

D'Nei Bréck – eine gesellschaftspolitische Zukunftsfrage

Der im Volksmund als Nei Bréck bekannte Pont Adolphe, dem die Nazis seinen Straßennamen gelassen hatten, weil sie mit Adolf nicht den ersten Großherzog von Luxemburg meinten, sondern einen der ihren, ist seit etlichen Monaten wieder Mittelpunkt öffentlicher Diskussionen. Diesmal wird weniger auf ihren Status als größte Steinbrücke der Welt hingewiesen, wie das bei der Eröffnung 1903 der Fall war, sondern es ist die Rede von einer „kränkelnden alten Dame“ (*Tageblatt*, 19.3.2007), der der Großherzog schon im Oktober 2005 einen „Krankenbesuch“ abgestattet hatte. Ponts et chaussées haben die „Pathologie“ festgehalten¹ und eine heftige Diskussion um Diagnosen und angemessene Therapien hat eingesetzt zwischen dem Bautenministerium, dem Kulturministerium und dessen Denkmalschutzamt, Vertretern des Gemeinderates der Hauptstadt, verschiedenen Vereinigungen von Architekten und Ingenieuren, dem Mouvement écologique sowie allgemein interessierten Bürger(inne)n. Dass die „öffentliche Meinung“ zu dieser Diskussion überhaupt zugelassen wurde, zeugt von der Wichtigkeit, die der Nei Bréck zugemessen wird. Ein öffentliches Hearing wurde am 17. März dieses Jahres im Großen Stadttheater organisiert. Zuvor, am 15. Februar, hatte die Association luxembourgeoise des ingénieurs, architectes et industriels (ALIAI) bereits zu einem Rundtischgespräch auf dem Uni-Campus Kirchberg eingeladen und die nationale Presse bemächtigte sich sporadisch des Themas. Interessant in dem Zusammenhang ist die Presseübersicht der Internetseite von Ponts et chaussées, die Hinweise auf tieferschürfende Arti-

kel aus dem *Lëtzebuurger Land* und der *Woxx* verschweigt.

Eigentlich sind zwei verschiedene Problemkreise zu unterscheiden: 1. Die Brücke leidet angeblich unter Ermüdungserscheinungen, die ihre Stabilität mittelfristig in Gefahr bringen. 2. Die Brücke wird zum Nadelöhr für den Fall, dass eine Trambahn zwischen Bahnhof und Stadtzentrum gebaut werden soll

Warum sollen verkehrspolitische und bautechnische Gutachten Vorrang haben vor geisteswissenschaftlichen und gesellschaftspolitischen?

(und der Individualverkehr nicht eingeschränkt wird). Die staatliche Straßenbauverwaltung hat nun beide Problemkreise geschickt miteinander verstrickt und vorgeschlagen, die notwendigen Reparaturen an der Bausubstanz mit einer Verbreiterung der Brücke zu verbinden, um so beide Probleme mit einem Schlag zu lösen. Das rief natürlich Denkmal- wie die Umweltschützer auf den Plan, die – wie im *forum*-Dossier

zu lesen ist – gewichtige Gründe haben, sowohl einen Abriss und Wiederaufbau als auch eine Verbreiterung der Brücke zu verhindern.

forum möchte mit dem vorliegenden Dossier einerseits den zur Zeit den Fachleuten bekannten Sachverhalt in beiden Problembereichen darstellen und andererseits für eine Einbettung der Diskussion in übergreifende gesellschaftspolitische Perspektiven, nämlich Denkmalschutz und Klimaschutz plädieren, für deren Diskussion die Nei Bréck nur ein Beispiel unter vielen ist.

Es fällt auf, dass von politischer Seite die Verkehrsproblematik in den Vordergrund geschoben wird, sowohl durch die Straßenbauverwaltung als auch durch den Stadtbürgermeister. Sie betonen in Stellungnahmen, die Nei Bréck sei zuerst in ihrer Funktion als Brücke zu betrachten, dann erst unter denkmalschützerischen Gesichtspunkten. Die Straßenbauverwaltung geht soweit, öffentlich vier Lösungsvarianten zur Diskussion zu stellen, von denen keine die Brücke in ihrer historischen Substanz stehen lässt; alle vier setzen einen Abriss und einen anschließenden Wiederaufbau voraus. Vom Stadtbürgermeister wird

Wird die historische Botschaft durch Sanierungsmaßnahmen oder andere Einwirkungen verändert, so gehen geschichtliche Informationen des historischen Bauwerks verloren und sein Zeugniswert reduziert sich. Daraus ergibt sich als Konsequenz, dass historische Bauwerke entweder als Originale erhalten werden oder nicht erhalten werden.

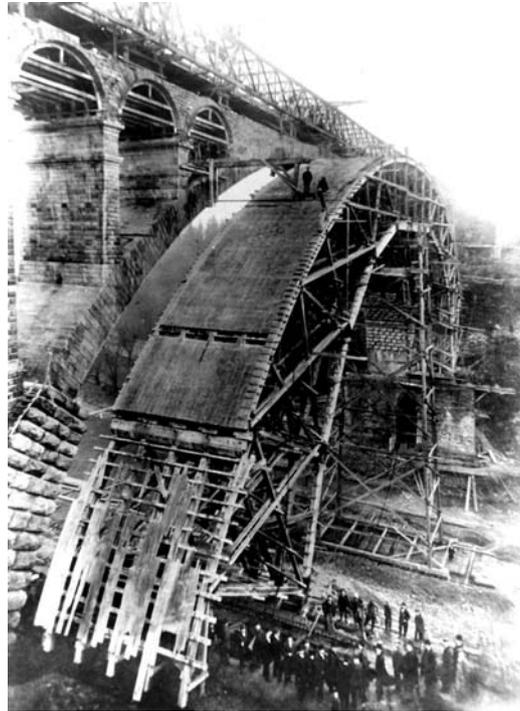
Mohammed Nodoushani, Sanierung historischer Bauwerke aus Naturstein, Wiesbaden 1993

der sog. Kompromissvorschlag kolportiert, man könne ja einen Bogen abreißen und etliche Meter daneben wiederaufbauen, dann bliebe der zweite Bogen in seiner historischen Bausubstanz erhalten und die Fahrbahn könne trotzdem verbreitert werden. Und auch wenn Bautenminister Claude Wiseler am 4. Juni 2007 auf RTL sein Einverständnis mit der Stadtverwaltung betonte und meinte, der Bau einer zweiten definitiven Brücke über das Petrusstal komme als Lösung nicht mehr in Frage, und von einer „nur leichten Verbreiterung“ sprach, so hat er keineswegs deren Abriss und Wiederaufbau mit einem Baukern aus Beton ausgeschlossen.

Die Regierung hat sogar *expressis verbis* beschlossen, die Brücke, deren Ostseite noch zur Schutzzone des Weltkulturerbes ‚Altstadt Luxemburg‘ gehört, nicht unter Denkmalschutz zu setzen.

Kulturstaatssekretärin Octavie Modert behauptete zwar in RTL-Interviews, sie werde sich bei ihrem Ministerkollegen Claude Wiseler für einen annehmbaren Kompromiss einsetzen, doch die ausdrückliche Nicht-Klassierung spricht Bände: Eine Klassierung als historisches Denkmal bedeutet nämlich keineswegs, dass die Brücke unantastbar wird (siehe die Hochöfen in Esch-Belval, die unter Denkmalschutz stehen!), nur muss jeder Eingriff vom Kulturministerium genehmigt werden. Diese Genehmigungsprozedur, d. h. ein legales Einspruchsrecht des Kulturministeriums, will die Regierung also bewusst ausschließen und überlässt damit dem Bautenminister das letzte Wort, auch wenn sie sich solidarisch für die Brücke verantwortlich ausgibt. (Den Direktor der Straßenbauverwaltung freut's: siehe sein Interview im *Wort* vom 16.3.2007.)

Die Regierung hat auch schon etliche Studien anfertigen lassen, was die Stabilität der Brücke und dessen Lösungsmöglichkeiten anbelangt. Ein vom Kulturministerium informell gefragter italienischer Brückenbauexperte, Prof. Dr. Carlo Blasi, hat allerdings entschiedene Mängel in den bisherigen Expertisen festgestellt und plädiert für eine Langzeitbeobachtung der Brücke, bevor überleitete Maßnahmen getroffen werden, die das Übel möglicherweise ver-



© Copyright inconnu

größern. Auch die von *forum* befragte Dipl.-Ing. Tanja Lahoda kommt zum Schluss, die bekannt gewordenen Schäden an der Brücke ließen sich relativ problemlos ohne Abriss beheben. Vor dem Hintergrund solcher Aussagen fragt sich der kritische Beobachter, ob die Straßenbauverwaltung die Stabilitätsfragen bewusst hochgespielt hat, um ihr wahres Ziel, nämlich den Neubau einer breiteren Brücke oder einer zweiten Brücke über das Petrusstal leichter durchsetzen zu können.

Nicht angefragt hat die Regierung bislang Gutachten zum historischen Stellenwert der Brücke, zu ihrer Bedeutung für das Stadtbild und zu ihrer Symbolkraft als Erinnerungsort im öffentlichen Bewusstsein. Warum aber sollen verkehrspolitische und bautechnische Gutachten Vorrang haben vor geisteswissenschaftlichen und gesellschaftspolitischen? *forum* bat daher Historiker und Urbanisten um Beiträge, die erahnen lassen, was derartige Gutachten zu untersuchen hätten. Die Universität Luxemburg mit ihren Labors für Geschichte und Geographie wäre sicher in der Lage, solche Gutachten zu erstellen; die Regierung scheint die dort vorhandene Expertise aber noch nicht wahrzunehmen. Zu fragen bleibt auch, ob eine wie auch immer geartete „leichte Verbreiterung“ mit

dem Denkmalschutz vereinbar ist. Ist ein Renaissancehaus, auf das ein Stockwerk draufgesetzt wird, immer noch das gleiche?

Nicht zuletzt soll das *forum*-Dossier aufzeigen, dass es bei den Fragen um die Nei Bréck keineswegs um technische Fragen geht, in denen der Bürger sich ohnehin nicht auskennt und deren Beantwortung er daher getrost den Technikern überlassen soll. Es geht bei der Nei Bréck nämlich auch um eine gesellschaftspolitische Entscheidung mit Langzeitfolgen. Die Frage: Wohin mit dem Verkehr in der Hauptstadt? muss beantwortet werden, nicht die Frage: Hält die Brücke den Verkehr aus? Leider hat man den Eindruck, dass die Straßenbauverwaltung und ihre Direktion versuchen, selbst die politischen Verantwortungsträger durch einseitige Information zu beeinflussen. Und auch

die Vertreter der Grünen im hauptstädtischen Schöffenrat scheinen nicht die eifrigsten Verfechter einer Kyoto-kompatiblen Verkehrspolitik zu sein, obwohl die Sensibilität für Klimaschutz laut Umfragen im Wählervolk eindeutig gestiegen ist.

Der *forum*-Redaktion verweigerten sowohl der Direktor der Straßenbauverwaltung als auch der Bautenminister ein Interview. Der Direktor ließ erklären, er habe die ministerielle Genehmigung dazu nicht erhalten. (Die scheint es nur für das *Wort* zu geben, denn die regierungnahe Tageszeitung durfte am Tag vor dem Hearing ein ganzseitiges Interview mit Herrn Georges Molitor abdrucken.) Der Minister ließ mitteilen, er werde erst Stellung nehmen, wenn eine Entscheidung gefallen sei. Die im März zur Schau gestellte Dialogfreudigkeit entlarvt er damit selbst als Alibiveranstaltung: Es ging nur darum, dem Volk die Möglichkeit zu bieten, Dampf abzulassen. In die Karten schauen lässt der Minister sich nicht. Wenn dem einen oder anderen Leser unser Dossier folglich ein bisschen einseitig vorkommt, so war das nicht im Sinne der Redaktion.

m.p.

¹ http://www.pch.public.lu/infrastructure/ponts_viaucs/ponts/pont_adolphe/index.html
(Stand: 6. Mai 2007)