

Sorge um das touristische Juwel – der WochenKurier-Brücken-Ticker

Es ist DAS Bild, das sich vielen Dresdnern wohl für Jahre einprägen wird: Riesige Scheren greifen in herabgestürzte Teile der „Carolabrücke“, das Knirschen und Krachen ist bis zur anderen Elbseite zu hören.

Der Fall der „Carolabrücke“ am 11. September diesen Jahres wird für Jahre alles in der sächsischen Landeshauptstadt Dresden verändern. Nicht nur die Verkehrslage oder das touristische Antlitz Dresdens. Die Katastrophe wirft Fragen gesellschaftlicher Verantwortung auf und beäugt den Umgang damit in menschlicher und finanzieller Hinsicht. Es bleibt eine Katastrophe in vielerlei Hinsicht.

„Kassensturz folgt Brückensturz“ titelt WochenKurier-Reporterin Birgit Branczeisz in einem ihrer ersten Print-Artikel. Sie führt die Leser und User durch die schwere Zeit, porträtiert die Helfer der ersten Stunde, informiert umfassend zu getroffenen und nicht getroffenen Entscheidungen, spricht mit Experten, ohne zu dramatisieren und ungezügelte Emotionen in den Fokus zu rücken. Sachliche Berichterstattung traf und trifft bei diesem Thema den gesellschaftlichen Nerv.

Die Online-Zugriffszahlen geben dieser Einschätzung recht.

 Birgit Branczeisz & Jürgen Männel  11. September 2024

Einsturz Carolabrücke - Betonfraß und Rost

Dresden. Den Einsturz an der Carolabrücke könnte jahrelange Korrosion verursacht haben. Die Sanierung wurde offensichtlich zu lange aufgeschoben.



Michael Klahre, Pressesprecher der Dresdner Feuerwehr, berichtet, wie die Kameraden den Brückeneinsturz erlebten.

Bild: Jürgen Männel

[zur Bildergalerie](#)

Um 3.08 Uhr wurde die Dresdner Feuerwehr am Mittwochmorgen alarmiert - an der Carolabrücke habe es einen Einsturz gegeben, hieß es. Die Feuerwehrleute konnten es gar nicht fassen. Als die Rettungskräfte eintrafen, bemerkten sie einen etwa ein Meter breiten Spalt in der Brücke auf der Altstädter Seite und während die Kameraden den Schaden noch begutachteten, gab es einen lauten Knall - zwei große Fernwärmeleitungen waren geborsten und es strömten tausende von Litern heißes, dampfendes Wasser über das Dresdner Terrassenufer. Der Brückenteil, über den sonst die Straßenbahn

fährt, war einfach nicht mehr vorhanden. Der sogenannte "Zug C", eine der drei Brückenfahrbahnen, lag auf gut 100 Metern in der Elbe.

Ein riesen, riesen Glück war nur, dass in diesem Moment keine Straßenbahn und kein Fußgänger auf der Brücke waren. Wenigstens das!

Eine Katastrophe ist es für Dresden dennoch und schnell fragt jeder, wie das passieren konnte. Tatsächlich hätte der dritte Brückenarm eigentlich ab Oktober saniert werden sollen. Die beiden anderen Brückenfahrbahnen waren bereits fertig - es startete bekanntlich sogar ein erneuter Verkehrsversuch auf der mittleren Fahrbahn mit einem extra markierten Radweg. Der "Zug C" hatte in der letzten Brückenprüfung denkbar schlechte Noten erhalten, die Schäden waren gravierend und allen bekannt. Die Stadtratsunterlagen dazu sind öffentlich zugänglich. Ob die Brücke eher hätte gesperrt werden müssen, ob eine "einfache Brückenprüfung" ausreichend war, ob niemand etwas während der laufenden Bauarbeiten an den anderen Brückenzügen bemerkt hat - alle diese und viele weitere Fragen werden jetzt beantwortet werden müssen.

Was ist nun genau passiert?

Bei der Pressekonferenz am Anleger 7 in Sichtweite auf das Unglück gab es die ersten Erklärungen. Vorab - auf einen terroristischen Anschlag an diesem besonderen Tag (11. September) gibt es keine Hinweise, betonte der Pressesprecher der Dresdner Polizei, Thomas Geithner. Michael Klahre, Pressesprecher der Feuerwehr, warnte alle, sich nicht in Gefahr zu begeben, denn die Lage sei hochgradig gefährlich auf, unter und neben der Brücke.

Brückenspezialist Holger Kalbe warnt eindrücklich, dass weitere Gefahr durch das Auseinanderziehen des Brückenabschnittes besteht. Denn die Auflage der beiden Enden liegt nun nur noch auf den letzten Metern. Als Ursache vermuten die Verantwortlichen, dass im Spannbeton schon seit DDR-Zeiten ein Chlorideinzug stattgefunden hat. Auf gut deutsch: Hier entstand eine hochgefährliche Korrosion, Streusalz beschleunigte den Prozess, auch ein undichter

Mast der Verkehrsbetriebe hat das offenbar vorangetrieben. Das machte den Spannbeton mürbe und zerstörte schließlich die Armierung und das führte letztendlich zum Bruch der Brücke.

Wie geht es nun weiter?

Die ersten Arbeiten betreffen unter anderem die Fahrleitungen und die Bergung der in die Elbe gestürzten Brückenteile. Eine Freigabe des Terrassenufers für den Verkehr wird frühestens nächste Woche erfolgen. Wie lange der Abriss und der Wiederaufbau dauern wird, lässt sich nicht abschätzen. Für den auch anwesenden Geschäftsführer Stefan Bloch der Sächsischen Dampfschiffahrt ist es ein finanzielles Desaster. Die Augustusbrücke wird nicht für den Verkehr aufgemacht, sondern Umleitungen erfolgen über Albertbrücke und Marienbrücke.

Weitere Infos und Reels auch auf unserer Facebook-Seite:
[WochenKurier Dresden](#)

Weitere Beiträge zum Einsturz der Carolabrücke

* [Blitzabriss an der Carolabrücke](#)

 Birgit Branczeisz  12. September 2024

Blitzabriss an der Carolabrücke

Dresden. Jetzt geht es darum, schnell alle abgestürzten Teile der Brücke wegzuräumen, bevor das Hochwasser kommt. Aber schon jetzt ist klar - die Carolabrücke muss komplett neu gebaut werden.



Die erste Technik rückt an, alle herabgestürzten Teile der Brücke müssen vor dem möglichen Hochwasser weg.

Bild: J. Männel

Das angekündigte Hochwasser am Wochenende zwingt zu schnellem Handeln. Der eingestürzte Zug-C der Carolabrücke muss abgerissen werden. Zu groß ist die Gefahr, dass das Hochwasser sonst größere Verheerungen anrichtet. Die Aktion läuft bereits auf der Neustädter Seite. Alle noch oben liegenden Teile werden heruntergeholt, der durchgebogene Teil und auch der Kragarm auf der Neustädter Seite. Unternehmen, Bundeswehr, THW arbeiten dafür zusammen, schwere Technik ist angerückt. Die Betonteile werden zertrümmert und abtransportiert.

Die Straßenbahnschienen und die Fernwärmeleitung müssen abge-

trennt werden. Dafür sind auch Sprengungen in den Abendstunden nötig. Für die Trennung der Versorgungsleitungen wird ein Schneid-Spreng-Verfahren verwendet. Die Straßenbahnschienen werden mittels Thermitschneidverfahren voneinander getrennt. Beide Verfahren werden nacheinander durchgeführt. Die Helfer wollen noch vor dem Hochwasser alle herabhängenden Teile weg bekommen. Die erste Idee, die Brücke mit Stützen zu sichern, wurde schnell verworfen, weil sich keine Gründung für die Stützen fand und diese ein weiteres Wasserhindernis wären. Am Freitagvormittag wird auf der Seite Terrassenufer der Abriss der Reste von Zug-C vorbereitet.

Auch die Perspektive ist klar: Der Schaden an der Brücke ist durch die Wucht des Einsturzes und die Verschiebung des Oberbaus so groß, dass nur ein Neubau infrage kommt. Am Montag wird sich eine Task Force treffen, die die Verkehrsführung ohne Carolabrücke entwirft. Die Zeit ohne Brücke wird Jahre dauern. So viel steht heute bereits fest.

Die nächsten Tage geht es zunächst um Gefahrenabwehr: Die Wetter-Prognose geht von einem starken Regengebiet aus, das sich in den nächsten 72 Stunden vor allem über Österreich abregnet. Für das Einzugsgebiet der Elbe ist Mitte nächster Woche ein kleineres Hochwasser zu erwarten. Die genauen Höhen sind noch ungewiss, es wird darauf ankommen, an welcher Stelle es wie viel regnet - das Landeshochwasserzentrum rechnet mit 6,50 Metern und 8 Metern an der Augustusbrücke.

Auch mit den tschechischen Kollegen ist die Stadt rund um die Uhr im Austausch. Die Hochschule Nürnberg und die Landestalsperrenverwaltung (LTV) haben modelliert, was die Brückenteile in der Elbe bewirken könnten. Ergebnis: Es soll keine signifikanten Auswirkungen geben. Die Brückenteile werden um- und überflossen, dadurch nimmt die Strömungsgeschwindigkeit zwischen den Brücken zwar zu, aber bereits hinter der Marienbrücke wird sich das nivellieren. Aufpassen müssen Anlieger auf der Altstädter Seite im Oberstrom-Bereich.

Sollte der Blitz-Abriss gelingen, stellt sich die Frage: Wie weiter mit der Carolabrücke? Tiefbauamtsleiterin Simone Prüfer erläuterte vor dem Stadtrat aktuell die wichtigsten Fakten zum Zustand der Brücke.

cke: Alle drei Züge sind in der Mitte verbunden über einen Querträger, der abgerissen ist. Zug-B (Verkehrsversuch Radfahrstreifen) hat sich abgesenkt, er wird gerade vermessen, die Werte werden abgeglichen. Zu sehen ist das schon an den Geländern, die sich im 20-Zentimeter-Bereich voneinander entfernt haben.

Zug-A und -B werden derzeit ständig überwacht. Bei einem Drohnenflug über dem Pfeiler wurde festgestellt, dass es zu einem kompletten Versagen der Spannglieder kam. Als mögliche Ursache nannte Simone Prüfer „Korrosion“. Außerdem hat ein Mittelgelenk einen frischen Riss – „wir wissen nicht, ist erst das Gelenk gerissen oder haben erst die Spannglieder versagt, das wird derzeit untersucht“, so die Tiefbauamtsleiterin.

Simone Prüfer betonte mehrmals auf Nachfragen der Stadträte, in die Spannglieder könne man nicht unmittelbar hineinschauen. Entweder man prüfe sie zerstörend punktuell oder begutachtet die Risse, was die Stadt Dresden tue, auch bei Zug-A und -B. Ende 2023 gab es noch einmal eine Sonderprüfung aller Elbbrücken, auch der Carolabrücke: „Zug-C war unsere beste Brücke“, so Prüfer. Mitte 2020 fand die letzte große Hauptprüfung statt. 1996 hatte es eine grundlegende Sanierung mit Chloridentzug und Tausch der Lager gegeben. „Hätten wir etwas festgestellt, hätten wir ganz anders gehandelt. Im Prüfbericht gibt es keine Aussage, dass die Brücke einsturzgefährdet ist“, so Simone Prüfer.

Zug-C hatte die Note 3 erhalten, allerdings sage das allein nichts über die Standfestigkeit aus – da genüge bereits ein zu niedriges Gelände, um im Punkt Verkehrssicherheit schlechter abzuschneiden. Besonders tragisch: Die Sanierung war ursprünglich ab Oktober 2024, schließlich – weil die Ausschreibung erst im August erfolgte – ab Januar 2025 geplant. Zur Verbreiterung der Gehwege war extra Carbonbeton verwendet worden, weil die Brücke statisch nicht stärker belastet werden sollte.

Es gibt keine zweite baugleiche Carolabrücke – Dresden hat 314 Brücken, 72 Prozent befinden sich im sehr guten bis guten Zustand, so die Stadt.

Weitere Beiträge zum Einsturz der Carolabrücke

* [Einsturz Carolabrücke - Betonfraß und Rost](#)



»Was ist damals passiert?« – Der Suchdienst des DRK unterstützt bei »Schicksalsklärung«

► Lesen Sie mehr auf Seite 3 (Foto: H. Schacht)

Mimen, Masken, Musenküsse: 32. Radebeuler Herbst- & Weinfest vom 27. bis 29. September

► Alle Infos zum Fest gibt's im Innenteil (Foto: PR)



Kassensturz folgt Brückensturz

Der Fall »Carolabrücke« wird für Jahre alles in der Stadt verändern.

BIRGIT BRANCZEISZ

DRESDEN. Es ist DAS Bild, das sich vielen Dresdnern wohl für Jahre einprägen wird: Riesige Scheren greifen in herabgestürzte Teile der Carolabrücke, das Knirschen und Krachen ist bis zur anderen Elbseite zu hören. Viele Menschen wollten sich diesen historischen Moment mit eigenen Augen ansehen. Es gibt unzählige Fotos und Videos davon und so mancher hat sich verwundert gefragt: »Wo kommt die ganze Technik auf einmal so schnell her?« Der Mann, der diese Frage beantworten kann, heißt Mathias Lindenlaub und ist GF der Centro Umwelttechnik und Logistik GmbH aus Dresden. Mit 20 Partnerfirmen hat er die gefährlichsten Hindernisse von der Brücke beräumt.

Innerhalb von sechs Stunden wurden 13 Großgeräte über 40 Tonnen bis hin zu einer Longfront von 75 Tonnen nach Dresden geholt, »mit Sondergenehmigungen, die wir vom Krisenstab bekommen haben, denn wenn Sie einen Bagger über 65 Tonnen durch Dresden fahren wollen, muss ich wohl nicht sagen, was das für Genehmigungen mit sich bringt, unter anderem bis zu vier Wochen Wartezeiten. Das haben wir in sechs Stunden gelöst«, so Lindenlaub schmunzelnd.

Am Donnerstag nach dem Einsturz, 19 Uhr, waren die ersten Geräte da. Die geborstenen Fernwärmeleitungen waren um 23 Uhr vom THW gesprengt, die Unternehmen konnten loslegen. Bis 3 Uhr in dieser Nacht wurde »just in time«, so OB Dirk Hilbert, gearbeitet. Krisen-



Schwere Technik hat über Stunden die herabgestürzten Teile der Carolabrücke abgetragen, um die schlimmsten Hindernisse für das nahende Hochwasser wegzuräumen. Foto: Männel

stab, Feuerwehren, THW, Firmen, Helfer – alle haben mitgezogen. Bereits zehn Minuten nach 3 Uhr waren die losen Brückenstreben durchgebrochen. Dazu brauchte es 13 schwere Geräte, 18 Sattelzüge, zehn Abrollcontainer, einen Rundum-Service für die Hydraulik, Transporter, Ersatzteile und viele Hände. Am Sonnabend, 14. September, 18 Uhr, war der Job erledigt. »Wir haben gezeigt, dass man in Deutschland etwas bewegen kann, wenn alles unkompliziert über die Bühne geht«, so das Fazit des Unternehmers.

Zeitgleich griff der Hochwasserabwehrplan, der jetzt um ein Szenarium reicher ist. Jetzt geht es um Verkehrsorganisation, weil die wichtigste Verkehrsachse fehlt. Auf der rechtselbischen Seite des Blauen Wunders wurden deshalb die Tiefbauarbeiten am Körnerplatz vorerst gestoppt. Die Schillerstraße

als Verbindung zur B6 und zum Dresdner Norden ist nun auch in Richtung Körnerplatz wieder befahrbar. Die stationäre Ampel blieb vorerst in Betrieb. Es muss lediglich eine Sperrung der stadtwärtigen Busspur in Höhe Haltestelle Körnerplatz bleiben. Die Haltestelle wurde auf die Elbrückenstraße verlegt. Unter diesen Einschränkungen werden die Bauarbeiten bis auf weiteres fortgesetzt.

Während die Stadt das Chaos ordnet, stellt sich immer wieder die größere Frage dahinter: Wie soll es weitergehen mit einem Ersatzbau der Brücke? Und woher soll das Geld dafür kommen? Im Hintergrund laufen bereits Gespräche mit Bund und Land, so OB Dirk Hilbert. Dennoch zeichnet Hilbert auch ein Bild der gravierenden Finanzlage. Der Stadt- und Gemeindetag hat unlängst die prekäre Situation der Haushalte dargelegt – alleine im

vergangenen Jahr sind die Defizite der kommunalen Haushalte noch einmal um 400 Millionen gestiegen – nur in Sachsen. Das ist dramatisch. Denn die Vereinbarung, die kurz vor der Landtagswahl zum Finanzausgleich getroffen wurde, wandelt investive Zuweisungen in allgemeine Zuweisungen um.

Das bedeutet, es gibt für die sächsischen Kommunen keinerlei investive Schlüsselzuweisungen – nur nach einem positiven Saldo im Finanzhaushalt werden Gelder zum Investieren frei. Das ist aber angesichts der Pflichtaufgaben vor allem im Sozialen sowie Kostensteigerungen unmöglich zu erwirtschaften. »Wenn ich mir das für Dresden ansehe, haben wir in den letzten Jahren von den guten Jahren gezehrt, jetzt sind wir aber ausgezehrt«, so Dirk Hilbert. Nach dem Brückensturz kommt der Kassensturz – der ist noch dramatischer.

Brunnensaison endet bereits im September

DRESDEN. Jedes Jahr werden die Dresdner Brunnen im Herbst winterfest gemacht. Dieses Jahr laufen die Arbeiten bereits im September an, um Kosten aufgrund der Bewirtschaftungseinschränkung im Haushalt zu sparen. Bereits abgeschaltet sind die Fontäne auf dem Palaisplatz, der Bastionsbrunnen auf dem Postplatz, die Stürmischen Wogen, die Stillen Wasser und andere größere Anlagen. Der Rest folgt bis Ende des Monats. Der Artesische Brunnen mit seiner Zapfstelle auf dem Albertplatz und die Fontäne Aufahrt Schloss Albrechtsberg sind ganzjährig in Betrieb.

Zuerst Mensch: Interkulturelle Tage in Dresden

DRESDEN. Im Rahmen der 34. Interkulturellen Tage in Dresden unter dem Motto »Zuerst Mensch« finden bis 6. Oktober viele lehrreiche und unterhaltsame Veranstaltungen für jedes Alter statt. Höhepunkte sind dabei das Interkulturelle Straßenfest für die ganze Familie (28. September, 12-17 Uhr, Jorge-Gomondai-Platz), das Friedensfest der Kinder Abrahams (1. Oktober, 17-20 Uhr, Neues Rathaus, Plenarsaal) und das Finale der 34. Interkulturellen Tage (6. Oktober, 15-20 Uhr, JKS Passage).

Alle Veranstaltungen unter: www.dresden.de/ikt

Es wird knifflig

Wie hat kürzlich jemand gepostet: »Neuer Verkehrsversuch in Dresden. Jeder bleibt auf seiner Elbseite.« Katastrophen bringen eben

den besten Humor hervor und da haben wir heutzutage viel zum Schmunzeln, wenn

es nicht so bitter wäre.

Was Dresden betrifft, die Menschen stellen sich schon darauf ein. Die ersten Fragen lauten neuerdings: Muss ich da wirklich hin? Geht das nicht auch anders? Aber nicht alles lässt sich ummodellieren, wie es so schön heißt. Viele müssen auf die andere Seite – und so pragmatisch wie zur Abrissaktion wird es nicht weitergehen.



Ihre Birgit Branczeisz

BirgitBranczeisz@Wochenkurier.info

bb 26. September 2024

Postkarte statt Knöllchen

Dresden. Nach dem Brücken-Einsturz verteilt Baubürgermeister Kühn Postkarten an Radfahrer für mehr Rücksichtnahme.



Ordnungsamt und Polizei versuchen mit Radfahrern ins Gespräch zu kommen.

Bild: J. Männel

Auch das ist eine Folge des Brücken-Einsturzes: Mehr Fahrradfahrer in Fußgängerzonen, wie hier auf der Hauptstraße am Goldenen Reiter. Hier sind Radfahrer zwar erlaubt, aber nur in Schrittgeschwindigkeit und auf dem Mittelstreifen - nicht an den Seiten, unmittelbar an den Geschäften, wo es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit Fußgängern kommt, die plötzlich aus dem Laden herauskommen.

Ausgerechnet Baubürgermeister Stephan Kühn sowie die Beamten der Fahrradpolizei sprachen Radfahrer darauf jetzt in einer "präventiven" Aktion an, kamen ins Gespräch und verteilten Postkarten, die extra von der Stadt gedruckt wurden - statt Knöllchen zu verteilen.

Seit dem Teileinsturz und der Sperrung der Carolabrücke hat der Radverkehr auf der Hauptstraße deutlich zugenommen.

Rund 10.000 Radfahrer sind täglich auf der Augustusbrücke unterwegs, ein großer Teil davon fährt auch über die Hauptstraße. Mit den Geschäften und Restaurants, den vielen Aufenthaltsmöglichkeiten und den immer wieder stattfindenden Veranstaltungen lädt die Hauptstraße aber zum Flanieren und Verweilen ein. Auch die Beschilderung und Gestaltung der Straße sind daran ausgerichtet.

Seitdem kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Die Aktion im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft sollte Radfahrer zu mehr Rücksicht sensibilisieren.

Der Fachdienstleiter des Verkehrsüberwachungsdienstes Dresden der Verkehrspolizei, Thomas Kiraly erklärt: Der Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung ist das Herzstück unserer Verkehrsregeln. Er erinnert uns daran, dass Rücksicht und Vorsicht im Straßenverkehr unerlässlich sind. Im Rahmen unserer Kampagne 'Respekt durch Rücksicht' ermutigen wir daher immer wieder alle Verkehrsteilnehmer, achtsam miteinander umzugehen. Nur wenn wir uns gegenseitig respektieren und rücksichtsvoll handeln, können wir gemeinsam für mehr Sicherheit auf unseren Straßen sorgen.“



Stollenmädchen Lorna Prenzel hat neben dem Backen noch eine zweite Leidenschaft

► Lesen Sie mehr auf Seite 3 (Foto: Branczeisz)

In Ihrem Umfeld passiert etwas Spannendes? Berichten Sie uns doch davon in unserer App!

► Mehr Infos: www.wochenkurier.info/leserreporter



28. September 2024

www.wochenkurier.info · www.facebook.com/WochenKurier.Dresden

39. Woche - 34. Jahrgang

Die Brücke muss aus der Elbe



Eine schöne Winterbaustelle sieht anders aus. Fakt ist: Auch wenn Experten mit elf Wochen reiner Arbeitszeit rechnen – der Abbruch von Zug C und das Bergen der Teile aus der Elbe wird Monate dauern. Zunächst müssen die Pegelstände für Wochen verlässlich sinken. Foto: Männel

Dresden ist die beste Stadt im Bikesharing

DRESDEN. Die Landeshauptstadt ist beim Thema Bikesharing als beste deutsche Stadt gekürt worden. Das zeigt eine Analyse des europäischen Fahrradverbandes Cycling Industries Europe, die Mitte September veröffentlicht wurde. Sie stellt 148 Städte vor, die von der EU als führend in den Bereichen urbane Mobilität und Klimawandel identifiziert wurden. Die Analyse untersucht die Ausleihe pro 1.000 Einwohner, wie viele Fahrräder es in der Stadt gibt und wie viele Fahrten pro Fahrrad und Tag gebucht werden. Zweite deutsche Stadt wurde Karlsruhe.

Für den Brückenabriss von Zug C wird das Terrassenufer dieses Jahr komplett geschlossen.

BIRGIT BRANCZEISZ

DRESDEN. Die Carolabrücke ist, wie ein Patient auf der Intensivstation, an alle möglichen Überwachungsgeräte angeschlossen. »Ja, wir verzeichnen Bewegungen, aber die schätzen wir als unkritisch ein«, sagt die Leiterin des Straßen- und Tiefbauamtes, Simone Prüfer. Vor allem beziehen sich alle Untersuchungen jetzt auf Zug A und B. Die Frage, ob Zug A mit der Autospur womöglich freigegeben werden kann, hat es in sich. Für die Messtechniker wortwörtlich, denn sie müssen für weitere Messungen in den Hohlkästen hinein und brauchen dafür natürlich eine gewisse Sicherheit in der Bewegung des Bauwerkes.

Dass sich Zug B heftig verformt hat, sieht man bereits mit bloßem

Auge. Daran gibt es nichts zu deuten. »Wir wollen jetzt eine klare Aussage zu Zug A – erhalten oder nicht erhalten!«, so Prüfer. Das ist eine riesige Last für die Ingenieure. 15 bis 20 von ihnen arbeiten derzeit in wechselnder Besetzung an der Brücke und in den Laboren. Von ihren Ergebnissen wird auch abhängen, wann die Elbe wieder für die Schifffahrt freigegeben ist. Bis dahin gilt die Brücke als einsturzgefährdet.

Mit Lasten anderer Art befasst sich vor allem der Abteilungsleiter Brücken- und Ingenieurbauwerke, Holger Kalbe. Er schätzt, dass bisher etwa ein Drittel an Brückenmaterial weggeschafft ist – und zwar 1.500 Tonnen von der Neustädter Seite in 46 Stunden Blitzabriss, damit die Elbe abfließen konnte. »Was noch in der Elbe liegt, bereitet uns die größten Probleme. Auch auf der Altstädter Seite ist der Brückenzug noch weitestgehend vorhanden und über einen Meter von den Lagern heruntergezogen.« Das alles wegzubekommen, wird

nicht nur ein Kraftakt, das braucht einiges an Vorbereitung und auch Glück, denn zunächst muss der Elbepegel sinken.

Aber der Plan steht: Begonnen wird von der Altstädter Seite vom Terrassenufer aus – das dieses Jahr daher nicht mehr geöffnet wird. Der Untergrund muss zunächst an beiden Ufern befestigt werden, um Strom- und Abwasserleitungen im Boden zu sichern, wenn schwere Geräte anrücken. Dann geht es darum, die Brücke an den gebrochenen Gelenken abzulösen, damit die noch schräg hängenden Teile nach unten fallen, auch in die Elbe. Dafür muss an manchen Stellen ein sogenanntes »Fallbett« errichtet werden. Eine Bergung der großen Teile direkt aus dem Fluss ist nicht möglich, weil einerseits keine verlässliche Angriffsstellen an den kaputten Brückenteilen vorhanden sind, an denen ein Gerät sicher andocken könnte. Andererseits sind die großen Teile schlicht zu schwer. Für das Zerkleinern und den Abtransport im Fluss müs-

sen entsprechende Rampen aufgeschüttet werden. Liegen die großen Brückenteile im Fluss, werden sie als Teil dieser Rampe befahren. Das ist eine heikle Aktion, denn der Krisenstab muss immer die Pegelstände im Blick behalten.

Alleine die in die Elbe fallenden Teile stauen nochmal 30 bis 50 Zentimeter auf. Für erste Arbeiten am Altstädter Ufer braucht es einen Pegel von unter 4,50 Meter für mindestens drei Wochen. Für weitere Arbeiten zur Bergung der Brückenteile im Fluss von der Altstädter Seite aus muss der Pegel für mindestens fünf Wochen auf unter zwei Meter sinken. In einem weiteren Bauabschnitt soll auf der Neustädter Seite in etwa drei Wochen bei einem Pegel von unter zwei Metern abgebrochen werden. Insgesamt sind also mindestens elf Wochen nötig – und der entsprechende Elbepegel. Es wird mehrere Monate dauern, den Brückenzug C komplett abzubrechen. Was das bis jetzt und künftig kosten wird, diese Rechnung wird gerade aufgemacht.

Neue »Azubi xtra« ist da

REGION. Die Herbstausgabe 2024 der »Azubi xtra« des WochenKurier wird derzeit an alle Schulabgänger der Stadt Dresden sowie der Landkreise Meißen und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge verteilt. Sie kann außerdem online unter www.wochenkurier.info als e-paper gelesen werden.



Prominenter Besuch bei der 16. HOPE-Gala

Unter anderem mit dabei: Bell Book & Candle und Anna Ermakowa

DRESDEN (pm). Wenn sich am 26. Oktober die Türen des Schauspielhauses Dresden zum 16. Mal für die HOPE-Gala öffnen, erwartet die Gäste wieder ein außergewöhnliches Showprogramm, das Künstler verschiedener Genres zusammenbringt. Sie unterstützen mit ihrem Auftritt das Kinderprojekt HOPE Cape Town, das sich in Südafrika um Gesundheit, Bildung und Förderung von Kindern in den Townships rund um Kapstadt kümmert. »Die Spenden aus Dresden sorgen dafür, dass dort immer mehr Kinder



Viola Klein, Initiatorin der HOPE-Gala, freut sich auf zahlreiche prominente Gäste. Foto: Marcus Hartelt

und Jugendliche eine Perspektive bekommen«, so Viola Klein, die Initiatorin der HOPE-Gala.

Das Programm in diesem Jahr vereint acht Show Acts und verspricht Abwechslung. So haben sich Bell

Book & Candle angekündigt, die sich mit »Rescue me« 1997 in die Top 3 der Charts katapultiert haben. Aus London kommt Anna Ermakowa, die aktuell mit ihrem Studioalbum »Behind Blue Eyes« für Beachtung sorgt. Für die Tradition »Kids on Stage« steht Erika Tanase (1.1), die bei »The Voice Kids« bis ins Halbfinale kam. Moderiert wird die Gala von Karen Heinrichs (»SAT 1 Frühstückfernsehen«) und Andrea Ballschuh.

Mehr Infos und Tickets:
www.hopegala.de

Das große Geschrei

Fast kein Tag vergeht jetzt, an dem sich nicht eine Gruppe zu Wort meldet. Da könne man doch nicht sparen, dort nicht plötzlich Gelder kürzen. Bezeichnend ist, dass an Vorwürfen nicht gespart wird – und ausgerechnet von denjenigen am Lautesten, die die Politik der letzten Jahre so geprägt haben. Angriff ist die beste Verteidigung. Doch jedem Bürger ist klar, auch in Dresden wurde viel Geld für Unsinniges oder Nachrangiges ausgegeben, statt solide zu investieren. An die eigene Nase fassen will sich keiner – auch da unterscheidet sich Dresden nicht vom Rest des Landes.



Ihre Birgit Branczeisz

BirgitBranczeisz@wochenkurier.info



pm/ck



02. Oktober 2024

Provisorische Fernwärmeleitungen auf Augustusbrücke

Dresden. Zur Sicherung der Fernwärmeversorgung für Dresden im Winter müssen provisorische Leitungen über die Augustusbrücke verlegt werden.



So sollen die Leitungen über die Brücke verlaufen.

Bild: SachsenEnergie

Um ihrem Versorgungsauftrag in vollem Umfang nachzukommen, muss SachsenEnergie für den Winter 2024 / 2025 provisorisch eine zweite Hauptversorgungsleitung für Fernwärme über die Augustusbrücke verlegen. Zu diesem Ergebnis kommen die Prognosen und Berechnungen der Fernwärmeexperten. Sofort nach dem Teileinsturz der Carolabrücke und der Zerstörung einer der Hauptversorgungsleitungen der Dresdner Fernwärme wurden verschiedene Varianten für eine zweite Hauptverbindung zwischen den beiden Elbseiten durchgeplant. »Wir dürfen keine Zeit verlieren. Die Augustusbrücke kommt als einzige Elbquerung infrage, über die wir die provi-

sorischen Fernwärmeleitungen bis Mitte November verlegen können. Es ist die schnellste und sicherste Lösung. Nur an dieser Brücke können wir die Rohre direkt in das Verteilnetz anschließen. Wir haben keine andere Chance als diese, um rechtzeitig zum Winterbeginn die umfangreiche Wärmeversorgung im Nordosten der Stadt zu sichern. Keiner weiß, wann der erste Frost kommt und wie kalt der Winter werden wird«, so Dr. Rutger Kretschmer, Leiter des Geschäftsfelds Kraft und Wärme.

Das ist geplant

Zwei schwarze Leitungen – für den Vor- und den Rücklauf der Fernwärme – verlegt SachsenEnergie auf dem kompletten westlichen Fußweg der Augustusbrücke. Am Blockhaus auf der Neustädter Seite und vor dem Italienischen Dörfchen auf dem Theaterplatz werden sie jeweils in der Erde verschwinden und an das Verteilnetz angeschlossen. »Die Rohre sind mit Kunststoff ummantelt und haben eine Außentemperatur von 25 Grad Celsius. Sie stellen für die Umgebung keine Gefahr dar«, erklärt David Falkenberg, der den Bau leitet.

Keine sinnvollen Alternativen

Alternativ zur Augustusbrücke hat SachsenEnergie auch drei Varianten einer provisorischen Rohrbrücke an den Bestandpfeilern der Carolabrücke, freihängend oder auf neuen Pfeilern überprüft. Alle drei Varianten mussten verworfen werden, da sie zu lange dauern oder zu viele Risiken bezüglich der Standfestigkeit der Pfeiler oder der Leitungen bestehen.

Auch ein zweiter Düker wurde dafür in Betracht gezogen, kommt aber als kurzfristige Lösung aufgrund der langen Bauzeit nicht in Frage. Ziel ist es, einen Versorgungsengpass zu vermeiden und möglichst schnell die Leitungen zu legen.



Bruckner & Wagner: Was die Geschichte einer Sinfonie über zwei Komponisten aussagt

► Lesen Sie mehr auf Seite 3 (Foto: Branczeisz)

In Ihrem Umfeld passiert etwas Spannendes? Berichten Sie uns doch davon in unserer App!

► Mehr Infos: www.wochenkurier.info/leserreporter



12. Oktober 2024

www.wochenkurier.info · www.facebook.com/WochenKurier.Dresden

41. Woche - 34. Jahrgang

Was bleibt von »Carola«?

Unser WochenKurier-Brücken-Ticker: Sorge um's touristische Juwel und göttlicher Beistand.

BIRGIT BRANCZEISZ

DRESDEN. Gleich neben der Abriss-Aktion der Carolabrücke eröffnet sich eine weitere Szenarie: Über die Augustusbrücke werden Fernwärmerohre verlegt. Unfassbar auf der historische Brücke, aber es muss sein, um zum Winterbeginn die Versorgung im Nordosten zu sichern. Seit 7. Oktober kommen die Rohre, die auf dem Theaterplatz verschweißt und zügig verlegt werden – auf einem der Fußwege, nicht auf dem Radweg. Kurz vor dem Weihnachtstrubel auf der fußgängerbelebten Brücke. Das sorgt für Kritik. Umstritten ist auch die Öffnung der Augustusbrücke für Autos. Das Rathaus lehnt das ab. Argumentiert wird mit riskanten Verkehrssituationen – ein Umbau am Theaterplatz mit Ampeln und Markierungen wäre nötig. Dahinter steht die ernste Frage: Wollen wir uns wirklich Schlossplatz und Theaterplatz auf Jahre verschandeln?

Kosten sind völlig offen

Sieben Millionen Euro soll der Abriss kosten. Das Wasserschiffahrtsamt hat die Stadt informiert, dass Schadensersatzforderungen auf sie zukommen. Unklar bleibt auch, was die Verkehrsbetriebe an Geld nachschießen müssen. Da gibt es mit vier Millionen eine erste Zahl für zusätzliche Busse und Bahnen.

Zug A doch noch nutzen?

Anfang 2025 will die Stadt mit dem Planen für den Wiederaufbau



Es ist inzwischen das Symbol aus Dresden: Schneidwerkzeuge greifen in die Reste des Brückenzuges C. Auch Zug B muss abgerissen, weil er beim Einsturz zu stark beschädigt wurde. Foto: Männel

der Carolabrücke beginnen. Ein unabhängiges Büro soll die Ursachen des Einsturzes untersuchen. Eine saubere Aufarbeitung des Unglücks sei wichtig, so Prof. Steffen Marx von der TU Dresden. Es heißt nun: Spannglied-Proben prüfen und weiteres Material entnehmen. »Wir wollen wissen, ob das nur auf einem Querschnitt passiert ist oder verteilt war in der ganzen Brücke«, sagte Marx. Das ist wichtig zur Bewertung der Züge A und B und Brückenprüfungen deutschlandweit. Die Bundesanstalt für Straßenwesen stellt dafür 400.000 Euro bereit. Zurzeit wird mit Schallemissionsmessungen über den Standard hinaus überwacht. Die Untersuchungen an Zug A und B werden aber insgesamt noch etwas Zeit in Anspruch nehmen. Mit Ergebnissen ist nicht vor dem ersten Quartal des kommenden Jahres zu rechnen. Die Ergebnisse zu Zug C werden wahrscheinlich am 4. Dezember im Bauausschuss präsentiert. Es bleibt die Frage: Kann Zug A übergangsweise weiter

genutzt werden, eventuell mit reduzierter Last? Oder ist es sinnvoller, alles schnell wegzureißen und neu zu bauen? Außerdem ist längst ein Streit für oder gegen einen historisch anmutenden Neubau ausgebrochen. Klar ist nur: Es wird einen Wettbewerb dazu geben. Aber Prof. Marx hat Recht, wenn er sagt, nur wenn klar gesagt wird, was die Stadt haben will, wird ein solcher Wettbewerb Sinn haben. Außerdem soll es möglichst schnell gehen und bezahlbar bleiben – und wie lange dauern Genehmigungen?

Das Ampel-Problem

Da scheint die fällige Umprogrammierung der Ampeln doch fast simpel. Von wegen! Die Ampeln am Carolaplatz dürften fast geschafft sein, doch 15 weitere Anlagen sind noch im Fokus der Verwaltung, unter anderem Rathenauplatz, Terrassenufer, Steinstraße, Pillnitzer Straße und Rosa-Luxemburg-Platz. Erst dann kommen Albertplatz, Pirnaischer Platz, Neustädter Markt

und Sachsenplatz dran. Der Brückensturz hat Auswirkungen auf die gesamte Stadt. 14 Tage lang wurden Verkehrsdaten erhoben. Es brauchte externe Ingenieure, um neue Signalprogramme aufzustellen. Teilweise kommt es zu Änderungen von Spuren, etwa in der Steinstraße, die vom Terrassenufer stadteinwärts führt. Bis zur Adventszeit müssen sich die Autofahrer gedulden. Ob bis dahin ein Shuttle-Verkehr zu den Weihnachtsmärkten gelingt – auch das ist noch offen.

Geschäft und Segen

Die Idee einer »Carolabrücken-Uhr« kursiert, erste Shops verkaufen Erinnerungssteine. OB Dirk Hilbert hat Papst Franziskus bei einer Audienz für eine Pilgergruppe aus Dresden auch ein Stück der eingestürzten Carolabrücke geschenkt und um Segen für deren Wiederaufbau gebeten. Bei so viel Beistand kann ja nur alles gut gehen.

Stadtwetten-Gäste retten Friedhofstore

DRESDEN. Im Rahmen der Caspar-David-Friedrich-Stadtwette am 5. September konnten Besucher für die Sanierung von zwei Eingangstoren des Trinitatisfriedhofs Dresden spenden – darunter für das Portal, das Caspar David Friedrich in seinem unvollendeten Gemälde »Der Friedhof« (um 1825) festgehalten hat. Auf diese Weise sind 1.270 Euro zusammengekommen.

Mit diesem Erfolg wurde das Gesamtspendenziel von 15.000 Euro für das Projekt erreicht und eine gute Grundlage für die Förderung durch die Landeshauptstadt geschaffen.

Jubiläum: 100 Jahre Semper-Opernball

DRESDEN. Am 7. Februar 2025 feiert der Dresdner SemperOpernball sein 100-jähriges Jubiläum. Es verspricht ein Abend zu werden, an dem Tradition und Moderne, Eleganz und Jugend, Glanz und Glamour vereint sind.

Das Debütantencasting für den Ball wurde bereits abgeschlossen. 100 Paare und mehr als 50 Einzelpersonen hatten sich für die begehrten Plätze auf dem berühmten Parkett der Semperoper beworben, 85 von ihnen konnten sich bereits qualifizieren.

Tickets für den Ball:
www.semperopernball.de

Im Gottvertrauen

Wenn's in der Geschichte besonders schwierig wurde, kam der Glaube ins Spiel. Vor der Schlacht gab's den Segen. Dass der Kriegsgrund ein heiliger war, versteht sich von selbst. Bauwerke zu segnen ist heute noch Brauch. Nun hat OB Hilbert für die Brücke darum gebeten – gleich an höchster Stelle beim Papst. Schutz und Fürsprache von ganz oben können ja nicht schaden, wenn Menschen ratlos sind und Fragen stellen. Wer so viel Gottvertrauen zeigt, entzieht sich ein Stück der irdischen Debatte über die eigene, menschlichen Verantwortung. Wie praktisch.



Ihre Birgit Branczeisz

BirgitBranczeisz@wochenkurier.info



Kein Geld mehr: Die Verkehrsbetriebe verabschieden sich zu Jahresende vom MOBishuttle

► Lesen Sie mehr auf Seite 3 (Foto: DVB)

In Ihrem Umfeld passiert etwas Spannendes? Berichten Sie uns doch davon in unserer App!

► Mehr Infos: www.wochenkurier.info/leserreporter



Einfach zu lange abgewartet

Prof. Steffen Marx von der TU Dresden fordert einen Wechsel hin zum Erhalt von Bauwerken – statt Neubau.

BIRGIT BRANCZEISZ

DRESDEN. »Wir haben uns viele Jahrzehnte auf dem Bestand ausgeruht und lieber neu gebaut, weil es politisch mehr hermacht, rote Bändchen durchzuschneiden«, sagt Prof. Steffen Marx, der die Einsturzursachen der Carolabrücke dokumentiert. »An der Carolabrücke ist vieles richtig gemacht worden, aber zu spät.« Die Strategie »verschleiben« ist aber die teuerste Art des Bauwerksbetriebs. Das Problem ist laut Marx: »Wir haben in Deutschland gar nicht mehr das Knowhow – weder in der Planung noch im Bau – das schnell wieder umzukehren.«

Für die Carolabrücke steht bislang fest: Der mittlere Zug B ist nicht zu halten. Der Abriss wird also deutlich länger dauern als die angekündigten elf Wochen. Eine Entscheidung zu Zug A soll Anfang Dezember feststehen. Zumindest war Zug A durch Kapfen und Asphalt über Jahrzehnte geschützt – ob das gereicht hat, sollen Schallmessungen zeigen. Aller acht Meter sind Sensoren dafür angebracht.

Lässt sich die Tragstruktur von Zug A noch einmal verstärken? »Ja, man könnte die Zugspannung von außen erhöhen«, so Prof. Marx. Allerdings nur, wenn der Beton nicht zu stark belastet ist – und genau das ist ja das Problem. »So schmal wie möglich« wurde die Brücke damals gebaut. Zum Einen wollte man die Stadtsilhouette nicht beeinträchtigen. Zum Anderen war der Spannbetonbau seit den 1960er Jahren in Ost und West eine geniale neuartige Bauweise, die der Aufbauzeit entsprach.

Prof. Marx kann der »schlanken Carola« durchaus etwas abgewinnen und würde einen Eins-zu-Eins-Ersatz befürworten – wenn auch konstruktiv unbedingt nach dem heutigen Stand. Und das nicht nur, weil die Brücke unter Denkmalschutz steht, sondern auch weil ein »Nachbau« am schnellsten gehen würde.



Kleinste Roststellen, leicht verbogene Drähte beim Einbau – all das hat für Anrisse gesorgt, die unter Spannung gerostet sind. Foto: Branczeisz

Schwachstellen der Brücke

Die Spannglieder: Sie sind das Herzstück der Brücke, 160 davon gibt es. Sie sorgen für die Vorspannung. Spannglieder liegen tief im Beton – der Beton sorgt dafür, dass die Spannglieder nicht rosten. Zumindest solange kein Wasser eintritt – was passiert ist. Zudem ist der damals hier verwendete Spannstahl sehr hoch vergütet worden, übrigens wie bei vielen Bauwerken der 60er, 70er und 80er Jahre. Das hat die Festigkeit erhöht – zulasten der Elastizität und Empfindlichkeit. Kleinste Roststellen, leicht verbogene Drähte beim Einbau – all das hat für Anrisse gesorgt, die unter Spannung gerostet sind. Das ist bei dieser Bauweise im Osten genauso wie im Westen Deutschlands so.

Der Bruch erfolgte über dem Brückenpfeiler D. 30 bis 40 Prozent der eingebauten Stähle hatten an dieser Stelle bereits eine gravierende Vorschädigung: Zur Hälfte aus »Spannungs-Riss-Korrosion«, also wie beschrieben aus dem Material selbst. Die andere Hälfte aus der »Chlorid-Korrosion«, sprich eindringendes Tausalz. Zu sehen sind Stahl-Enden, die blank sind, neben anderen rostigen Enden – das sind ältere Bruchstellen. Je mehr »Lochfraß« hinzukommt, umso geringer ist die Tragfähigkeit der Brücke.

Das »Riss-vor-Bruch-Kriterium«, also sichtbare Risse, die auf innere Schäden hindeuten sollen, ist

– wie ein Gummiband. Das erhöht die Druckspannung enorm und gilt weltweit als geniale Konstruktion der 60er Jahre. Es handelt sich um die häufigste heute vorkommende Brückenbauart. 80 Prozent der Autobahnbrücken haben solche Spann-Anker, vor allem alle Brücken mit großen Spannweiten.

Die Schienen-Höcker: Die Schienen wurden fest auf diesen »Steinen« befestigt und nicht im Schotterbett verlegt, wie es heute üblich ist. Durch das starre Aufsetzen der Gleise gehen alle Kräfte unmittelbar auf das Tragwerk – das ist ein großes Problem, weil die Lasten inzwischen ganz andere sind. Der Hintergrund dieser Bauweise war auch hier die Vorgabe einer »schlanken Brücke« – man wollte die Bahn nicht zu hoch auffahren lassen.

Eine weitere Korrosionsart folgt ebenfalls aus der Verlegungsart der Bahngleise: Die Steine wurden mit Dübeln in die Brücke eingebohrt – das ist problematisch, weil die Straßenbahn so stetig für »Streustrom-Korrosion« im Tragwerk gesorgt hat.

Die Anforderungen der Konstruktion können über eines jedoch nicht hinwegtäuschen: das politische Versagen der Gesellschaft im Umgang mit der Infrastruktur.

Lügenmuseum: Zwischenlösung ist gescheitert

RADEBEUL. In einer gemeinsamen Pressemitteilung Mitte August gaben der Betreiber des Lügenmuseums, Reinhard Zabka, und die Stadt Radebeul bekannt, dass nach der Schließung des Lügenmuseums Ende August die Absicht einer Verlängerung des Mietverhältnisses für den ehemaligen Gasthof Serkowitz bis zum 31. März 2025 besteht – mit dem alleinigen Zweck, das Museumsgut des Lügenmuseums hier vorübergehend einzulagern.

Vertrag nicht unterzeichnet

Diese Verlängerung des Mietverhältnisses ist jedoch letztendlich nicht zustande gekommen, da Reinhard Zabka die Vertragsunterschrift verweigert hat. Damit bleibt es nun bei der ausgesprochenen Kündigung zum 31. August. Die Stadt Radebeul bedauert dies sehr und sieht sich nunmehr gezwungen, die Kündigung mit anwaltlicher Unterstützung durchzusetzen.

Wasser-Kunst am Kaitzbach

DRESDEN. Die Kunstinstallation »Schwingung« von Reinhard Pontius an der renaturierten Bachaue des Kaitzbaches in Altstrehlen wurde kürzlich offiziell eingeweiht. Das Ensemble zeigt einen schwingenden Wassertropfen und soll das Bewusstsein für die Ressource Wasser schärfen.

Nicht bezahlbar

Die Verkehrsbetriebe haben ihr Projekt MOB! Shuttle beendet. Autos, die die letzte Meile nach Hause oder umgekehrt zu Bus und Bahn fahren, wird es ab 2025 nicht mehr geben. Ein schöner Lückenschluss, aber eben einer, der teuer und künftig nicht mehr nicht zu leisten ist. Da brauchte es nicht erst die Carolabrücke – diese Entscheidung hatten Bund und Land schon lange vorher getroffen. Es bröckelt und bröselt gewaltig. So allmählich bekommen wir alle die Rechnung präsentiert. Über welche Größenordnung, das ist nicht abzusehen.



Ihre Birgit Branczeisz

BirgitBranczeisz@wochenkurier.info

[Startseite](#) > [Dresden](#) > Gab es längst Zweifel an der Standfestigkeit der Brücke?



bb/PM



22. Oktober 2024

Gab es längst Zweifel an der Standfestigkeit der Brücke?

Dresden. Nach dem Auftauchen interner Unterlagen zum Zustand der Carolabrücke stellt sich die Frage nach persönlichen Konsequenzen, sagt die CDU-Stadtratsfraktion.



Veit Böhm ist verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Stadtratsfraktion.

Bild: Archiv

Seit Monaten mahnt die CDU-Fraktion im Dresdner Stadtrat an, die im Geschäftsbereich von Baubürgermeister Stephan Kühn bisher gesetzten Prioritäten beim Ausbau der städtischen Infrastruktur dringend zu überdenken. Bezugnehmend auf das Bekanntwerden von internen Unterlagen unter Verweis auf Gutachten – u.a. von Leonhardt, Andrä und Partner aus 2022 und Saxotest vom April dieses

Jahres – sind dringend Klarstellungen der Verwaltung notwendig und es drängen sich Fragen nach Verantwortlichkeiten auf, teilt die CDU-Fraktion in einer Pressererklärung mit.

Dazu erklärt Veit Böhm, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion schriftlich: „Wir erwarten umgehend eine Stellungnahme des Baubürgermeisters und des von ihm beauftragten Ingenieurbüros Marx zu den sehr ernstesten Vorwürfen. Aus unserer Sicht müssen alle Unterlagen, Gutachten und Prüfberichte zügig ausgewertet werden. Die Zwischenergebnisse gehören auf den Tisch. Die Öffentlichkeit hat ein Recht darauf über den aktuellen Ermittlungsstand informiert zu werden. Sollte sich herausstellen, dass über viele Jahre ernstzunehmende Hinweise auf fehlende Standfestigkeit der Brücke und mögliche Einsturzgefahr ignoriert wurden, dann müssen die Verantwortlichkeiten dafür geklärt werden. Und es muss auch persönliche Konsequenzen für die Verantwortlichen geben.“

[Startseite](#) > [Dresden](#) > Carolabrücke: 100.000 Euro für Spezial-Abbruchhammer



Birgit Branczeisz



30. Oktober 2024

Carolabrücke: 100.000 Euro für Spezial-Abbruchhammer

Dresden. Die Stadt hat den Ablauf des Brücken-Abbruchs mehrfach geschildert - doch so geht es nun doch nicht.

Der Abbruch des eingestürzten Zuges C der Dresdner Carolabrücke birgt weiter einige Überraschungen. Weil die Abbruchfirma wegen der Fernwärmeleitung nicht mehr von der Neustädter Seite an Brückenteile zum Bergen herankommt, musste der Bauablauf jetzt geändert werden: Nun wird von der Altstädter Seite her weitergearbeitet. Ob sich das nicht schon vorab hätte erkennen lassen, ist die Frage.

Doch damit nicht genug: Den bislang geplanten Baudamm auf der abgestürzten Brücke in der Elbe, auf dem sich schweres Gerät Meter für Meter vorarbeiten sollte, wird es so nicht geben. Grund sind erhebliche Bedenken zur Statik. Die Teile würden das schwere Gerät nicht tragen, heißt es. Also wurde auch hier umgeplant: Ab Montag wird nun vom Terrassenufer her eine Rampe gebaut und eine insgesamt 30 Meter lange Baustraße aufgeschüttet. Von dort aus werden zwei Bagger in der Elbe arbeiten.

Auch für den Abbruch selbst musste nochmals umgeplant werden. Ein üblicher Abbruchhammer kann im Wasser nicht eingesetzt werden, was Techniker seit Längerem diskutieren – schließlich wurde eine Spezialanfertigung in Auftrag gegeben. Auf den Bagger kommen dann andere Aggregate, außerdem wird eine Verrohrung für die

Druckluft verlegt. Kostenpunkt: 100.000 Euro.

Bis Weihnachten soll die Fahrrinne der Elbe wieder frei sein. Das bedeutet nicht automatisch eine Freigabe für die Schifffahrt, denn die noch bestehenden Brückenzüge „B“ und „A“ gelten weiterhin als einsturzgefährdet bzw. nicht sicher. Möglicherweise wird es eine Ausnahmegenehmigung für die „Weiße Flotte“ geben, ihre Schiffe zur Werft nach Laubegast zu bringen. An eine reguläre Schifffahrt ist jedoch nicht zu denken.

Carolabrücke: So laufen die Abbrucharbeiten

Ein aktueller Überblick über die Arbeiten, die derzeit an der eingestürzten Carolabrücke stattfinden und was geplant ist.

DRESDEN (bb). Der Abbruch des Brückenzugs C der Carolabrücke auf Altstädter Seite schreitet voran. Zunächst wurde mit dem schräg hängenden Teilstück begonnen. Bagger mit Schneideschere und Hydraulikhammer arbeiteten sich schrittweise durch den Beton und Stahl der Brücke kurz hinter der Bruchstelle. Kurze Zeit später fiel das Teil gerade nach unten in die Elbe. Dann wurden circa 15 bis 20 Meter des Brückenstücks in der Elbe von Land aus abgetragen, um den Durchfluss der Elbe zu verbessern.

Inzwischen wurde auch der Abschnitt über dem Terrassenufer auf das vorbereitete Fallbett abgesetzt. Eine mobile Brechanlage ist hierfür im Einsatz. Das Material soll recycelt werden. Während des Abbruchs werden auch weiterhin fortwährend Prüfproben für die Ursachenuntersuchung genommen.

Nun geht es auf der Neustädter Seite weiter. Hier wird eine Baustraße errichtet, um für die Bag-

ger eine Arbeitsebene zu schaffen. Auch auf dieser Seite werden die zwei verbliebenen Stücke in der Elbe zu Fall gebracht. Auf der Neustädter Seite wird ebenso eine mobile Brechanlage errichtet, die die Teile für den Abtransport zerkleinert. Gearbeitet wird in der Woche von 7 bis 19 Uhr und Sonnabend bis 16 Uhr.

Sobald der Wasserstand niedrig genug ist, um auf die in der Elbe liegenden Teile zu fahren, kann der Abbruch dieser Brückenteile erfolgen. Die Brückenteile sind dabei zugleich Baustraße, sodass Bagger auf sie auffahren können, um sie Stück für Stück abbrechen. Der Abbruch passiert für diese Teile von Altstädter in Richtung Neustädter Seite. Vorher müssen dazu die Schienen und Gleishöcker auf Brückenzug C demontiert werden. Diese



Herr über den Abriss: Mathias Lindenlaub, GF Centro Umwelttechnik & Logistik GmbH Dresden. Foto: Branczeisz



Die Carolabrücke wird Stück für Stück zerlegt.

Foto: Männel

Abbrucharbeiten dauern voraussichtlich bis Jahresende an.

Zügig Wärmeversorgung herstellen

Parallel zu den laufenden Abbrucharbeiten an der Carolabrücke arbeitet SachsenEnergie mit Hochdruck daran, dass schnellstmöglich die Fernwärmeversorgung auf der Neustädter Seite für den Winter stabil abgesichert ist. Die vorbereitenden Baumaßnahmen zur Verlegung der provisorischen Fernwärmeleitung auf der Augustusbrücke sind abgeschlossen.

Auf dem Gehweg der Brücke wurden an einzelnen Stellen die Gehwegplatten entnommen, in die Betonbetten gegossen werden. Auf diese wurden die Gleitlager ähnlich ei-

nem Sockel aufgesetzt, die die Leitungen später halten. Zum Schutz des historischen Bauwerks wurde der darunterliegende Splitt entnommen und ein Vlies verlegt, auf den der Beton gegossen wird. Die Gehwegplatten werden für die Bauzeit eingelagert.

Die Rohrleitungen für das Fernwärme-Provisorium lagern auf dem Theaterplatz. Es handelt sich um je 650 Meter Rohr für den Vorlauf und den Rücklauf der Fernwärme. Seit 14. Oktober laufen die Schweißarbeiten und die einzelnen Rohrleitungsstücke werden miteinander verbunden und Stück für Stück über die Augustusbrücke gelegt. Ziel ist es, am 29. Oktober das letzte Verbindungsstück, das die provisorischen Leitungen mit dem Fernwärmenetz verbindet, einzubauen.

Die Suche nach Finanzhilfen

Für den Neubau der Carolabrücke braucht Dresden natürlich finanzielle Hilfe. Deshalb waren Baubürgermeister Stephan Kühn (Grüne) und Prof. Dr. Steffen Marx vom Institut für Massivbau an der TU Dresden am 9. Oktober in Berlin, um dort mit den haushaltsverantwortlichen Bundestagsabgeordneten über eine mögliche

finanzielle Unterstützung zu sprechen. Als wichtige Verkehrsader Dresdens und zentrales Element im überregionalen Verkehrsnetz, hat der Einsturz bundesweite Bedeutung und führt zu grundsätzlichen Fragen bezüglich der Sicherheit insbesondere von Spannbetonbrücken in ganz Deutschland.

Baubürgermeister Stephan Kühn: »Für die ÖPNV-Brücke zeichnet sich eine Finanzierung aus dem GVFG-Bundesprogramm ab. Schwieriger wird der Ersatzneubau für den Kfz-Verkehr. Aber auch hier waren die Signale durchaus ermutigend.«

Trotz der angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt bilden die Dresdner Brücken auch in den nächsten Jahren einen Investitionsschwerpunkt. Alleine bis 2029 sind Sanierungen und Ersatzneubauten von Brücken im Umfang von über 150 Millionen Euro vorgesehen. Der Ersatzneubau der Carolabrücke ist dabei noch



Die schwere Technik zerkleinert Schienen und Beton.

Foto: Lindenlaub

nicht enthalten.

So stehen aber unter anderem der Ersatzneubau der Nossener Brücke ab 2026 mit Gesamtkosten von 109,2 Millionen Euro sowie der Ersatzneubau der Brücke auf der Königsbrücker Straße ab 2027 mit geplanten Kosten von 17,2 Millionen Euro an. Auch das »Blaue Wunder« wird ab 2025 umfassend saniert.



Die »Giraffe« ist ein besonders langer Ausleger.

Foto: Lindenlaub

Ein Ehrenamt für Spezialisten

Beim ersten Not-Abriß an der Carola-
brücke in Dresden, kurz vor dem Hoch-
wasser, haben auch viele Ehrenamtler
mit angepackt. Viele von ihnen waren
vom Technischen Hilfswerk (THW). Wir
sprachen darüber mit Martin Wolter vom
THW-Landesverband Sachsen-Thüringen.

DRESDEN (bb). Herr Wolter,
mir war gar nicht bewusst,
dass beim THW so viele Eh-
renamtler dabei sind.

Das geht vielen Menschen
so. Aber es sind nur zwei
Prozent, die tatsächlich
hauptberuflich beim THW
arbeiten.

**Wo haben Sie in Dresden
und im Umland Ihre Stand-
orte?**

Wir haben in Dresden un-
sere Regionalstelle, die von
Riesa, Dresden, Radebeul,
Dippoldiswalde, Pirna, Ka-
menz, Bautzen und Löbau
bis Zittau zuständig ist,
insgesamt also mit neun
Ortsverbänden.

**Wie viele Helfer waren denn
beim ersten Brücken-Abriß
dabei?**

Wir hatten bis zum 19. Sep-
tember 182 ehrenamtliche
Kameraden aus Dresden,
Radebeul, Dippoldiswalde,
Pirna, Bautzen sowie Leip-
zig und Zwickau im Einsatz.

**Ihre Einsätze sind ja an-
spruchsvoll. Wie läuft die
Ausbildung bei Ihnen?**

Zunächst ähnlich wie bei
der Feuerwehr, jeder be-
kommt ein halbes bis
drei Viertel Jahr lang eine
Grundausbildung. Danach
kommt derjenige in die ent-
sprechende Einheit und hat
dort noch einmal ein gutes



**Martin Wolter (THW-Landes-
verband Sachsen-Thüringen)**
Foto: Branczeisz

Jahr eine Fachausbildung.

**Welche Einheiten gibt es
beim THW?**

Alles, was mit technischer
Hilfe und Führungsunter-
stützung zu tun hat. Der
Klassiker ist dabei die Ber-
gungsgruppe, aber auch die
Führungsunterstützung
bestimmter Maßnahmen,
wie Kommunikationstech-
niken (z.B. Richtfunk und
Logistik) ganz groß und

dann die ganzen Spezial-
fähigkeiten vom Sprengen
und der Elektroversorgung
über Brückenbau und Was-
serrettung bis Wasserschä-
den.

**Muss man dafür in einem
verwandten Beruf unter-
wegs sein oder nehmen Sie
Laien?**

Das kommt ein biss-
chen auf die Fach-
gruppe an. Wenn wir
die Elektroversorgung
nehmen, dann muss
der Gruppenführer
schon beruflich seinen
Elektro-Meister-Abschluss
haben. Alles andere hätte
keinen Sinn. Viele andere
Fähigkeiten werden tat-
sächlich im THW erlernt,
etwa ein- bis zweimal im
Monat treffen wir uns dazu.

**Interessiert das viele oder
haben Sie Nachwuchssor-
gen?**

Das THW ist gut aufge-
wachsen in den letzten Jah-



**Das THW bei den Sicherungsarbeiten der eingestürzten Carola-
brücke in Dresden.**
Foto: THW



ren, allerdings nicht überall
gleichmäßig. Wir haben
großen Zulauf in den Bal-
lungszentren Dresden und
ganz besonders Leipzig. In
den ländlicheren Regionen,
wie Torgau oder Thüringen,
sieht das anders aus.

**Bei den Feuerwehren wird
seit Jahren diskutiert, ob
nicht doch eine Berufswehr
nötig ist, um die Einsätze ab-**

**zusichern. Wie sieht das bei
Ihnen aus?**

Die Feuerwehr ist ge-
setzlich an Ausrückzeiten
gebunden – das ist bei
uns nicht so. Wir denken
flächiger. Insofern können
wir unsere Einsätze gut
absichern.

**Wie motivieren Sie Ihre
Leute?**

Ich hoffe ja, wir sind span-

nend! Aber natürlich sind
bei uns auch die Zusam-
mengehörigkeit, das Team-
Gefühl und gute Lehr-
gangsangebote, die man
sonst nicht so bekommen
würde, sehr wichtig. Wir
versuchen, da wenigstens
einmal im Jahr ein High-
light zu setzen.

Vielen Dank für Ihre Zeit.

Dresden und seine Elbbrücken

Seit seiner Entstehung ist das Schicksal von Dresden eng mit der Elbe verknüpft. So ist die Geschichte der Stadt auch eine Chronik ihrer Brücken. Dabei reiht sich der jüngste Zusammenbruch der Carolabrücke ein in ähnliche Unglücksfälle zuvor.

UWE SCHIEFERDECKER

DRESDEN. Die Ursprünge Dresdens reichen wohl 850 Jahre zurück. Entscheidend für die Entstehung war eine Furt wenige Schritte flussaufwärts der Augustusbrücke. Hier kreuzten sich zwei alte Handelswege, was maßgeblich für die spätere Entwicklung des Handelsortes war. Obwohl es keine archäologischen Zeugnisse gibt, gehen Historiker davon aus, dass bereits im 12. Jahrhundert im Bereich der heutigen Augustusbrücke eine Holzbrücke bestand. Dieser hölzerne Brückenschlag leitet die Dresdner Brückengeschichte ein.

Die Holzbrücke musste bald schon einem steinernen Bau weichen. Es gehört wenig Fantasie dazu, zu erahnen, dass der Anlass dazu kein Guter war: Wie in späteren Jahrhunderten

nur allzu oft, dürfte die Holzbrücke entweder aufgewühlten Eismassen oder einem Frühjahrshochwasser zum Opfer gefallen sein. Bei der jüngsten Instandsetzung der Augustusbrücke kamen an den Brückenköpfen Reste der ersten Steinbrücke zum Vorschein. Sie entstand – noch vor der Ersterwähnung der Stadt 1206 – im auslaufenden 12. Jahrhundert. Ihre Ersterwähnung erfolgte 1230, gekoppelt an den Hinweis auf eine Reparatur. Mit einer Länge von 561 Metern galt sie als größte Brücke des deutschen Hochmittelalters. Aus früher Zeit stammt das Brückenmännchen, das heute als Kopie am Altstädter Brückenkopf zu sehen ist. In der Mitte befand sich ein hölzernes Segment, welches im Kriegsfall zum Schutz der Stadt abgefa-



Carolabrücke, Augustusbrücke und Altstadt um 1895. Foto: Archiv Schieferdecker

ckelt wurde.

Am St. Magdalentag herrschte 1342 eine ähnliche Vb-Wetterlage wie in diesem September. Die gewaltige »Magdalenenflut« um den 22. Juli gilt als schlimmstes Hochwasserereignis des vergangenen Jahrtausends in Mitteleuropa und sorgte auch für schwere Zerstörungen an der Dresdner Elbbrücke. Doch schon 1318 sowie 1343 verursachten hohe Fluten Schäden an dem Brückenbau.

Im Jahr 1670 wurde auf dem dritten Brückenpfeiler ein 4,50 Meter hohes, vergoldetes Kreuz von Andreas Herold aufgestellt. Es zierte auch den Um-

bau der mittelalterlichen Elbbrücke nach Entwürfen von Matthäus Daniel Pöppelmann 1727-1731. Ihre barocke Schönheit wurde vielfach gerühmt. Auf ihrem Rückzug sprengten napoleonische Truppen am 19. März 1813 den vierten Pfeiler, woraufhin auch die benachbarten Brückenpfeiler einstürzten. Auch ein Wappen des Burggrafen von Dohna ging dabei verloren. Der einzige Dresdner Brückenschlag – die Stadt zählte inzwischen 50.000 Einwohner – wurde jedoch rasch wieder repariert.

Das Märzhochwasser von 1845 wies die doppelte Durchflussmenge wie das Hochwasser von 2002

auf. Kein Wunder, dass die Brücke dem Wasserdruck nicht standhielt und der fünfte Pfeiler einstürzte. In Alltagsbewusstsein der Dresdner hielt sich vor allem der Verlust des vergoldeten Kreuzfixes, das für immer in den Elbfluten verschwand. Neuerlich wurde die Brücke bald wiederhergestellt.

Blick in die Geschichte

Bis 1852 war die Historie der Elbbrücken die Geschichte der heutigen Augustusbrücke. Mit dem Bau der Marienbrücke als kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke elbwärts verfügte die nunmehr

rige Großstadt über einen zweiten Brückenschlag. Es folgten die Albertbrücke (1877), die Loschwitzer Elbbrücke (1893), die alte Carolabrücke (1895), die zweite Marienbrücke als reine Eisenbahnbrücke (1901), die sogenannte Flügelwegbrücke (1930) und schließlich 1936 die Autobahnbrücke.

1906 zerbrach der Elbkahn Alwine Auguste, beladen mit 300.000 Ziegeln, am Pfeiler von Pöppelmanns Brücke. Daraufhin entschied sich die Stadt zum Neubau der Augustusbrücke mit wesentlich weniger Pfeilern und weiteren Bögen (1910). Überraschenderweise blieben die Dresdner Elbbrücken beim Angriff im Februar 1945 weitgehend unversehrt. Es war die SS, die Stunden vor Kriegsende und dem Einmarsch der Roten Armee am 7. Mai die Elbbrücken sprengen ließ. Neben der Kaditzer Elbbrücke blieb dieses Schicksal dem Blauen Wunder nach Loschwitz durch den mutigen Einsatz Dresdner Bürger erspart.

In der schweren Nachkriegszeit brauchte der Wiederaufbau der Elbbrü-

cken ganze vier Jahre. Eine Ausnahme bildete die alte Carolabrücke. Für deren Eisenträger hätte es Lieferungen aus dem Ruhrgebiet bedurft, was das Bonner Embargo gegen die DDR verhinderte. So sollte sich der Neubau als Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke (seit 1991 Neue Carolabrücke) bis 1971 verzögern.

Hoffen wir an dieser Stelle, das ist für die anstehende Wiederherstellung des Brückenschlags kein böses Omen.

Info

Zur Person



Dr. Uwe Schieferdecker ist Autor und Stadtplaner und hat zahlreiche Bücher zur Dresdner Stadtgeschichte veröffentlicht.

Theodor Körner kippt

Die Arbeiten am Körner-Denkmal wurden bislang stets verschoben.

DRESDEN (bb/jm). Nicht nur Brücken können einstürzen, auch Denkmale geben manchmal nach. Die jüngste Prüfung hat nämlich ergeben – das Fundament von Theodor Körner am Georgplatz, vis-à-vis vom neuen Stadtforum, sackt weiter ab.

Nahezu ein Sinnbild eines Monuments für einen Patrioten der Napoleonischen Zeit, der zum Opfermut fürs Vaterland aufruft. Aber so viel Interpretation braucht es gar nicht. Denn baulich ist die Schiefelage keineswegs neu. Auch hier wurde die letzten Jahre nichts erneuert. Trotz eines vorliegenden Gutachtens und ersten Kostenschätzungen, wurde auch diese Reparatur von Jahr zu Jahr verschoben. Denn bekannt ist der »wegkippende Kör-



Das Fundament des Körner-Denkmal muss erneuert werden.

Fotos: Männel



August der Starke wird am häufigsten kontrolliert.

ner« seit über fünf Jahren. Auch die Ursache scheint klar: Ein gefällter Baum hatte damals wohl seine Ausläufer bis in Fundamentnähe geschoben – seit die Wurzeln eingegangen sind, hat sich an der Stelle das Erdreich gesenkt.

Wie viele Denkmale in Dresden dringend in ihrer Standsicherheit saniert werden müssten, ist bis-

lang offen, während andere Beschädigungen schnell öffentlich werden, wie der über Nacht »blaue« Bogen-schütze an der Elbe.

August auch geprüft

Das wohl bekannteste Denkmal der Stadt, der Goldene Reiter, war ebenso mit der jährlichen Inspektion dran. Das mit Blattgold

überzogene Reiterstandbild zieht am Neustädter Markt viele Blicke auf sich und gehört zu den am häufigsten beschädigten Denkmälern. Der König verleitet manchen nicht nur zum Klettern. 2021 hatte ein Mann sogar versucht, einen Huf des Denkmals mit dem Winkelschleifer abzutrennen. 2023 suchte sich ausgerechnet die

»Letzte Generation« die Statue für ihre Proteste aus. Anna Schuch-Baensch, Diplomrestauratorin, und Annegret Michel vom Denkmalamt begutachten Ross und königlichen Reiter aufmerksam. Kleine Schäden wurden auch diesmal fotografisch festgehalten und ausgebessert. Unbedingt will das Team darauf hinweisen, dass Anwohner,

Touristen und Dresdner darauf achten, dass keine Schmierereien angebracht werden oder auf das Denkmal geklettert wird. Im Zweifel soll die Polizei verständigt werden.

Dann ziehen die Prüfer weiter an das Denkmal von Friedrich August dem Gerechten auf dem Schlossplatz und das Lutherdenkmal auf dem Neumarkt.

Teile und herrsche

Das Denkmal von Theodor Körner wird nicht gleich umfallen. Stimmt. Aber es wird seit Jahren festgestellt, dass es sich neigt.

Wie lange schauen wir zu, wenn sich es etwas neigt, schiefeht oder einfällt? Wir haben über unsere



Verhältnisse gelebt, von der Substanz gezehrt, als Gesellschaft falsch entschieden, Geld verprasst. Nur wollen das viele nicht wahrhaben oder vor Toresschluss noch etwas abhaben. Entsprechend wird gezerrt und erpresst – Fernsehturm gegen Carolabrücke? Ist das eurer Ernst? Das Spiel jeder gegen jeden funktioniert.

Ihre Birgit Branczeisz

BirgitBranczeisz@wochenkurier.info