

PONT ADOLPHE

Keine Lobby für den Denkmalschutz



Durch wenig revolutionäre Technik konnte vor hundert Jahren das errichtet werden, was anscheinend heute, trotz modernster Bauverfahren, nicht mehr restaurierbar ist.
(Foto: Charles Bernhoeft, 1903)

Die "Nei Bréck" wird als herausragendes Steinbauwerk und Wahrzeichen der Stadt Luxemburg bewundert und geschätzt. Trotzdem gibt es Vorschläge, den Pont Adolphe gegen eine moderne Betonbrücke auszutauschen.

"Wenn man dreißig, vierzig Jahre mit einer Brücke lebt, dann erscheint sie selbstverständlich. Ich hätte nicht geglaubt, dass ich plötzlich gezwungen bin, dafür ein Renovierungsprojekt in die Wege zu leiten", erzählt Bauenminister Claude Wiseler. Regierung und Stadt Luxemburg gehen die geplante Instandsetzung des Pont Adolphe aber nicht nur wegen der sentimental Komponente mit doppelter Vorsicht an, sondern auch wegen heftiger Reaktionen aus der Bevölkerung. Die staatliche Verwaltung der "Ponts et Chaussées" hatte vor zwei Wochen ihr Konzept vorgestellt, das Innere der Brückenträger mit Beton aufzufüllen. Nun kommt in der Öffentlichkeit die Frage auf, warum gerade diese Renovierungsvariante die richtige sein soll und warum nicht mehr in Sachen Denkmalschutz unternommen wird.

Laut François Bausch, dem ersten Schöffen der Stadt Luxemburg, sind zwar mindestens zwanzig Versionen vom

Bautenministerium analysiert worden, aber im Endeffekt blieben nicht viele realistische Lösungen übrig. Das Problem bestehe darin, dass die Brücke baufällig sei und spätestens ab dem ersten Januar 2010 gesperrt werden müsse. "Da kann es sich die Stadt Luxemburg nicht erlauben, keine Ersatzlösung parat zu haben", so Bausch.

Zweifelhafter Denkmalschutz

Eine dieser Lösungsmöglichkeiten bestand in dem Plan, die alte Brücke abzureißen und eine komplett neue aufzubauen. "Aber da geraten wir in Konflikt mit den Denkmalschützern und mit Leuten, die finden, dass die Brücke einen historischen Wert hat", so der hauptstädtische Verkehrsschöffe.

Zu ihnen gehört zum Beispiel Alex Langini, Präsident der Kommission von "Sites et Monuments Nationaux". Für Langini ist die jetzige Lösung im Hinblick auf den Denkmal-

schutz zwar nicht ganz ideal, aber immerhin annehmbar: "Der Service des Sites et Monuments ist froh, dass der unterste Brückenbogen so erhalten bleibt, wie er heute ist. Der Bogen zeichnet die große architektonische Leistung und die besondere Charakteristik des Bauwerks aus. Diese Lösung ist vom Standpunkt der Restauration und der Konstruktion her das, was internationale Richtlinien vorschreiben, oder was dem am meisten Rechnung trägt." Obwohl das geplante Verfahren nicht die bestmögliche Lösung ist, lässt sich die Denkmalschutzbehörde also trotzdem auf einen Kompromiss ein. Sogar wenn sie wollte, könnte die Dienststelle für Denkmalschutz sich einem Komplettabriss gar nicht widersetzen. Denn da das Bauwerk nicht nach den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes klassiert ist, kann der Service des Sites et Monuments in diesem Fall nur Empfehlungen aussprechen.

Trotzdem: Die Haltung der Direktorin von Sites et Monuments ist überaus passiv. Christiane Steinmetzer gibt an, nicht zu wissen, ob die Verfahren zur Klassierung des Pont Adolphe schon in die Wege geleitet wurden oder nicht. Bauenminister Claude Wiseler erklärt hingegen, dass die Prozedur zwar gestartet, aber nicht bis zum Schluss durchgeführt wurde. Es sei eh egal, ob die Brücke unter Denkmalschutz stehe oder nicht. Er räumt zwar ein: "Es ist klar, dass es sich um ein historisches Monument handelt, mit dem man nicht alles machen kann." Aber: "Es ist nicht nur ein Denkmal, sondern eine Brücke, die funktionstechnisch sein und den Sicherheitsbestimmungen entsprechen muss." Auch der Historiker Michel Pauly ist in diesem Punkt zurückhaltend: Als Historiker müsse er zwar darauf hinweisen, dass das Bauwerk nach dem jetzigen Modell in seiner Integrität zerstört werde, aber dass es vielleicht aus der Perspektive des Straßenbaus nicht anders möglich sei.

Im Hinblick auf den Bau einer zweiten definitiven Brücke, über die dann künftig der Hauptverkehr laufen könnte, stellt sich allerdings die Frage, ob eine derart starke Sanierung wirklich von Nöten ist. Die Renovierungsarbeiten an der "Nei Bréck" seien unumgänglich, selbst wenn die Belastung verringert würde, meint dazu François Bausch. "Am meisten beschädigt ist die Brücke im inneren Teil, deshalb muss sie geöffnet und der Kern komplett saniert werden", so Bausch. "Das elementare Vorsichtsprinzip schreibt vor, die Brücke nicht nur nach den Bedürfnissen der nächsten fünf oder zehn Jahre zu sanieren, sondern so, dass die Stabilität auch noch in fünfzig Jahren gesichert ist", unterstreicht ebenfalls Bürgermeister Paul Helminger und räumt damit auch gleich das Argument aus dem Weg, Hauptgrund für die Erneuerung der Brücke sei der zukünftige Bau einer Tram. "Mit der Straßenbahn hat das nichts zu tun. Auch wenn wir keinen neuen Verkehrsträger zur Verfügung stellen, müssen wir trotzdem

Kapazität für den Transport schaffen", so Helminger. René Birgen von der Tram Asbl gibt hingegen zu bedenken, dass der Einsatz der Straßenbahn bei einer nur leichten Renovierung der Brücke hinfällig würde: "Das Tramprojekt in der Stadt steht und fällt mit dem Pont Adolphe."

Im Konflikt zwischen Verkehrs- und Denkmalschutzfunktion riskiert der Pont Adolphe einmal mehr, auf seine technische Rolle reduziert zu werden. Während die Regierung sich in verbaler Zurückhaltung übt, sagt Verkehrsschöffe François Bausch offen: "Es gibt meiner Meinung nach Bauwerke, bei denen ein teilweiser Erhalt fragwürdig ist. Man kann nicht stur an etwas festhalten, weil es vor einer Reihe von Jahren in einer bestimmten Weise gebaut wurde. Ich hätte mir beispielsweise vorstellen können, die bestehende Brücke zu verbreitern. Dann wäre derselbe Zweck erfüllt wie mit einer zweiten Brücke." Das sieht sein kommunaler Koalitionspartner Paul Helminger anders: "Man würde ja auch das Kolosseum in Rom nicht ausbauen, nur damit mehr Menschen hineinpassen. Abgesehen davon wäre eine Verbreiterung extrem teuer geworden", erklärt Paul Helminger. Doch François Bausch besteht drauf: "Hätten die Erbauer vor hundertfünfzig Jahren, als die Brücken noch aus Holz waren, auch nicht umgedacht, dann stünde heute noch Holz da und kein Stein." Die jetzige Diskussion sei einfach eine überspitzte Art und Weise, das Kulturerbe zu erhalten. Da könne man gleich die ganze Stadt unter eine Käseglocke stellen.

offen, intern jedoch die Lösung der Ponts et Chaussées schon längst beschlossene Sache ist. Bauenminister Claude Wiseler weist diese Behauptungen zurück. Er unterstreicht, man habe einen Vorschlag präsentieren wollen, ohne aber eine definitive Entscheidung getroffen zu haben. So sei zum Beispiel die Idee noch nicht zu Ende diskutiert, ob man statt einer provisorischen zweiten Brücke, die während der Arbeiten den Verkehr aufnehmen soll, nicht besser eine definitive errichten sollte. "Ich habe kein Problem damit, Diskussionen zu führen. Es könnte ja sein, dass diese Lösungsvorschläge Probleme aufwerfen, die wir noch gar nicht zur Kenntnis genommen haben", so Wiseler. Zu diesem Zweck wurde vor kurzem ein Online-Diskussionsforum eingerichtet, in dem jeder aufkommende Fragen zum Thema "Nei Bréck" stellen kann.

Thematisiert wird so mittlerweile das Problem, dass sich nun dieselbe Behörde um die Renovierung kümmert, die auch vor vierzig Jahren die Brücke schon unfachmännisch ausgebessert und zu ihrem heutigen schlechten Zustand beigetragen hat. Claude Wiseler stellt sich vor seine Verwaltung: Man könne niemandem einen Vorwurf machen. Damit ein solch gravierender Fehler diesmal nicht unterläuft, wurden offenbar besonders viele Zusatzstudien, auch zur überholbedürftigen Verkehrsorganisation, erstellt. Auffällig nur, dass der Aspekt des Denkmalschutzes keine Studie wert ist, und dass zu diesem Gesichtspunkt keine ExpertInnen aus dem Ausland hinzugezogen werden.

Linda Steinmetz

Gegenexpertisen?

Sowohl von staatlicher als von kommunaler Seite scheint die von der Straßenbauverwaltung vorgeschlagene Lösung, die Brücke mit Stahlbeton aufzufüllen, also bereits akzeptiert. Dieser Defätismus bestärkt den Verdacht, dass nach außen zwar so getan wird, als seien noch alle Möglichkeiten



woxx@WC

An manchen Tagen droht alles schief zu gehen. Insbesondere donnerstags, unmittelbar vor Redaktionsschluss, scheinen Pleiten, Pech und Pannen vorprogrammiert. Nachdem der Koordinator etlichen Stress hatte mit einem Beitrag, der in letzter Minute zu platzen drohte, gönnte er sich ein großes Stück Erdbeertorte mit Sahne. Damit schien der Stress bewältigt, die Routine wiederhergestellt. Doch nun passierte dem Koordinator das, wovor jedem graut: Einem plötzlichen Bedürfnis folgend, eilte er auf den "windy corner for him" und kehrte nicht mehr zurück - das Schloss der WC-Tür klemmte. Zufall oder Racheakt von woxx-Geschädigten? Zwei Redaxx-Mitglieder versuchten, die Tür aufzuhebeln, ein drittes klapperte die Schlüsseldienste ab. Am Ende gelang es, den Eingesperrten zu befreien, ein termingerechtes Erscheinen der woxx zu garantieren und noch vor 18 Uhr beim Bäcker vorbeizuschauen - Sie wissen schon: Erdbeertorte.