

Blanche Weber

# Welche Stadt für die Zukunft wollen wir?

*Die Debatte läuft derzeit, als was der Pont Adolphe eher zu werten sei: als Denkmal, das in seiner Integralität erhalten werden soll oder aber als eine wesentliche städtische Mobilitätsachse, die Veränderungen unterliegen kann. Ist dieser Antagonismus tatsächlich notwendig und der Debatte hilfreich? Nein, nicht wirklich!*

Es würde zu einer Versachlichung der Diskussion beitragen, wenn einerseits stärker auf Basis von Fakten diskutiert und andererseits versucht werden würde, die verschiedenen Fragestellungen differenzierter zu sehen.

Es gilt vor allem getrennt zu werten

- ob tatsächlich Sanierungsbedarf am Pont Adolphe besteht und
- inwiefern die Brücke in der heutigen Form den zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht wird.

## Sanierungsfrage und Mobilitätsdebatte separat führen!

Es ist schon erstaunlich, dass gerade jetzt, wo die Tramdebatte wieder aktueller ist, scheinbar von einem Tag zum anderen in der Öffentlichkeit der akute Sanierungsbedarf der Brücke auf der Tagesordnung steht. Auch wenn nichts unterstellt werden soll, so mutet es doch etwas befremdend an, dass die Sanierungsdebatte gerade jetzt in der vermeintlichen Umsetzungsphase des Tramprojektes auflodert. Doch sei's denn: Der Sanierungsbedarf der Brücke hat nichts mit der weiteren Mobilitätsplanung zu tun. Insofern wäre es nur

angebracht, diese beiden Themenfelder voneinander zu trennen. Dies zumal niemand bestreitet, dass die Brücke grundsätzlich durchaus geeignet ist, eine moderne Stadtbahn zu tragen.

---

**Der Sanierungsbedarf der Brücke hat nichts mit der weiteren Mobilitätsplanung zu tun. Insofern wäre es nur angebracht, diese beiden Themenfelder voneinander zu trennen.**

---

Allerdings erfordert der wünschenswerte zügige Bau der Stadtbahn natürlich, dass Nägel mit Köpfen gemacht werden und die Frage, ob Sanierungsbedarf besteht oder nicht, sehr konsequent angegangen wird. In der Tat wäre es äußerst problematisch, wenn sich die Auseinandersetzung noch über Jahre hinziehen würde und dann in einigen Jahren, ggf. wenn die Stadtbahn gerade eingesetzt werden könnte, der Sanierungsbedarf dennoch bestünde.

Insofern drängt der Mouvement écologique verständlicherweise auf eine recht zügige Beantwortung dieser Grundsatz-

frage. Doch was verhindert, dass anerkannte Fachleute noch während einem Jahr (d. h. in Berücksichtigung der jahreszeitlich unterschiedlichen Bedingungen) die Möglichkeit erhalten, die notwendigen Analysen durchzuführen, so wie es u. a. der italienische Denkmalschützer Blasi anregte? Einer derart transparenten Vorgehensweise sollte nichts im Wege stehen.

Aus der Sicht des Denkmalschutzes jedenfalls ist der Mouvement écologique der Überzeugung, dass der Pont Adolphe als historisches Dokument von herausragender Bedeutung zu werten ist. Es entspricht sonder Zweifel den fachlichen Ansprüchen, die ein Werk als Denkmal auszeichnen:

- Einzigartigkeit;
- Dokument eines bestimmten Stils, einer Epoche oder Bautechnik;
- Ausdruck einer bestimmten Lebens-, Arbeits-, Fortbewegungs- und Wirtschaftsweise;
- wichtige Autorenschaft;

- Zugehörigkeit zu einem Ensemble, das als Ganzes ein schützenswertes Stadtviertel oder Landschaftsbild darstellt (Dorfkern, Klosteranlage ...).

Der Pont Adolphe erfüllt sonder Zweifel diese wesentlichen Merkmale eines Denkmals: als Steinbrücke des 20. Jahrhunderts mit zwei großen parallelen Hauptbögen ist sie einzigartig; sie stammt von einem der bedeutendsten französischen Brückenbauer und gilt als sein Meisterwerk (Paul Séjourné); sie prägt das Stadtbild auf unverkennbare Art und Weise und verkörpert die Verbindung zwischen alter und neuer Stadt. Sie ist zudem ein historisches Dokument für den Wandel Luxemburgs von der „uneinnehmbaren“ Festungsstadt zur modernen und offenen Stadt. Die Adolphe-Brücke ist somit ein bauliches Wahrzeichen der Hauptstadt.

Nach Ansicht des Mouvement écologique ist der Erhalt dieses Bauwerks in seiner Authentizität eine *conditio sine qua non* einer zeitgemäßen Denkmalschutzpolitik.

### **Muss (darf) der Pont Adolphe zu Mobilitätszwecken verbreitert werden?**

Stellt sich aber die weitere Frage, ob die Brücke in der derzeitigen Gestaltung den Mobilitätsbedürfnissen der Stadt widerspricht oder nicht.

Die Aussage von Staat und Gemeinde ist deutlich: Um die Mobilität von morgen gewährleisten und den verschiedensten Verkehrsträgern (Tram, Radfahrern, Fußgängern und Individualverkehr) ausreichend Fläche zur Verfügung stellen zu können, reichen die auf den Brückenübergängen (Pont Adolphe sowie Passerelle) vorhandenen Flächen nicht mehr aus. Aus dieser Konsequenz ergibt sich für die staatlichen und kommunalen Akteure die Forderung nach entweder einer Verbreiterung der heutigen Fläche oder aber einer weiteren Brücke.

Nach allen Aussagen, sowohl vom Staat als auch von den Gemeinden, erachtet niemand mehr den Bau einer zweiten Brücke als sinnvoll. Dies wohl aus mehreren Gründen: Der Zeitaspekt ist sicherlich von besonderer Relevanz: die Prozeduren für die notwendige Umklassierung des Areals im Bebauungsplan, die detaillierte Planung, Ausschreibungen ... würden mehrere Jahre erfordern,

so dass die Stadtbahn wohl tatsächlich erst 2016 betriebsfähig wäre. Doch auch Aspekte der Urbanität u.a.m. dürften ausschlaggebend gewesen sein, dass die zweite Brücke „vom Tisch ist“.

Bleibt also die Grundsatzfrage: Erlauben es die beiden bestehenden Brücken in der heutigen Form den Verkehr von morgen zufriedenstellend abzuwickeln? D. h. sowohl ausreichend Raum für die

### **Wir stehen für eine andere Vision von Mobilität von morgen, für eine andere Stadt und werden alles nur Mögliche unternehmen, um den Individualverkehr soweit wie möglich zu reduzieren!**

neue Stadtbahn, für Radfahrer und Fußgänger (die mehr Raum erhalten sollen), als auch für den Individualverkehr zur Verfügung zu stellen? Oder drängt sich aus Mobilitätssicht eine Verbreiterung auf?

So einfach diese Frage auf den ersten Blick erscheinen mag, ist sie leider nicht. Denn, wie so oft, geht es nicht nur um eine technische, sondern um

eine Grundsatzfrage: Wieviel Individualverkehr wünscht man sich in einer Stadt von morgen? Eine Fortschreibung der aktuellen Trends würde zu folgender Annahme führen: Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung werden weiter ansteigen, ob man will oder nicht, *ergo* wird dies auch eine Erhöhung des Individualverkehrs zur Folge haben (zumindest keine Reduktion). Bei einer Trendwende würde man jedoch klar und deutlich sagen: Nein! Wir stehen für eine andere Vision von Mobilität von morgen, für eine andere Stadt und werden alles nur Mögliche unternehmen, um den Individualverkehr soweit wie möglich zu reduzieren!

### **Die Zeit für einen Paradigmenwechsel in der Mobilitätspolitik ist reif!**

Der Mouvement écologique steht ohne Wenn und Aber für letztere These. Aus vielfältigen Gründen:

- Zunächst aus Gründen des Klimaschutzes: Es muss erlaubt sein, dieses doch so zentrale Thema für das Überleben auf diesem Planeten anzuführen. Luxemburg soll seine Emissionen um 28% bis zum Jahre 2020 reduzieren.

*Die Zeit für einen Paradigmenwechsel ist reif. Mit dem Bau der Peripherbahnhöfe (wie in Hollerich) und der Einführung einer modernen Stadtbahn sollte die Chance genutzt werden, den Individualverkehr zu reduzieren. (Foto: Mouvement écologique)*



Während dieses hehre Ziel immer wieder genannt wird, steigen die Emissionen im Individualverkehr aber konstant an. Reduktion und Anstieg: nun ja, diese beiden Elemente sind wohl nicht vereinbar ... Deshalb muss auch in der Mobilität ein Umdenken stattfinden! So schwer erreichbar das Ziel auch aussehen mag: das absolute Minimum, das in naher Zukunft notwendig wäre, wäre eine Stabilisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, auch im Individualverkehr.

- Es stellt sich aber auch die Frage der Gestaltung der Stadt von morgen. Der *Mouvement écologique* plädiert für eine Stadt, die weit weniger als heute von den Blechkarossen geprägt wird, d. h. für eine Konzeption von Urbanität, die Fußgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Transport nicht nur zusätzlich mehr Raum einräumt, sondern den Individualverkehr auch reduzieren hilft.

- Eine derartige Vorgehensweise würde zudem zu einer Aufwertung des Stadtkerns führen. Denn es steht ohne Zweifel fest, dass eine Stadt, die weniger vom Individualverkehr dominiert wird und etwas „autofreier“ ist, weit aus attraktiver ist. Dies sowohl für die Menschen, die dort leben, als auch für die BesucherInnen.

- Dieses Umdenken würde nicht zuletzt aufgrund der geplanten Abän-

derungen um den Aldringer-Platz zum richtigen Zeitpunkt kommen. Die gesamte Insel um das Centre Hamilius soll ja als wesentlicher Umschlagplatz für die Stadtbahn gestaltet, urbanistisch aufgewertet und mit dem Projekt Royal Hamilius als neues Geschäftszentrum aufgewertet, dem Stadtkern näher gebracht werden. Parallel soll der Place

**Es darf erlaubt sein, für eine Stadt des 21. Jahrhunderts Denksperren in den Köpfen aufzuheben und auch dank der Debatte um den Pont Adolphe eine andere Dimension zu eröffnen.**

de l'Etoile zu einem Geschäftszentrum werden. Wie aber will man den Bereich um das Centre Aldringen urbanistisch aufwerten, auch in Zusammenhang mit den an dem Place de l'Etoile entstehenden Geschäftsinfrastrukturen, wenn am Boulevard Royal nicht der Autoverkehr radikal zurückgedrängt wird?

- Eine weitaus weniger vom Individualverkehr belastete Trasse Bahnhof-Aldringen würde darüber hinaus die Attraktivität dieses städtischen Teilbereiches wesentlich erhöhen! Der Individualverkehr würde nicht gänzlich zu-

rückgedrängt, der Transitverkehr aber stark reduziert.

- Generell sollte die Entwicklung genutzt werden, um die Verkehrsströme zu überdenken. Es gilt den Durchgangsverkehr in den Stadtvierteln zu reduzieren, die Vernetzung der Stadtviertel mit dem öffentlichen Transport zu verbessern. Dabei soll die gesamte Bandbreite an Möglichkeiten genutzt werden: von Sackgassen, über Einwegstraßen, systematischere Ausweitung der Tempo-30-Zonen, die konsequente Verkehrsberuhigung u.a.m. Es gibt zur Genüge *best-practice*-Beispiele in vielen ausländischen Städten.

Aufgrund der notwendigen Neuorientierung der Mobilität, der Prioritätensetzung auf den Umweltverbund/den öffentlichen Transport – Ziel einer neuen Urbanität – ist der *Mouvement écologique* der Überzeugung, dass alle nur denkbaren Anstrengungen unternommen werden müssen, um den Individualverkehr soweit zurückzudrängen, dass keine Verbreiterung des Pont Adolphe erforderlich ist.

**Mobilitätsplanug aufgrund von Fakten neu organisieren!**

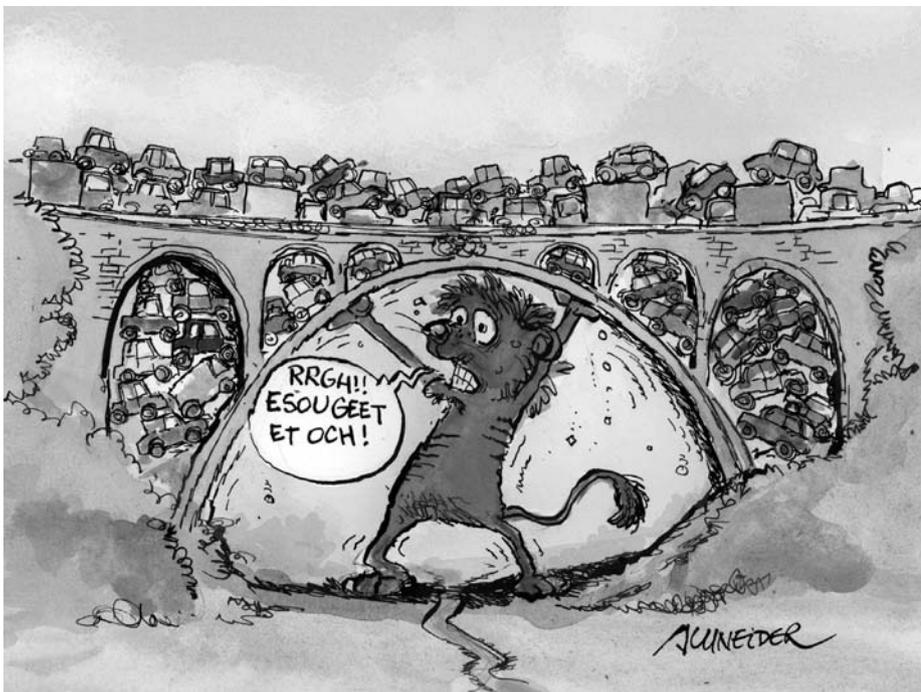
Es ist der Stadt Luxemburg äußerst positiv anzurechnen, dass sie systematisch den Radverkehr ausbaut, die Parkraumbewirtschaftung konsequent angeht und ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben hat, das wohl Ende 2008 vorliegen wird.

Es ist auch bemerkenswert, dass Bautenminister Claude Wiseler mehr als jeder vorherige Bautenminister einräumt, der öffentliche Transport solle gegenüber dem Straßenbau Priorität erhalten.

Und doch: Bei der Debatte, ob sich eine Verbreiterung des Pont Adolphe aufdrängt oder nicht, erscheint die offizielle Politik weit weniger konsequent. Sofort, nachdem der *Mouvement écologique* seine Stellung in der Öffentlichkeit thematisiert hatte, kam ein recht kategorisches Nein der Stadt Luxemburg, der Bautenminister zeigte sich diplomatischer und erachtete den Vorschlag als „nicht unproblematisch“.

Warum zu diesem Zeitpunkt so weitgehende Schlussfolgerungen ziehen? Warum dieses so rasche kategorische Nein? Was ist der Sinn von Mobilitäts-

Karikatur von Carlo Schneider aus *Kéisecker Info* 3/07





Die Vision einer autofreieren Stadt, die von Menschen geprägt wird (Foto: MECO)

planungen, wie sie gerade die Stadt Luxemburg durchführt, wenn wesentliche Entscheidungen bereits im Vorfeld getroffen werden?

Der Mouvement écologique hat mehrfach Daten über den Verkehrsfluss in der Stadt Luxemburg angefragt. Es wurden ihm auch grobe Zahlen zugestellt, bis dato jedoch keine Detailanalysen und Detailverkehrsflüsse. Dabei müssten gerade derartige Detailanalysen die Basis für jedwede Debatte darstellen. Aufgrund welcher Daten zieht die Stadt Luxemburg die Schlussfolgerung, dass eine Spur für den Individualverkehr auf dem Pont Adolphe nicht machbar ist? Von welcher Verlagerung des Individualverkehrs auf die moderne Stadtbahn wurde hier ausgegangen?

Der Mouvement écologique bleibt deshalb der Überzeugung, dass die derzeitigen Fakten in keiner Form seine Forderung sprechen, dem Individualverkehr auf dem Pont Adolphe nur eine Spur zur Verfügung zu stellen.

Es darf erlaubt sein, für eine Stadt des 21. Jahrhunderts Denksperren in den Köpfen aufzuheben und auch dank der Debatte um den Pont Adolphe eine andere Dimension zu eröffnen.

Der Mouvement écologique bleibt deshalb bei seinen Forderungen:

- Sowohl die Stadt Luxemburg als auch das Transportministerium (bzw. das Bautenministerium) sollen die Grund-

satzentscheidung treffen: Beibehaltung der jetzigen Breite des Pont Adolphe oder Verringerung des Individualverkehrs auf eine Spur.

- Zentrale Fragestellung der Untersuchungen sollte demnach folgende sein: Welche Mobilitätsplanung ergibt sich optimalerweise aus der Grundsatzentscheidung, dem Individualverkehr nur eine Spur zur Verfügung zu stellen? Dabei sollte gleichzeitig untersucht werden, welche Instrumente eingesetzt werden sollen, um die Stadtviertel ebenfalls stärker vom Durchgangsverkehr zu befreien.

Doch losgelöst davon, dass nach Ansicht des Mouvement écologique die Verbreiterung des Pont Adolphe aus Mobilitätssicht nicht notwendig ist, stellt sich die Frage, ob das „Gedankenspiel“ der

Verantwortlichen aus Denkmalschutzsicht überhaupt zulässig ist? Hätte diese Frage nicht mit den Akteuren im Denkmalschutz im Vorfeld geklärt werden müssen?

### Ein kleines Dankeschön an den Pont Adolphe

Bleibt uns, dem Pont Adolphe ein kleines Dankeschön auszusprechen, für deine „Risse“, deine begrenzte Breite. Denn du führst uns zu Grundsatzfragen zurück: Welchen Stellenwert nimmt der Denkmalschutz in Luxemburg ein? Stellen wir uns als Land unserer Verantwortung, sowohl im Denkmalschutzbereich als auch im Klimaschutz? Sind wir noch offen für Visionen? Auf welcher fachlichen Basis werden in Luxemburg Entscheidungen getroffen?

## Particularités du pont Adolphe

Paul Séjourné a été l'un des plus éminents constructeurs de grands ponts en maçonnerie.

Il a apporté à cette technique ses derniers perfectionnements, dont profitèrent d'ailleurs les premiers ouvrages en béton armé qui allaient suivre. La solidité et la beauté de ses ouvrages font de Paul Séjourné un des ingénieurs les plus connus du grand public.

Le rendement des matériaux et de l'économie est d'une importance majeure pour Paul Séjourné. Il est le premier à remplacer la voûte traditionnelle par deux ponts minces portant un plancher en béton armé. Le pont Adolphe à Luxembourg (1899-1903) est l'une des œuvres les plus grandioses du XX<sup>e</sup> siècle.

Cet ouvrage d'art sera reproduit maintes fois en divers pays, notamment sur le continent américain et en France (le pont Amidonniers à Toulouse, 1904-1907).

De nombreux ouvrages de type « ponts Séjourné » ont été édifiés depuis dans le monde entier.

« Malgré les plus élégants calculs analytiques sur l'arc encastré, la voûte hyperstatique de pierre et mortier relève encore d'un certain empirisme, ce qui fait dire à Paul Séjourné, dans la première phrase de ses *Grandes Voûtes* : "On fait une voûte d'après les voûtes faites : c'est affaire d'expérience."

D'ailleurs, pour appuyer cette imperfection des théories et des systèmes, il rappelle en exergue la pensée de César : "Est rerum omnium magister usus", qui constitue le fond de sa philosophie et qu'il répète volontiers à ses élèves et à ses collaborateurs.<sup>1</sup> »

Tous les ponts de Paul Séjourné ont un cachet personnel identifiable par la pureté des lignes, la finesse et les proportions des pleins et des vides.

**Fondation de l'architecture et de l'ingénierie**

<sup>1</sup> Joret, Auguste : « Paul Séjourné (1851-1939) », extrait de *Technica, revue ECL*