MEINE MEINUNG

Heftiger Gegenwind

Von Mandy Schneider

Die Deutsche Bahn bekommt mal wieder Gegenwind von Bürgern. Die wollen ein Chemnitzer Wahrzeichen nicht so einfach abreißen lassen.

Bezeichnend ist, wie wenig bisher über die Brücke und ihre Erbauer bekannt war und dass es engagierte Bürger sind, die dieses Wissen aus den Archiven holen. Denn: Wer einschätzen will, ob die Erhaltung eines Denkmals lohnt, muss seinen Wert kennen.

Verständlich, wenn die Chemnitzer befürchten, dass die Bahn mit dem gleichen Tunnelblick auf technische Möglichkeiten zur Erhaltung des Viadukts guckt. Umso erfreulicher, wenn unter den Protestlern Experten sind, die mit Sachverstand argumentieren und Alternativen aufzeigen können.

Allein stehen die Chemnitzer nicht: Der geplante Abriss des Viadukts wird längst deutschlandweit diskutiert. So würdigte auch der internationale Rat für Denkmalpflege ICOMOS die „konstruktive Gestalt und Besonderheit“ des Viadukts und empfiehlt dringend seine Erhaltung.

Erbauer Claus Köpcke war bekannt für „eiserne Willensfestigkeit“. Auch die Viadukt-Retter scheinen damit ausgestattet. Daran könnte sich die Bahn letztlich die Zähne ausbeißen.

Ist das „Schwarze

Chemnitz kämpft um ein Wahrzeichen. Das Chemnitztal-Viadukt soll einem Neubau weichen, wenn es nach der Deutschen Bahn geht (MOPO berichtete). Jetzt arbeiten Künstler, Wissenschaftler und Architekten unter Hochdruck an Vorschlägen, wie es erhalten werden kann - und entdeckten, dass es die schwarze Schwester des Blauen Wunders ist.

„Bisher war unbekannt, wer das Viadukt entworfen hat. Im Staatsarchiv sind wir auf Claus Köpcke gestoßen, den Konstrukteur des Blauen Wunders“, so Johannes Rödel (47), der gerade mit Künstler Michael Morgner (72) und Architekt Frank Kotzerke (41) einen Verein zur Rettung des Viaduktes gründet.

Für den Inge-

Foto: wikipedia

Blaues Wunder

Baujahre: 1891 bis 1893
Länge: 280 Meter
Breite: 12 Meter
Besonderheit: Spannweite von 146,68 Meter ohne Stützpfeiler
ausführende Firma: Königin-Marienhütte Cainsdorf bei Zwickau
Nutzung: Betriebserlaubnis des TÜV bis 2025
Ideen für die Zukunft danach: Entlastung durch Bau eines Tunnels oder Umwidmung als Fußgängerbrücke

Köpcke, der Brückenbauer

Claus Köpcke (1831-1911) war Sohn eines Elbschiffers. Als Ingenieur und Architekt wurde er mit 38 Jahren als Professor für Wasser- und Brückenbau an das Polytechnikum Dresden, die heutige TU, berufen. Köpcke war Experte für Stahlkonstruktionen, entwarf neben Blauem und Schwarzem Wunder auch das Markersbacher Viadukt.

„Schwarzes Wunder“

Baujahre: 1902 bis 1903
Länge: 250 Meter
Breite: 16,5 Meter
Besonderheit: seltene Kombination aus zwei Fachwerkbögen und zehn Blechträger-Öffnungen, Eiffelturmoptik
ausführende Firma: Königin-Marienhütte Cainsdorf bei Zwickau
Nutzung: von ehemals vier Gleisen auf zwei Brückenteilen werden nur zwei genutzt
Ideen für die Zukunft: offen

Vor rund 100 Jahren warb Chemnitz stolz auf Postkarten und Broschüren mit seinem Eisenbahn-Viadukt als Sinnbild der Wirtschaftskraft.

Wunder“ noch zu retten?

Bahn plant, das Chemnitztal-Viadukt abzureißen

Fotos, Montage: Peter Zschage, Füssel

nieur Köpcke (1831-1911) war das Chemnitzer Viadukt eines der letzten Bauprojekte. Als es 1903 fertiggestellt wurde - zehn Jahre nach dem Blauen Wunder in Dresden -, ging er in den Ruhestand.

Der promovierte Werkstoffwissenschaftler Rödel hat fachliche Argumente und Vorschläge für den Erhalt des Viadukts: „Unterhalb einer bestimmten Belastungsgrenze zeigt Stahl keine Ermüdung.“ Seine Idee zur Entlastung: Der Zugverkehr wird auf die beiden parallelen Brückentrassen verteilt - bisher liegen beide Gleise auf nur einem Brückenteil.

Auch die Gesellschaft für Bautechnikgeschichte, in der sich rund 120 Ingenieure und Architekten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz für den Erhalt wertvoller Denkmale einsetzen, plant für den 1. November eine Exkursion nach Chemnitz. „Zu unserem Treffen am Viadukt sind ab 11 Uhr auch Chemnitzer Bürger eingeladen“, sagt Vorstand Friedmar Voormann (45).

Mandy Schneider

Foto: privat

Werkstoffwissenschaftler Johannes Rödel (47) kämpft mit Sachkunde für die Erhaltung des Viadukts.

Fotos: Sammlung Laube

Ein ICE auf dem Chemnitztalviadukt wäre machbar, glauben die Brücken-Retter. Auf dieser Montage klappt es schon.