

STORY DES TAGES

Dresdens Carola-Problem

Als im vergangenen Herbst die Dresdner Carolabrücke einstürzte, wirkte das wie ein Sinnbild der deutschen Infrastrukturkrise. In Dresden selbst dreht sich seitdem alles um Abriss und Neubau. Doch das ist komplizierter und umstrittener als gedacht.

Von Henry Berndt

Was kostet das? Diese Frage ist in diesen Tagen in Dresden oft zu hören. Gerade steht der Junge mit dem Basecap auf der Brühlschen Terrasse und fragt den Maler, der dort mit schwingvollem Pinselstrich die eingestürzte Carolabrücke auf Leinwand verewigt. „Ich biete 50 Euro“, sagt der Junge, und kann sich vermutlich denken, dass das nicht ganz reichen wird. Der Künstler lächelt nachsichtig unter seinem bunt bekleckten Strohhut hervor. „Ich weiß noch nicht, was das kosten wird. Das weiß ich erst, wenn es fertig ist.“

Auch für die Zukunft der Carola-Brücke spielen Zeit und Geld gerade eine wichtige Rolle. Der Teileinsturz der wichtigsten Elbquerung in der Dresdner Innenstadt im vergangenen September bestimmt die Stadtpolitik noch immer. Galt am Tag zuvor noch die Reaktivierung des Fernsehturms am Elbhang der sächsischen Landeshauptstadt als das größte Zukunftsprojekt von Oberbürgermeister Dirk Hilbert, dreht sich seitdem alles nur noch um die Brücke.

Erste Schulden nach 19 Jahren

Nicht nur, dass 31.000 Fahrzeuge pro Tag andere Wege finden müssen. Irgendwie muss jetzt eine neue Brücke her. Möglichst schnell. Doch woher soll das Geld kommen? Vor wenigen Tagen erzwang der Stadtrat unter großen Mühen einen Kompromiss für den neuen Haushalt. Erstmals nach 19 Jahren wird die Stadt Dresden wieder Schulden aufnehmen. Von 220 Millionen Euro ist die Rede. Unter anderem für die Carolabrücke. Von Bund und Land ist keine Unterstützung zu erwarten.

Es gibt auch positive Nachrichten: Das große Verkehrschaos ist nach dem Einsturz ausgeblieben, Straßenbahnen wurden erfolgreich umgeleitet, Ampeln umgestellt. Für große Laufveranstaltungen gibt es neue Routen, und auch die Dampfschiffahrt hat sich längst mit der Situation arrangiert.

Im Februar hat die Stadtverwaltung ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, das Aufschluss darüber geben soll, welche Spielräume es für den Wiederaufbau der Brücke ohne ein langwieriges Planungsverfahren gibt. Sobald das Gutachten Ende April vorliegt, soll zunächst über die Grundsatzfrage entschieden werden: rascher Ersatzbau oder aufwendige Neuplanung, womöglich sogar für eine Brücke nach historischem Vorbild?

So energisch die Debatte geführt wird, so schwer fällt es der Gesellschaft gerade in vielerlei Hinsicht, Brücken zu bauen. Die offene Wunde über und in der Elbe schmerzt viele.

Jörn Diederichs, der Maler von der Brühlschen Terrasse, will genau diesen Moment der Reflexion festhalten. „Die Brücke und ich sind mit 1969 derselbe Jahrgang“, sagt er. „Da wird man schon nachdenklich, wenn etwas stirbt, was eben noch Zukunft war.“ Er sei ein großer Fan der schlanken Linien gewesen. Viele hätten vergessen, dass auch die DDR-Carolabrücke wegen ihres städtebaulichen Wertes seit 2022 unter Denkmalschutz gestanden habe.

Im Herbst, kurz nach dem Einsturz, hat Diederichs die Brücke bereits in Kohle auf Papier festgehalten. Vier dieser Zeichnungen hat er bereits verkauft, drei hängen noch in der Galerie. Seine ausgewählten Interpretationen bilden nicht nur die Brücke selbst ab, sondern auch das ebenso aufgewühlte Drumherum. Menschen mit Fotoapparaten, Journalisten mit Kameras. Der Brückeneinsturz als internationales Medienspektakel.

Damals im Herbst waren noch zwei Knicke in der Dresdner Optik zu sehen. Einer ist inzwischen in monatelanger Baggerarbeit abgetragen worden. Währenddessen stellte sich schnell heraus, dass eine

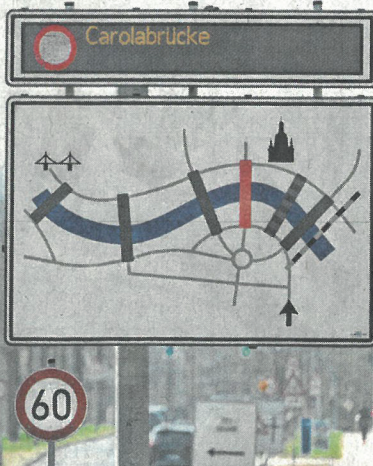


Im Angesicht der Wunde: Der Dresdner Maler Jörn Diederichs verewigt die eingestürzte Carolabrücke mit Pinsel und Öl auf seiner Leinwand.

FOTO: JÜRGEN LÖSEL

Da wird man schon nachdenklich, wenn da etwas stirbt, was eben noch Zukunft war.

Jörn Diederichs,
Maler



Der Wegfall der Carolabrücke hat alle Planungen in Dresden auf den Kopf gestellt.

FOTO: JÜRGEN LÖSEL

Rettung der verbliebenen Brückenzüge A und B unmöglich ist. Dabei war Zug B erst im Sommer 2024 mit dem Einbau der letzten Geländer frisch saniert übergeben worden. Nach dem Einsturz offenbarte sich nun: Schon beim Brückenbau 1969 hatte Feuchtigkeit für Korrosionsschäden gesorgt, die in Tateinheit mit der Materialermüdung zum Einsturz führten.

Chaos in Öl

Deswegen soll die Brücke nun bis zum Sommer abgerissen werden. Der Oberbürgermeister sah Gefahr im Verzug und vergab die Abbrucharbeiten ohne Ausschreibung per Handschlag an ein Bauunternehmen aus der Oberlausitz, das bereits für die letzte Sanierung der Carolabrücke verantwortlich war. Auch für diesen bürokratischen Schnellschuss kassierte Hilbert Prügel.

Diederichs Ölgemälde im Format 70 mal 140 Zentimeter greift dieses Chaos auf. Als Vertreter der klassischen Moderne mit unübersehbarem Hang zur Postmoderne ist er nicht darauf bedacht, jeden Strudel in der Elbe exakt wiederzugeben. Wilde, grobe Pinselstriche lassen das Bild von einer Sekunde auf die andere in völlig neuem Licht erscheinen.

Er spürt, wie sein Bild an Kontur gewinnt. „Yeah, cool“, sagt er. „Jetzt bekommt das 'ne richtige Präsenz.“

Eine Schulklasse auf Exkursion bestaunt das angehende Meisterwerk. Die Mädchen und Jungen machen reichlich Handyfotos. Einen Moment später erkennen sie sich selbst schemenhaft im Gemälde wieder und kreischen regelrecht vor Begeisterung. So wie Erinnerungsfotos sind auch Andenken in Zusammenhang mit der eingestürzten Carolabrücke immer noch begehrt. Deswegen bastelt auch Torsten Meisel weiterhin fleißig in seiner Werkstatt. Der Dresdner Unternehmer kam im Herbst schnell auf die Idee, die Abbruchsteine der Brücke zu Souvenirs zu machen.

Sonst ist Meisel vor allem für seine Spaßveranstaltungen wie 3D-Minigolf und Bogenschießen bekannt. Mit seiner Erlebniswelt ist er in einem früheren Fabrikgebäude am Rand der Stadt eingemietet, das dem Logistikunternehmen Centro gehört. Jener Firma, die in den ver-

gangenen Monaten den Brückenzug C abgetragen hat. Meisel sitzt also an der Steinequelle. Wochenlang durchsuchte er den riesigen Schuttberg nach passenden Steinen, die dann gewaschen und getrocknet wurden.

Dazu besorgte er sich Bilderrahmen, ließ Fotos der Brücke künstlerisch verfremden und auf Karton drucken. Darauf klebten er und seine Mitarbeiter dann im Akkord je ein Stück original Bewehrungsstahl und ein Steinchen.

Bis heute hat Meisel mehr als 500 dieser Geschenkrahmen zum Stückpreis von 42 Euro verkauft – inklusive nummeriertem Echtheitszertifikat. Die zweite Auflage ist gerade fertig geworden. Drei Euro pro Rahmen spendete Meisel zuletzt an die Landeshauptstadt Dresden. 1665 Euro Startkapital für die neue Carolabrücke.

Insgesamt wird die Brücke nach bisherigen Schätzungen allerdings mehr als 140 Millionen Euro kosten, und damit ist noch nicht die mögliche Rückkehr der altherwürdigen König-Carola-Brücke gemeint, die Ende des 19. Jahrhunderts errichtet und am 7. Mai 1945 von deutschen Soldaten gesprengt wurde.

Lennart Rademacher will diese Wiederaufstellung erzwingen. Der 25-Jährige ist weder Architekt noch Historiker. Er ist ein junger Mann, der sich nach dem Einsturz der Carolabrücke fragte: Was stand da eigentlich früher einmal, bevor man diese „Stadtautobahn“ gebaut hat?

Nach einem Blick ins Internet stellte Rademacher fest, dass er ein Fan der historischen Brücke ist. Also startete er am Tag nach dem Einsturz eine Petition für deren originalgetreuen Wiederaufbau. Es war die erste von dreien mit derselben Forderung.

Bis vor Kurzem hat Rademacher an der TU Dresden Politikwissenschaft studiert und will sich nun in Richtung Lobbyarbeit orientieren. Vielleicht hat er sich auch deswegen so in der Brücken-Debatte festgebissen und ist inzwischen zum Sprecher einer im Januar gegründeten Bürgerinitiative geworden. Hinter der Initiative steckt ein parteiübergreifender Zusammenschluss von Bürgern, die gemeinsam für die neue alte Brücke streiten wollen. Gern verweisen sie auf den erfolgreichen Wiederaufbau der Frauenkirche – und haben diese gleich mit in ihr Logo integriert.

Die Whatsapp-Gruppe hat 35 Mitglieder. Auch eine Website gibt es inzwischen. Im Aktionsprogramm heißt es, die Bogenbrücken über die Elbe würden Dresdens Stadtbild entscheidend prägen. „Die erste Carolabrücke fehlt in diesem Ensemble schmerzhaft.“ Der Einsturz des Baus von 1969 beweise „das krachende Scheitern der damaligen Stadtplanung“. Dresden solle „den Glauben an sich selbst“ zurückgewinnen.

Experte versus Initiative

Wenn Lennart Rademacher über die Brücken-Debatte spricht, dann

klingt das etwas weniger pathetisch. Auch er wünscht sich eine Brücke „zum Verlieben“, sieht aber das Problem mit den Pfeilern in der Elbe. „Dafür eine Genehmigung zu bekommen, ist unrealistisch“, sagt er und gibt sich kompromissbereit, während für andere Mitstreiter in seiner Gruppe nur die Originalpläne von 1895 zählen.

Der Dresdner Professor Steffen Marx, der seit Monaten als Brückenexperte gefragt ist, bezeichnet die Träume von der alten Königin-Carola-Brücke als „das Gegenteil von modernem Brückenbau“. Marx bringt stattdessen eine Stahlverbund- oder eine neue Spannbetonbrücke ins Spiel, wobei die Spanndrähte von heute ganz andere Lasten tragen könnten.

Die Bürgerinitiative will davon nichts wissen und hat ihrerseits Kontakt zu einem auf Behelfsbrücken spezialisierten Unternehmen aufgenommen. Eine solche Brücke könne kurzfristig helfen, um Zeit für ein Prachtexemplar zu gewinnen, glauben sie.

Zunächst einmal stellen sich mit Blick auf die kommenden Wochen allerdings andere Fragen. Zum Beispiel die nach den Bomben in der Elbe. Im Januar waren bei den Abbrucharbeiten gleich drei Blindgänger im Flussbett gefunden und vom Kampfmittelbeseitigungsdienst gesichert worden. Es wurde mit Sonden und Drohnen geprüft, ob da noch weitere Gefahren lauern. Unter den 79 Verdachtsfällen auf Neustädter Seite fanden sich Teile von Fahrrädern, aber auch Stabgraten und Bombensplitter.

Die Planungen rund um die Großbaustelle ändern sich derweil täglich. Wurde im März noch von gewaltigen Hubpontons geschwärmt, die extra aus Tschechien angeliefert wurden und als schwimmende Plattform die verbliebenen Brückenzüge stützen sollten, hat diese Idee sich inzwischen als untauglich herausgestellt. Bodenproben zeigen, dass die Pontons keinen stabilen Stand in der Elbe hätten. Also gingen sie zurück nach Tschechien.

Es wird mit großer Wahrscheinlichkeit nicht die letzte Kursänderung gewesen sein, bis Dresden eines Tages das sein kann, was es so gern wäre: eine Stadt, die Brücken baut.



Ein Symbol für die kaputte Infrastruktur Deutschlands: Die eingestürzte Carolabrücke in Dresden.

FOTO: IMAGO/SYLVIO DITTRICH