

Wettlauf gegen Überflutung von Dresdner Unterwelt



Von Peter Hilbert

Das Kanalsystem an der Dresdner Carolabrücke ist nach dem Einsturz knapp an einem Desaster vorbeigeschrammt. Was die Stadtentwässerung jetzt unternimmt.

Nach wie vor bietet sich in Dresden ein Bild der Zerstörung, als Michael Neumeister am rechtselbischen Neustädter Ende des eingestürzten Zugs der Carolabrücke aus dem Schacht emporsteigt - auch wenn jetzt schon viele Trümmer beräumt sind. Er ist einer der TV-Kanalinspektoren der Stadtentwässerung Dresden, die jetzt unweit des Elbufers mit ihrer Technik die Schäden im Untergrund begutachten.

Fast unbeachtet von der Öffentlichkeit waren nach dem Brückeneinsturz am 11. September dieses Jahres beim nahenden Elbehochwasser schnelle Entscheidungen nötig,

um ein Desaster abzuwenden. Doch dem ist das Kanalnetz in der Dresdner Neustadt knapp entgangen. „Jetzt erfassen wir mit unserer TV-Inspektionstechnik die Schäden und reinigen die Bauwerke und Kanäle“, erklärt Alexander Hiltz, der als Meister Kanalinspektion dafür zuständig ist.

Der Auftakt: Abstimmung im Katastrophenstab

Die Tage nach dem Brückeneinsturz werden für Thomas Würfel unvergesslich bleiben. Als Teamleiter Abwasserableitung ist der 59-jährige Fachmann bei der Stadtentwässerung dafür zuständig, dass im Kanalnetz alles gut funktioniert. Das Neustädter Ende der Carolabrücke ist dabei ein besonders sensibler Bereich. Dort kommt mit dem



Dieses Bild bot sich am eingestürzten Brückenzug der Carolabrücke. Die Spannstähle hatten aufgrund von Korrosion und Ermüdung versagt. Jetzt soll die Brücke komplett abgerissen und neu gebaut werden. Foto: Stadtverwaltung Dresden



TV-Kanalinspekteur Michael Neumeister steigt nach der Überprüfung des Hochwasserschlebers aus dem Schacht am Neustädter Ende der Carolabrücke. Beim Hochwasser nach dem Brückeneinsturz hatte es hier gewaltige Probleme gegeben.
Foto: Peter Hilbert



Frank Wilke (vorn) und sein Kollege Chris Volkmann reinigen mit ihrem Saug- und Spülfahrzeug ein erstes Stück eines Auslasskanals an der Carolabrücke.

Foto: Peter Hilbert

Neustädter Abfangkanal der rechtselbische Hauptkanal zu einem unterirdischen Regenüberlaufbauwerk. Über dessen Trennwand läuft bei besonders starkem Regen durch zwei Auslasskanäle stark verdünntes Abwasser in die Elbe über. Schwillt der Fluss bei Hochwasser allerdings an, verschließen zwei stählerne Hochwasserschleber die großen Betonröhren in der Gegenrichtung.

Denn sonst würde das gesamte Neustädter Abwassernetz überflutet und damit kollabieren. Genau das droht am ersten Wochenende nach dem Einsturz. Am vorangegangenen Freitag ist Teamleiter Würfel im Krisenstab, spricht mit Brückenabteilungsleiter Holger Kalbe und Brückenexpertin Grit Ernst vom Dresdner Straßenbauamt.



Das Drama: Schacht von Hochwasser-Absperrschleber verschüttet

Michael Neumeister (l.) und sein Kollege Chris Volkmann zeigen den Hochwasserschleber im Auslasskanal, der beim nahenden Hochwasser nach dem Brückeneinsturz nicht geschlossen werden konnte. Foto: Peter Hilbert

Der Abbruch des Brückenteils am Neustädter Ende hat bereits begonnen. Er soll bis Sonntagvormittag dauern. „Ab 9.30 Uhr konnten wir ran“, berichtet Würfel. Das ist auch dringend nötig. Schließlich steigt die Elbe schnell an. Und hat am Sonntag bereits den Pegelstand von vier Metern überschritten, bei dem die Alarmstufe 1 ausgelöst wird.

Bei 4,80 Metern müssen die Hochwasserschleber geschlossen sein. Jetzt muss es schnell gehen. Sonntags um halb zehn geht Würfel mit dem Brückenabteilungsleiter in den Raum hinter dem Brückeneinde, wo auch die Fernwärmeleitungen gekappt sind. Dort steht der Schaltschrank für die Absperrschleber, der stark lädiert ist. Sogar Kabel sind schon verschmort.

Ein Notstromaggregat wird zugeschaltet. „Den Schleber für den inneren Auslasskanal konnten wir elektrisch schließen. Das hatte ich nicht erwartet“, erzählt Würfel. Doch am Schaltknopf für den anderen Schleber geht nichts. „Das Kabel war schon zu sehr beschädigt. Für solche Fälle haben wir ein Handrad im Schacht für den Hochwasserschleber.“ Doch auf der Abdeckung mit

Holzbohlen türmen sich noch Betontrümmer und Teile von Bewehrungsstäben der Brücke. An den Hochwasserschieber ist kein Herankommen.

Nach Abschluss der Abbrucharbeiten ist ein Baggerfahrer nicht erreichbar. „Da war guter Rat teuer“, sagt Würfel. Noch am Nachmittag soll die Elbe die kritische Marke überschreiten und fünf Meter erreichen. „Wenn dann das Wasser in den Auslass reindrückt, würde die gesamte Neustädter Kanalisation geflutet“, erklärt er die Konsequenz.

Die Blitzaktion: Notlösung mit Gummiblase

Eine Notlösung gibt es aber noch. Für solche Kanäle wie diesen mit seinem Durchmesser von einem Meter gibt es eine Gummiblase, mit dem er abgesperrt werden kann. „Das ist aber kein sicherer Schutz“, erklärt Würfel. Er alarmiert die Bereitschaftsdienste. Teamleiter Würfel ist mit seinen Kanalspezialisten Alexander Würzburg und René Mehlhorn im Einsatz. Sie bekommen unerwartet



Das ist die eingebaute Gummiblase im Auslasskanal, die mit Stahlträgern verankert wurde. Dadurch konnte vorerst die Überflutung des Kanalsystems verhindert werden.
Foto: Stadtentwässerung Dresden

Verstärkung. „Unser bester Schweißer Dirk Wycsik stand mit seiner Frau beim Sonntagsspaziergang hinter der Absperrung. Da habe ich ihm scherzhaft zugerufen, ob er uns nicht helfen will“, erinnert sich Würfel. Das lässt sich der Schweißer nicht zweimal sagen. Er klettert über die Absperrung, holt im Klärwerk seine Ausrüstung und legt mit los.

Die am Haken befestigte Blase wird am Seil in den größeren Hauptkanal hinabgelassen. Da es stark regnet, steht das Wasser dort schon sehr hoch. Und es steigt immer weiter. Kurz danach ist das Regenüberlaufbauwerk, wo der Auslasskanal abzweigt, der dort etwa zehn Meter hinter dem Hochwasserschieber liegt. Die Gummiblase wird in die Öffnung geschoben, mit Druckluft gefüllt und dahinter mit zwei Stahlträgern in der Wand befestigt, die schnell in

der Schlosserei hergestellt werden. Gegen 16 Uhr ist der Auslass dicht, das Hochwasser kann kommen.

„Das Wasser stand uns schon bis zur Oberkante der Wathose. Eine Stunde später wären wir nicht mehr in den Kanal gekommen“, berichtet Würfel. „Wir haben stundenlang im kalten Wassergestanden. Ich war so ausgekühlt, dass ich mich zu Hause erst einmal zwei Stunden unter die warme Decke legen musste.“



Kurz nach dem Einsturz war auf der rechtselbischen Seite mit dem Abbruch begonnen worden.
Foto: Peter Hilbert

Die Lösung: Bagger beräumt Zugang

Am Montagmorgen ruft er bei Brückenabteilungsleiter Kalbe an, der eine Bagger der Abbruchfirma vorbeischickt. Die beräumt die Trümmer auf der Schachtabdeckung, sodass der sichere Hochwasserschieber per Handrad geschlossen werden kann. Die provisorische Gummiblase hat ausgedient. Das ist dringend nötig. Denn der Elbepiegel steigt noch auf über sechs Meter.

Die Inspektion: Kamera erfasst jetzt die Schäden

Jetzt erfasst der vom TV-Inspektionsfahrzeug aus gesteuerte Kamerawagen jede Ecke der Kanäle unter der Carolabrücke. „Im Büro werden unsere Spezialisten die Aufnahmen auswerten“, erläutert Inspektionsmeister Hiltz den nächsten Schritt. Danach wird entschieden, welche Instandsetzungs- und Reinigungsarbeiten nötig sind. Denn die Auslasskanäle sind zum Teil mit Abbruchschutt gefüllt, der durch verschobene Gullydeckel hinabgefallen war. „Die Überdeckung über den Kanälen ist gering“, erklärt Teamleiter Würfel. „Wir sind froh, dass die Oberfläche den Sprengungen und den Fahrten von Baggern und Bergepanzern standgehalten hat.“ Dennoch könnten erhebliche Schäden an den Kanälen entstanden sein. „Das werden wir nach Auswertung der Inspektionsergebnisse wissen“, sagt Würfel.

Die Perspektive: Brücke muss komplett abgerissen werden

Am 11. Dezember hat der mit der Untersuchung beauftragte Brückenexperte Prof. Steffen Marx von Institut für Massivbau der TU Dresden ein Gutachten vorgelegt. Danach muss die Spannbetonbrücke mit allen drei Zügen komplett abgerissen werden. Als Hauptgrund sieht er eine wasserstoffinduzierte Spannungsrisskorrosion durch Feuchtigkeitseintrag während der Bauphase, verstärkt durch Ermüdung der Spannstähle. Eine Kombination aus besonderer Temperaturbeanspruchung und Verkehrslast auf der Brücke führte zu den entscheidenden Spanndrahtbrüchen, ist der Gutachter überzeugt. Nach dem Abriss soll die Dresdner Carolabrücke neu gebaut werden.



Teamleiter Thomas Würfel kurz nach dem Brückeneinsturz beim Einsatz im Regenüberlaufbauwerk unter dem Neustädter Ende der Carolabrücke. Foto: Peter Hilbert

Der Brückeneinsturz – Dramatische Ereignisse, Geschichte und Geschichten rund um die Carolabrücke und andere Dresdner Elbebrücken

Zum Einsturz der Dresdner Carolabrücke ist unter Federführung des Autor dieses Berichts Peter Hilbert ein Buch erschienen: „Der Brückeneinsturz – Dramatische Ereignisse, Geschichte und Geschichten rund um die Carolabrücke und andere Dresdner Elbebrücken“, Verlag DDV Sächsische Schweiz/Osterzgebirge GmbH.

Es umfasst 98 Seiten und kostet 18 Euro und kann im Buchhandel unter der ISBN. Nummer ISBN-978-3-936642-34-6 bestellt werden. Das Buch kann auch per E-Mail bestellt werden: TP.Freital@ddv-mediengruppe.de



Peter Hilbert recherchiert seit Jahrzehnten zu Brücken. Der Diplom-Journalist und Ingenieur hat schon zahlreiche Bücher über Brücken verfasst, zuletzt über den Einsturz der Dresdner Carolabrücke. Foto: Michael Neumeister