



Endlich fertig: Hunderte Grimmaer genossen am gestrigen heißen Sonntagnachmittag einen ersten Spaziergang über die nach dreijähriger Bauzeit eingeweihte Pöppelmannbrücke, die vom Hochwasser im Jahre 2002 zerstört worden war. Fotos: Frank Schmidt



DREI FRAGEN AN ...

... Sven Morlok (FDP), sächsischer Verkehrsminister



Sachsen hat den Wiederaufbau mit sechseinhalb Millionen unterstützt. Warum engagiert sich der Freistaat so für die Pöppelmannbrücke?

Der Freistaat hat sich nach der Hochwasserkatastrophe schnell für die Beseitigung der Schäden eingesetzt. Dabei stand die Wiederherstellung der Infrastruktur, also der beschädigten oder zerstörten Straßen, Schienenverbindungen und Brücken natürlich zunächst im Vordergrund. Die Pöppelmannbrücke war ja nicht nur ein herausragendes historisches Bauwerk, sondern hatte – und hat – eine wichtige Bedeutung für Fußgänger und Radfahrer als Querung über die Mulde.

Das heutige Bauwerk weicht vom Original erheblich ab. Wie ist der Kompromiss ihrer Meinung nach gelungen?

Die Brücke im Originalzustand so wiederherzustellen, wie sie der Zwingerbaumeister Daniel Matthäus Pöppelmann Anfang des 18. Jahrhunderts gebaut hat, wäre zwar technisch möglich gewesen. Allerdings muss die Brücke die heutigen technischen Standards erfüllen, auch und gerade was das Thema Hochwasserschutz betrifft. Wir haben in enger Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden versucht, so viel der Originalsubstanz wie möglich zu erhalten, und diese mit moderner Architektur und heutigem Brückenbau-Standard ergänzt. Das ist, wie ich finde, gelungen. Grimma bekommt beides: die „alte“ Pöppelmannbrücke – und gleichzeitig eine „neue“.

Mit der Ruine der Pöppelmannbrücke ist ein Mahnmal der Hochwasserkatastrophe verschwunden. Fluch oder Segen?

Zehn Jahre nach dem Hochwasser können wir stolz darauf sein, was in dieser Zeit alles wieder aufgebaut wurde. An manchen Stellen sind die Straßen- oder Brückenbauwerke ja sogar besser als vor dem August 2002. Das Hochwasser war für viele Menschen im Freistaat eine bittere Erfahrung – und eine Lehre. Deshalb setzt sich Staatsregierung ja auch so intensiv für den Hochwasserschutz ein. Für mich ist die Pöppelmannbrücke ein Symbol dafür, wie gut der Wiederaufbau nach der Hochwasserkatastrophe von 2002 gelungen ist.

Interview: Birgit Schöppenthau

SPLITTER

Der Dank an die Helfer steht an erster Stelle in mit Flutfotos gestalteten Schaufernern und vor Eingängen Grimmaer Häuser. Mit einem großflächigem Banner schmückte die Familie von Heinz Regner an diesem Wochenende ihr Haus in der Frauenstraße 41. „Danke, wir werden unsere Helfer nie vergessen“, stand mit roter Farbe auf weißem Stoff. In der Drogerie Dornig in der Brückenstraße wird die Ausstellung mit Brücken-Bildern Grimmaer Maler wegen des Andrangs am Wochenende um eine Woche verlängert.

Kullnarisches zur Brücke haben die Mitglieder der Marketinggenossenschaft Grimmaerleben zur Einweihung des Pöppelmannschen Bauwerkes beigetragen. Mit der Fleischerei May grillten sie den Grimmaer Brückenbogen und den Dornaer Bogen. Dabei wendeten sie eine Rindsbratwurst im Brückenbogen-Design und eine Geflügelbratwurst im Design des Dornaer Bogen über der Holzkohle.

Die Pöppelmannbrücke im Wandel der Zeit

1716 bis 1719 Nach Plänen des sächsischen Hofbau-meisters Matthäus-Daniel Pöppelmann wird die Brücke gebaut, am 21. Januar 1719 wird sie übergeben – ohne ganz fertig zu sein.

1771 Zwei Pfeiler werden repariert. 1813/1816 Zum Schutz vor dem anrückenden fran-zösischen Heer wird das hölzerne Mit-telteil der Brücke zerstört und drei Jah-re später neu gebaut. Das Mittelteil hat die Form eines Hauses.

1884 Vorteil des Mittelteiles aus Holz war: Bei starkem Hochwasser wurde es weggespült, damit war das restliche Bauwerk vor Zerstörung geschützt. Wegen zunehmender Verkehrsbelas-tung wird das hölzerne Bauwerk 1884 dennoch durch eine Stahlkonstruktion ersetzt.

1945 Am 15. April versenken die letzten deutschen Truppen das Stahl-Mittelteil, noch bevor die Amerikaner Grim-ma erreichen.

1947 Ein neues Stahl-Mittelteil wird einge-baut.

1996 Eine neue Straßenbrücke entlastet die Pöppelmannbrücke vom Verkehr.

1999/2000 Abgesehen von Sicherungen und Er-neuerungen der Mittelteile wird die Brücke erstmals grundlegend saniert.

2002 Am 13. August zerstört ein Jahrhun-derthochwasser die Brücke, am 19. Dezember wird das Mittelteil ge-sprengt.

2003 Auf Initiative des damaligen Regie-rungspräsidiums findet ein Architek-te-newettbewerb für einen Brücken-neubau statt. Der Siegerentwurf war eine moderne Konstruktion in Gestalt eines Segels auf den Resten der alten Brücke. Er wird nicht weiter verfolgt.

2006 Der Stadtrat bestätigt den Entwurf des Zwickauer Ingenieurbüros GUB.

2009 Am 29. September beginnt mit einem symbolischen ersten Baggerhub der Wiederaufbau der Pöppelmannbrücke. Die veranschlagten Kosten liegen bei rund 6,5 Millionen Euro.

2012 Zehn Jahre nach dem Hochwasser wird die Brücke am 19. August eingeweiht.

Trommelwirbel und Kanonendonner

Hunderte Grimmaer strömen nach dem Wiederaufbau über die Pöppelmannbrücke

Grimma. Kanonendonner zerfetzt die Stille über dem Muldentale. Trommelwirbel schallt aus der Ferne und rückt immer näher. Dann ergießt sich ein Menschenstrom über die Pöppelmannbrücke in Grimma. Nach zehn Jahren ist das historische Bauwerk gestern für Radfahrer und Fußgänger freigegeben worden. In dreijähriger Bauzeit war die Brücke, die während der Jahrhundertflut 2002 zerbrach, wieder aufgebaut worden.

Ganz gemächlich schlängelt sich der Fluss an diesem heißen Nachmittag durch sein Bett. Nahe der Hängebrücke haben sich Angler im Schatten niedergelassen. Ein Wagemutiger steht unweit der Großmühle mitten im Wasser und hofft auf den kapitalen Fang. Der Wind kräuselt die Wasseroberfläche, in der sich die Sonne spiegelt. „Recht friedlich die Mulde heute“, sagt ein Spaziergänger und schlendert das Ufer entlang.

Tage wie dieser rücken die Ereignisse aus dem August 2002 in den Hintergrund. Damals war der sonst so friedliche Fluss derart angeschwollen, dass er alles mitriss, was sich ihm in den Weg stellte. Die historische Pöppelmannbrücke mit ihren breiten Steinpfeilern gehörte dazu. Ein Pfeiler sackte weg und die Brücke faltete sich wie ein Blatt Papier.

Das ist seit gestern Geschichte. „Wir sind froh, dass die Brücke endlich fertig ist“, sagte Oberbürgermeister Matthias Berger (parteilos), bevor er mit dem sächsischen Verkehrsminister Sven Morlok (FDP) das rote Band durchschneit. Im

Schatten des Stadtwaldes hatten sich bereits viele Grimmaer Vereine aufgestellt, um den historischen Fußmarsch über die Brücke anzutreten. „Als Radfahrer können wir wieder sicher die Mulde überqueren“, sagte Axel Peter vom Nerchauer Radsportverein. Für die Kinder der Hallenradsportgruppe sei die parallel verlaufende vielbefahrene Autobrücke zu gefährlich gewesen. „Mit zu den Ers-



ten zu gehören, die die Brücke überqueren, ist eine Ehre für uns“, so Peter weiter. Auch für Dieter Wurch ist die Brückeneinweihung ein wichtiger Tag. „Wir haben so lange darauf gewartet“, sagte er. Für den leidenschaftlichen Spaziergänger gehörte es zum Ritual, auf dem Weg von der Altstadt in den nahe gelegenen Stadtwald die Pöppelmannbrücke zu überqueren. „Es ist toll, dass sie wieder passierbar ist“, freut sich Wurch.

Aber auch kritische Stimmen verstummen nach der Aufbauarbeit, die vom Freistaat mit 6,4 Millionen Euro unterstützt wurde, an diesem Tag nicht. Georg Dornig, einst Drogist in der Stadt und heute noch als Leierkastenmann unterwegs, hätte befürwortet, die zerstörte Brücke als Mahnmal stehen zu lassen. „Ein Steg entlang hätte gereicht“, sagte

er. „Die Natur hat uns die Brücke genommen“, das hätte akzeptiert werden müssen.

Nach dreijähriger Bauzeit haben Planer und Bauunternehmen ein wichtiges Projekt an die Stadt und ihre Bewohner übergeben. Die Pöppelmannbrücke sei zum Symbol für die Zerstörung während der Jahrhundertflut geworden, sagte Morlok. „Ihr Wiederaufbau ist ein entscheidender Beitrag zur Erhaltung des historischen Erbes und der Infrastruktur des Freistaates“, so der Minister. Das Geld sei aus dem Solidaritätsfonds Aufbauhilfe des Bundes geflossen.

Um die neue Konstruktion der Brücke, die ein 70 Meter langer Stahlbogen überspannt, haben sich unter anderem sächsische Ingenieure verdient gemacht. Mit G.u.B Ingenieure gewann ein Zwickauer Unternehmen die Ausschreibung zur Gestaltung der Pöppelmannbrücke. Die Planer mussten die Gratwanderung schaffen, ein Bauwerk zu entwerfen, das Hochwasserschutz, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie Ansprüche an den Denkmalschutz gleichermaßen berücksichtigt. „Der Kompromiss ist uns gelungen“, sagte Dietmar Griebel, Vorstandsvorsitzender des Unternehmens.

Die von 1716 bis 1719 durch Zwingerbaumeister Daniel Matthäus Pöppelmann erbaute Brücke ist 143 Meter lang. Sie wurde auf sechs Pfeilern aus rotem Porphyrt gebaut. Heute steht sie nur noch auf vier Pfeilern, die eine neue Gründung erhielten.

Birgit Schöppenthau  
Weitere Fotos von der Einweihung der Brücke in Grimma gibt es unter: www.lvz-online.de/grimma



Befahren: Zu den Ersten auf der Brücke gehörten ausnahmsweise ein Auto (o.) und Reiner Kühn auf dem Hochrad.



Auf ein gelungenes Werk: Verkehrsminister Sven Morlok (M.) stößt auf der Brücke mit Oberbauleiter Andreas Apelt (l.) und Dietmar Griebel vom Büro GUB an.



Erinnerung an das Vorgängerbauwerk: Markus Sahm hat sein Modell der alten Pöppelmannbrücke vollendet und der Stadt geschenkt.