und Sicherheit des Pont Adolphe zusammen. "Es ist klar, dass wir erst Schienen auf die Brücke legen können, wenn die Stabilität garantiert und das Sanierungskonzept abgeschlossen ist."

Zu diesem Zweck habe das Bautenministerium und die Stadt Luxemburg eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben, in der es primär um die Organisation einer funktionel-

len Tramtrasse und weniger um ein globales Verkehrslösungskonzept geht. "Die Studie untersucht, wie wir mit der Tram im Verkehr fahren können und wie wir über die Pétrusse kommen", so Wiseler. Diese Studie habe etwa gezeigt, dass die Lösung - eine zweite Brücke neben dem Pont Adolphe zu bauen - nicht unproblematisch sei, da die Autos vom Boulevard Royale dann abbiegen müssten und so erneut Kreuzungen überlastet wären. "Wenn man verkehrstechnisch das eine Hindernis bewältigt hat, steht man an der nächsten Kreuzung", sagt Wiseler. "Jede Lösung hat ihre Probleme, wir müssen uns fragen, welche Probleme wir am Besten bewältigen können mit einer Priorität auf dem öffentlichen Transport."

Vorsichtiger Optimismus

Dass es jedoch durchaus problematisch ist, wenn alle offenen Fragen zur Mobilität und dem Ponts Adolphe miteinander vermischt werden, das bemängelt seinerseits Carlo Blasi in einer schriftlichen Stellungnahme gegenüber der woxx: "Je pense, qu'il est nécessaire de séparer le problème de la mobilité - urgente - du problème de la sauvegarde de ce pont." Denn gerade dadurch, dass insbesondere der Staat versuche, gleichzeitig eine Lösung für das Problem der Mobilität und das des Brückenerhalts zu finden, würden die Verantwortlichen eher dazu neigen, eine radikalere Brückenlösung anzustreben. "Je pense, que lorsque l'Administration a découvert la présence de fractures dans le plus important pont du Luxembourg, elle a justement, avant tout, pensé à la sécurité et à garantir l'utilisation immédiate du pont."

So sei es normal, dass falls man die Ursachen der Schäden nicht genau verstehe, man eher für eine drastische Lösung votiere: "Je comprends que dans une situation d'incertitude la première solution soit une solution drastique: refaire le pont avec un matériel qu'aujourd'hui on sait calculer mieux que la maçonnerie." Blasi liefert denn auch eine optimistischere Einschätzung in puncto Brückenkonservierung als die Straßenbauverwaltung: "Quand on aura la connaissance de tous les mouvements, du comportement et des caractéristiques mécaniques du pont, on pourra trouver la meilleure solution et réduire les interventions au minimum." So hätten seine Analysen ergeben, dass insbesondere einige sich überlagernde Faktoren für die Risse verantwortlich seien: Neben dem unterschiedlichen Festigkeitsgrad des Mauerwerks,

den Auswirkungen der Verbundstücke in den oberen Steinplatten spielten insbesondere Temperaturschwankungen in der Brücke eine wesentliche Rolle. Diese hätten sogar einen zehn mal größeren Einfluss auf den Zustand der Brücke als der "belastende" Verkehr, der über die Brücke fährt. Auch hätten seine Analysen gezeigt, dass die Brücke viel belastbarer sei, als bisher angenommen: "Un résultat de mon analyse, c'est que la résistance à la compression de la maçonnerie de l'arc est - plus ou moins - 15 fois plus grande que les contraintes de compression présentes. L'arc pourrait donc soutenir facilement des poids beaucoup plus grands que le trafic prévu."

Damit die Brücke in Zukunft benutzbar bleibt und eventuell sogar stärker belastet werden kann, müssten jedoch zuerst fundierte ingenieurtechnische Analysen über den Zeitraum eines Jahres hinweg gemacht werden, die etwa den Zusammenhang zwischen Temperaturschwankungen und Rissen klären. Mit einem guten Kontrollsystem der Risse und mit den schon angebrachten Sicherungselementen könne die Bautenverwaltung seiner Einschätzung nach den Pont Adolphe ruhig weiter benutzen - auch, um ein umfassendes Monitoring der Brücke zu organisieren: "On a ainsi le temps pour relever tous les mouvements pendant une année ou plus et pour essayer de simplifier les travaux de consolidation." Hinsichtlich der technischen Ergebnisse gibt er sich insgesamt optimistisch: "Mon optimisme est, pour le moment, basé sur les caractéristiques des fractures, sur le fait que la résistance à la compression de la maçonnerie exceptionnelle de ce pont est le double de celle d'un béton armé normal. Pourquoi alors le remplacer? Je suis optimiste, dans le sens que je pense que le pont pourra soutenir le trafic nécessaire à la ville, avec une consolidation et avec un élargissement esthétiquement approprié."

Bisher scheint die "Ponts et chaussées"-Verwaltung tatsächlich noch keine umfangreiche Ursachenforschung der Schäden betrieben zu haben - diese Vermutung bekräftigte auch das Hearing. So gesehen

erscheinen auch die bisher erarbeiteten vier Umbau- oder Ersatzvorschläge zum Pont Adolphe ausschließlich als pragmatische sicherheits- und verkehrsorientierte Lösungen. Nach woxx-Informationen wurde bisher nur ein internationales Ingenieurbüro mit der Expertise der Brückenschäden beauftragt.

"In puncto Renovierungsbedarf besteht nach den Aussagen von Blasi noch Klärungsbedarf", meint Blanche Weber vom Mouvement écologique. Sie plädiert dafür, dass die Straßenbauverwaltung Leute mit externem Sachverstand ernst nimmt. "Es geht nicht, dass Experten eingeflogen werden, nur damit die Straßenbauverwaltung später sagen kann, ausländische Ingenieure seien dabei gewesen." Insofern dürfe der Vortrag von Blasi nicht nur ein Alibi bleiben.

Mittlerweile scheint sich die Regierung zu besinnen, den aufgeworfenen Hypothesen nachzugehen. "Wir wissen, wo die Schwachstellen am Pont Adolphe sind und wir wissen, welche Gefahren das beinhaltet", sagt Wiseler. "Ich habe ein Problem mit der Zeit, da die Brücke weiter arbeitet. Ich muss zuerst die Sicherheit der Leute gewährleisten können - dann kommt Herr Blasi ins Spiel, sowie die Frage nach dem Grund der Schwierigkeiten." Es sei eine Entscheidung in mehreren Etappen, die es nun zu treffen gelte: Man müsse sich zunächst klar werden, wo man den öffentlichen Verkehr hinleiten will - ob über den Pont Adolphe, die Passerelle oder eine weiteren Brücke.

Letztlich könnte Herr Blasi, auch in seiner Funktion als Unesco-Experte, dem Kulturministerium noch von Nutzen sein: Denn dieses hat es mit Verweis auf eine gute Kooperation mit dem Bautenministerium bisher nicht als notwendig befunden, den Pont Adolphe als Denkmal zu klassieren.

Christiane Walerich

