



Dresden.
Dresdner

„Wiederaufbau Carolabrücke“

26. Sitzung des Stadtbezirksbeirates Altstadt/Neustadt -
gemeinsame Sondersitzung

31. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften - Sondersitzung

Ablauf

-
- 1. Kurzvorstellung
 - 2. Votum Fachexperten
 - 3. Votum Bürgerschaft
 - 4. Votum Begleitgremium
 - 5. Ergänzungsantrag des OB
 - 6. Vergleich Überarbeitungsbedarf Planungsstufe 2
 - 7. Aussagen Genehmigungsfähigkeit
 - 8. Vergabe- und vertragsrechtliche Aspekte
 - Ausblick
-



Dresden.
Dresdner

1. Kurzvorstellung

Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects



Sicht von der Albertbrücke

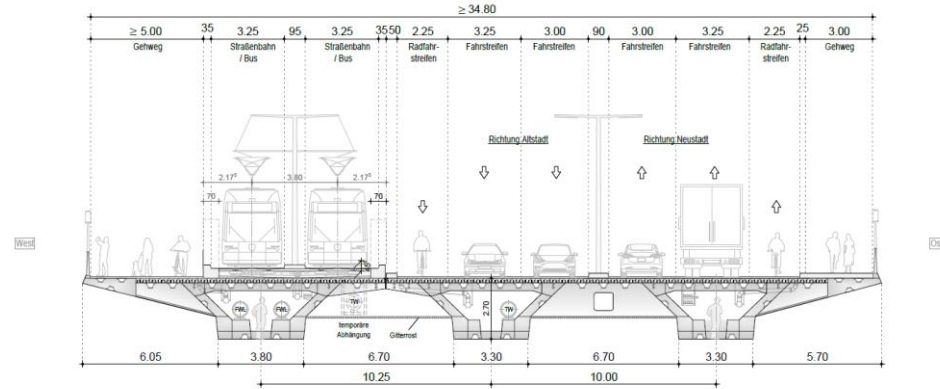
Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects



Sicht von der Brücke in Richtung Altstadt Silhouette

QUERSCHNITT STROMFELD

M.1:100



Querschnitt Verkehrsanlagen / Gesamtbreite **35,30 m** mit Promenade

FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft

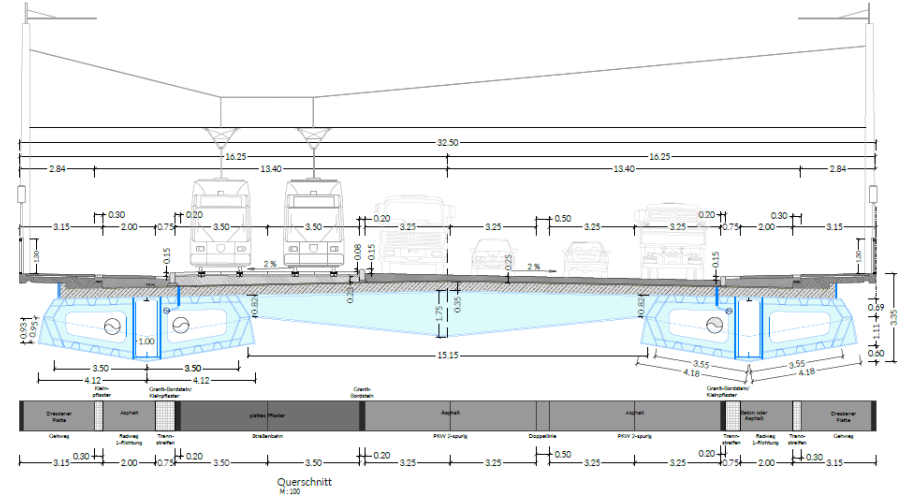


Sicht von der Albertbrücke

FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft

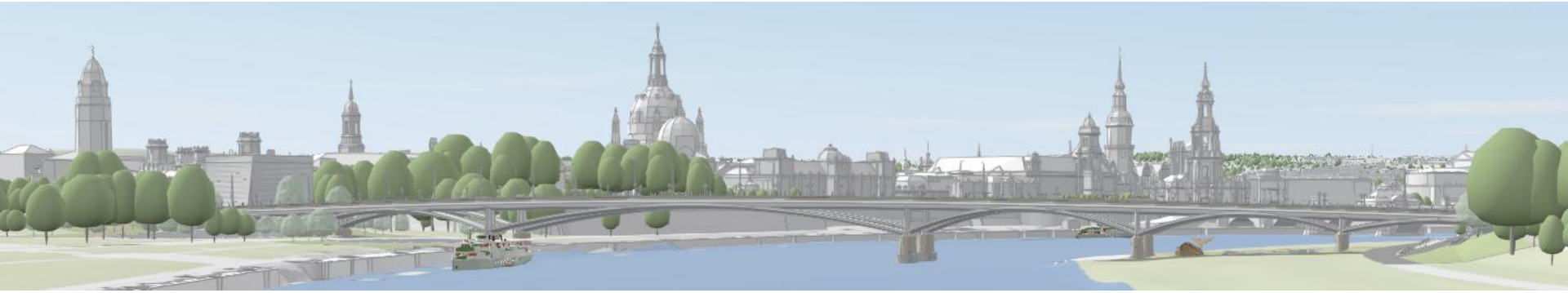


Sicht von der Brücke in Richtung Altstadt Silhouette



Querschnitt Verkehrsanlagen / Gesamtbreite 32,50 m ohne Balkone

Scheitelpunkt/Gradiente



Brückenentwurf FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft (Differenz zu Carola 2.0 ca. 2,5m)



Brückenentwurf Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects (Differenz zu Carola 2.0 ca. 0,5m)

Ansicht Unterseite Neustädter Ufer



2. Votum Fachexperten

Votum Fachexperten

1. **Platz:** Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects
2. **Platz:** FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft
3. **Platz:** Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS
4. **Platz:** Ingenieurbüro GRASSL GmbH und gmp Architekten

Votum Fachexperten

Begründung Platz 1: LAP/Knight Architects

Der Entwurf der Planergemeinschaft LAP / Knight Architects überzeugte das Expertengremium vollumfänglich. Dem Planungsteam ist es am besten gelungen, die umfangreichen Anforderungen und Restriktionen eines Ersatzneubaus mit einer gut gestalteten, schlanken und transparenten Brückenkonstruktion zu erfüllen. Die Brücke schreibt die Entwicklungsgeschichte beider Vorgängerbauten in einer höchst gelungenen Symbiose fort. Sie fügt sich angenehm zurückhaltend in den städtebaulichen Kontext der historischen Dresdner Altstadt ein. Gleichzeitig gelingt es ihr durch die neuartige gitterförmige Auflösung der Voutenbereiche eine eigenständige Identität als „die neue Dresdner Carolabrücke“ zu erreichen. Besonders wichtig und wohltuend zeigt sich die sorgfältige Durcharbeitung aller Nutzungsarten und -anforderungen, sowohl auf, als auch unter der Brücke und im Bereich der Widerlager.

Votum Fachexperten

Begründung Platz 2: FHECOR/TSSB

Den Entwurf von Fhecor/TSSB sieht das Expertengremium auf dem zweiten Platz. Auch diese Brücke schreibt in hervorragender Weise und ähnlich wie die erstplatzierte Brücke die Entwicklungsgeschichte der Carolabrücke fort. Besonders gelungen ist die Referenz an die Bogenbrückenfamilie der Stadt Dresden und ihre Übersetzung in die moderne Zeit. Jedoch ist die Gestaltung der Brücke etwas zu dominant und setzt eine Konkurrenz zum historischen Stadtbild. Darüber hinaus ist das Tragwerkskonzept nicht ganz stimmig.

3. Votum Bürgerschaft (carolaVOTE)

carolaVOTE: Überblick



Anzahl Teilnehmer
(absolute Zahl)

25.887



Anteil der Teilnehmenden,
die **alle Kriterien** bewertet
haben

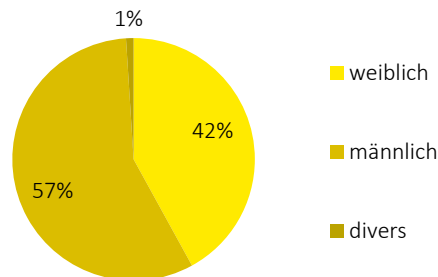
= 87 %



© STESAD GmbH

carolaVOTE: Soziodemografische Daten

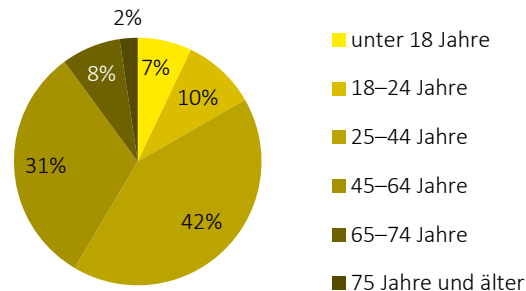
Geschlecht der Befragten



n = 25.887

Die Mehrheit der Teilnehmenden ist männlich (57 %), 42 % sind weiblich und 1 % divers.

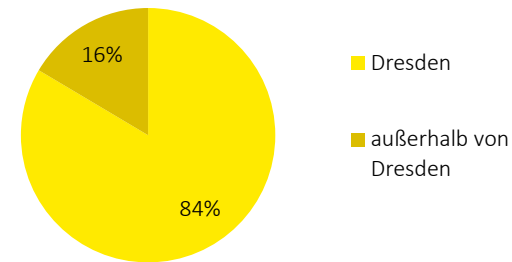
Alter der Befragten



n = 25.887

- Knapp **drei Viertel** der Teilnehmenden sind zwischen **25 und 64 Jahre** alt.
- die **größte Altersgruppe** bilden die **25- bis 44-Jährigen**, gefolgt von den 45- bis 64-Jährigen
- jüngere und ältere Teilnehmende sind mit jeweils rund 10 % vertreten.

Wohnort der Befragten

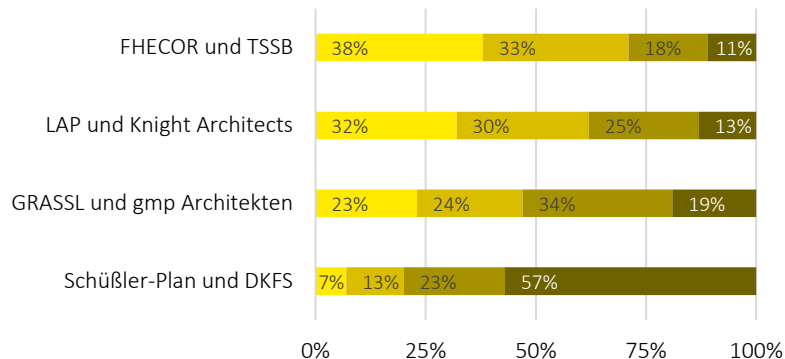


n = 25.887

- Die Teilnahme ist überwiegend lokal geprägt: **84 %** der Teilnehmenden kommen **aus Dresden**.
→ Rund fünf von sechs Teilnehmenden leben in Dresden
- **16 %** stammen **aus dem Umland** oder anderen Regionen.

carolaVOTE: Gesamttranking

Gesamtranking aller Abstimmungen

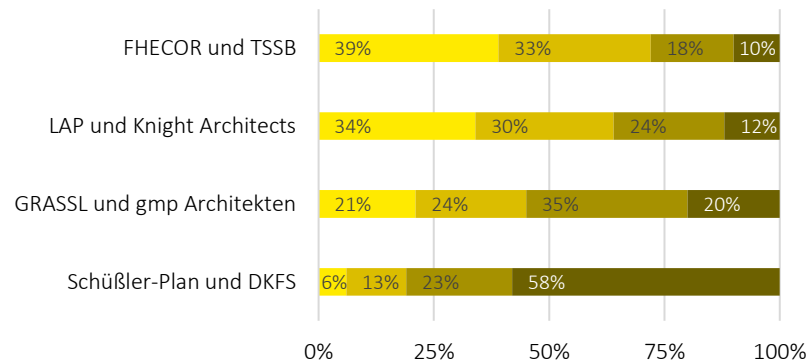


n = 25.887

■ 1. Platz ■ 2. Platz ■ 3. Platz ■ 4. Platz

- **FHECOR und TSSB belegen den 1. Platz**, knapp vor LAP und Knight Architects.
- GRASSL und gmp Architekten erreichen Platz 3, Schüler-Plan und DKFS Platz 4.

Gesamtranking aller Dresdner*innen



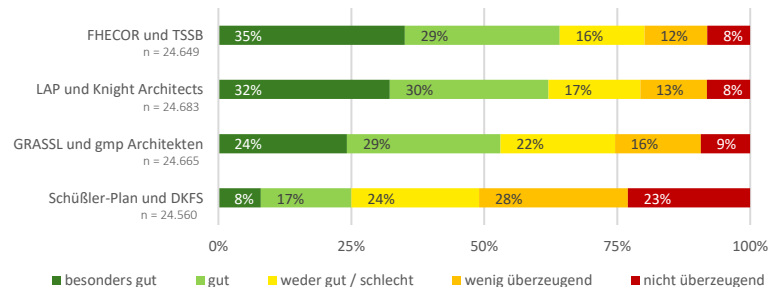
n = 21.624

■ 1. Platz ■ 2. Platz ■ 3. Platz ■ 4. Platz

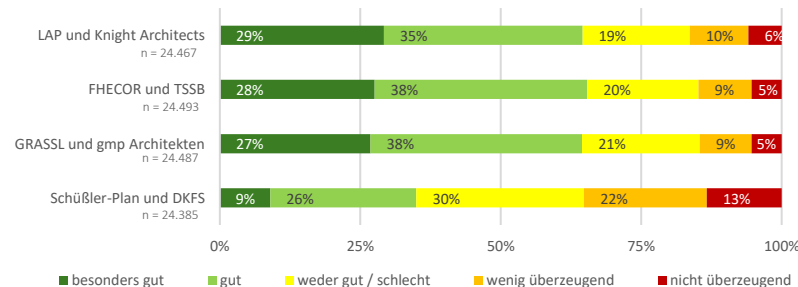
- Die **Dresdner Bewertungen entsprechen** weitgehend dem **Gesamtranking**.
- FHECOR und TSSB bleiben auf Platz 1, gefolgt von LAP und Knight Architects, Grassl und gmp Architekten und Schüler-Plan und DKFS

carolaVOTE: Auswertung Kriterien I

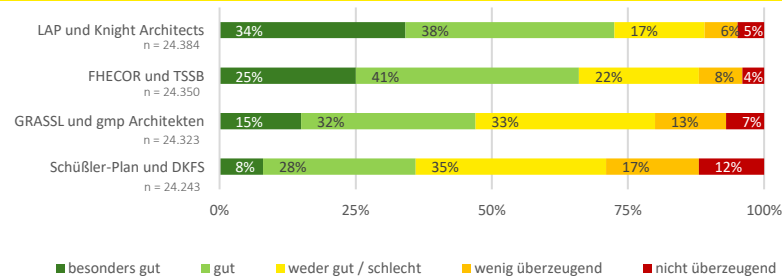
Stapeldiagramm für das Kriterium **Gestaltung**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (Form, Erscheinungsbild und architektonische Gestaltung)



Stapeldiagramm für das Kriterium **Aufenthaltsqualität**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend

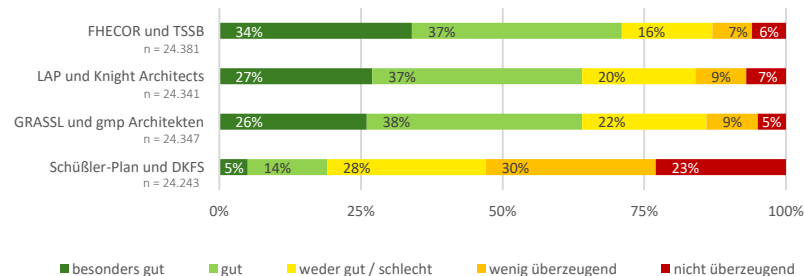


Stapeldiagramm für das Kriterium **Bezüge Stadt und Land**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (Darstellungen und Erläuterungen, wie die Entwürfe auf Altstadt, Königsufer, Elbwiesen und wichtige Sichtachsen Rücksicht nehmen)

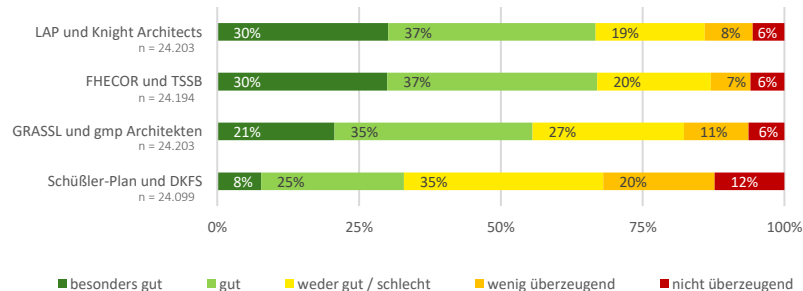


carolaVOTE: Auswertung Kriterien II

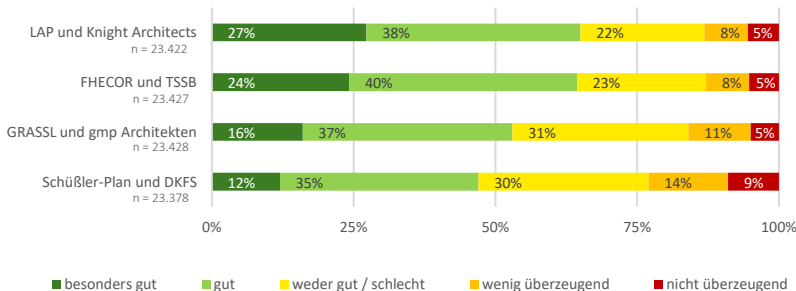
Stapeldiagramm für das Kriterium **Materialität**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend



Stapeldiagramm für das Kriterium **Besonderheiten (Städtebau & Architektur)**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (eigens gewählte Schwerpunkte)

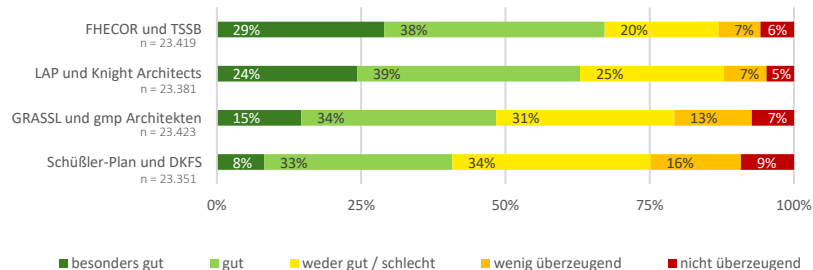


Stapeldiagramm für das Kriterium **Anbindung**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (Verkehrsabläufe, Erreichbarkeit und die Einbindung in das bestehende Straßennetz)

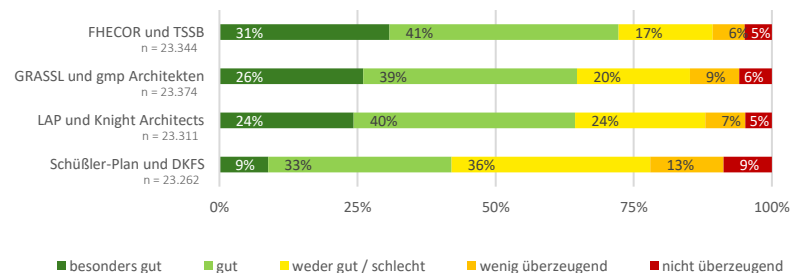


carolaVOTE: Auswertung Kriterien III

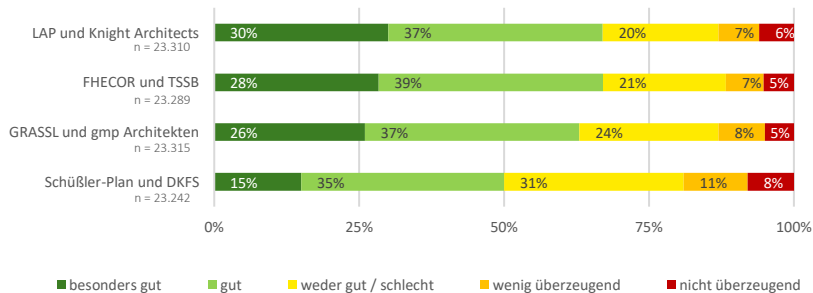
Stapeldiagramm für das Kriterium **Rad- und Gehwege**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend



Stapeldiagramm für das Kriterium **Verkehrsführung**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (Umsetzung eines sicheren und konfliktfreien Miteinanders)



Stapeldiagramm für das Kriterium **Besonderheiten (Technik und Verkehr)**, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (eigens gewählte Schwerpunkte)



4. Votum Begleitgremium

Votum Begleitgremium

1. **Platz:** Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects
2. **Platz:** FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft
3. **Platz:** Ingenieurbüro GRASSL GmbH und gmp Architekten
4. **Platz:** Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS

Dabei wurde **Platz 1 mit 14 Stimmen** und **Platz 2 mit 12 Stimmen** gewählt.

5. Ergänzungsantrag des OB

Ergänzungsantrag des OB

Die Vorlage wird um die Punkte 5 und 6 ergänzt:

5. Die Begründung gemäß Anlage 5 für die Weiterbeauftragung des Planerteams Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects wird bestätigt.
6. Das Begleitgremium wird in den weiteren Prozess bis zum Baubeschluss beratend einbezogen.

Begründung der Empfehlung (Anlage 6)

Der LAP-Entwurf bietet eine robuste Balance aus Funktionalität, Nutzungsqualität und Zukunftsfähigkeit des Brückenquerschnitts bei geringem Genehmigungsrisiko und entfaltet zudem eine positive Wirkung auf die Gestaltung öffentlicher Räume, soziale Belebung und die Radverkehrsvernetzung.

Er überzeugt durch eine hohe Nutzungsqualität und eine attraktive Belebung des öffentlichen Raums mit klaren Wegeverbindungen. Durch die im Entwurf dargestellte **lebendige Freiraumgestaltung** auf und unter der Brücke sowie die Neuordnung der Brückenköpfe verbunden mit einem guten Konzept für neue Erlebnisräume wird die Brücke zu einem vermittelnden Element zwischen Stadtraum und Landschaftsraum auf der alt- und neustädter Seite.

Die Gradienten erhält die **Sichtbeziehungen** zwischen den Elbufern und dem historischen Stadtbild.

Darüber hinaus bietet der LAP-Entwurf **optimierte Radverkehrsverbindungen**, insbesondere eine Verbesserung zum Vorgängerentwurf in der Nord-Süd-Verbindung. Außerdem ergibt sich durch die **Trennung der Nutzungsarten von Rad- und Fußverkehr** eine höhere Sicherheit. Die Aufgabenstellung, die Konfliktpunkte der Carolabrücke 2.0 zu lösen, wurde erfüllt.

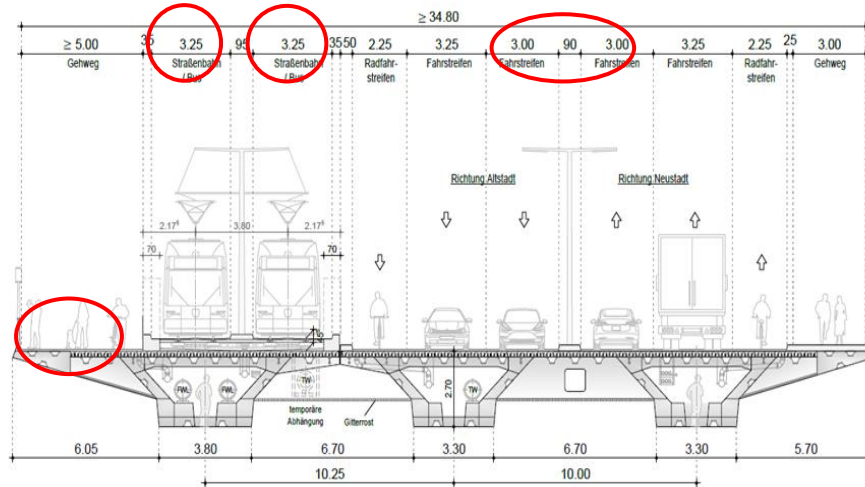
Zudem weist der Entwurf eine vergleichsweise gute Gleistrassierung auf, verbunden mit einer funktionalen Fahrleitungskonstruktion für Wartung und Pflege.

Durch die Option einer **Teillinbetriebnahme** ermöglicht der Entwurf eine frühzeitige Nutzung durch ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie eine schnellstmögliche Herstellung und Anbindung der neuen Versorgungstrassen.

Das **Genehmigungsrisiko** wird als gering bewertet. Notwendige Überarbeitungen in der nächsten Planungsstufe werden sich nicht wesentlich auf die grundlegende Entwurfsgestaltung auswirken.

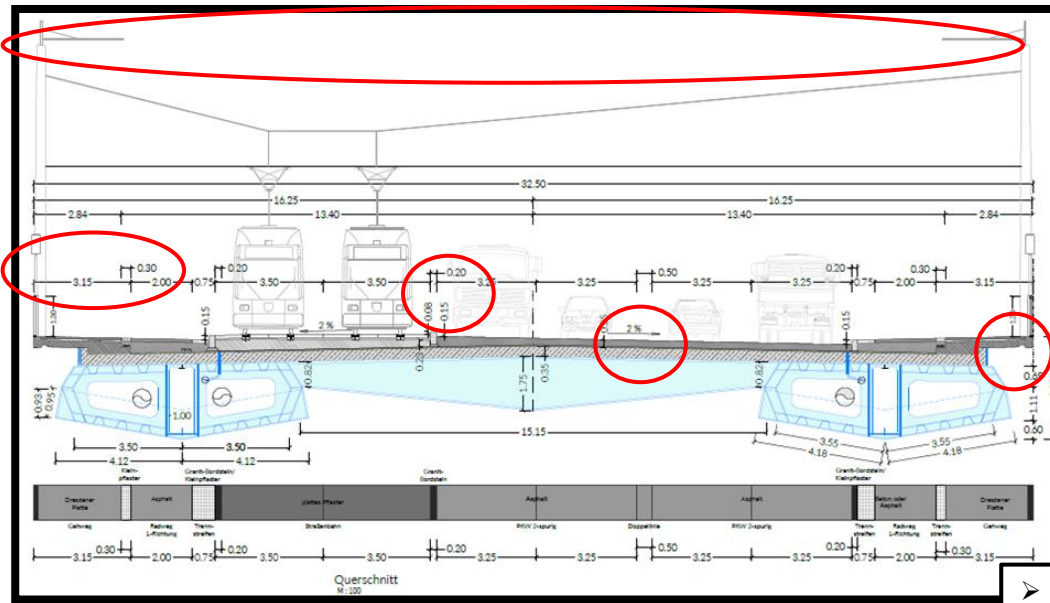
6. Vergleich Überarbeitungsbedarf Planungsstufe 2

QUERSCHNITT STROMFELD M.1:100



Planerspezifische Auflagen/ Ansätze: (Auszug)

- Sicherheits- und Bewegungsspieleräume busbefahrende Straßenbahntrasse sind anzupassen
- Kombination von Mindestmaßen für inneren Fahrstreifen ist zu prüfen
- Neustädter Seite: Radweganbindung an Elberadweg oberstrom ist zu beplanen
- Fachwerkausfachung der Vouten ist tierschutz- und wartungsrelevant anzupassen
- Die Umsetzung der „Busgarage“ ist unter wirtschaftlichen Aspekten zu prüfen.
- Vertiefende Wasserrechtl. Nachweisführung erforderlich
- Gleistrasse ist zu optimieren Bereich Rathenauplatz und Carolaplatz (S-Bogen)



Planerspezifische Auflagen/ Ansätze (Auszug)

- Verkehrsbreitenanpassung für Gehweg unterstrom und Radwegführung erforderlich (Radwegführung ändern Nord-Süd-Trasse)
- Anpassung Sicherheitsräume zu Gleistrasse erforderlich
- Unzureichende **Querneigung** Fahrbahn ist anzupassen und die Optimierung der Entwässerung prüfen
- **Gefälle > 4 %** insbesondere im Haltestellenbereich ist zu reduzieren
- **Kurvenradius** im Bereich Synagoge zu gering Einfahrtsgeschwindigkeit von 20 km/h optimieren
- Übergangsbögen in **Gleistrasse** Bereich Rathenauplatz umplanen
- vertiefend wasserrechtliche Nachweisführung bezüglich zusätzlicher Pfeilerachse

7. Aussagen

Genehmigungsfähigkeit

Genehmigungsrelevante Aspekte – Einschätzung Vorprüfung

vom 04.06.2026, verteilt an das Begleitgremium am 14.07.2026

■ Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects

j) Genehmigungsrelevante Aspekte		Gesamteinschätzung:
Fazit zum Kriterium Genehmigungsrelevante Aspekte	Entwurf setzt im Wesentlichen genehmigungsrelevanten Forderungen um. Die Achsverschiebung muss noch tiefer geprüft werden.	

■ Arbeitsgemeinschaft FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft

j) Genehmigungsrelevante Aspekte		Gesamteinschätzung:
Fazit zum Kriterium Genehmigungsrelevante Aspekte	Aufgrund der zusätzlichen Pfeilerachse ist eine zusätzliche Abstimmung mit dem Umweltamt erforderlich. Eine Einigung dazu ist aber erwartbar. Außerdem wurde die Gradienten im Vergleich zu Carola 2.0 um mehr als 2,50m angehoben. Aus dem Grund wird die Genehmigungsfähigkeit aus denkmalfachlicher Sicht kritisch gesehen.	

Genehmigungsrelevante Aspekte – Einschätzung Fachexperten

vom 05.06.2026, verteilt an das Begleitgremium am 11.06.2026

■ Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects

Es werden keine technischen Schwierigkeiten gesehen. Eventuelle Nachteile der aufgelösten Unterbauten hinsichtlich der Umströmung im Hochwasserfall sind mit den Fachbehörden abgestimmt.

Genehmigungsrelevante Aspekte – Einschätzung Fachexperten

vom 05.06.2026, verteilt an das Begleitgremium am 11.06.2026

■ **Arbeitsgemeinschaft FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft**

Der Entwurf weist gegenüber der Vorgängerbrücke eine maximal 2,5m größere Höhenlage sowie eine zusätzliche Pfeilerachse auf der Neustädter Seite auf. Diese Veränderungen gegenüber dem Vorgängerbau wurden sowohl durch die Vorprüfung als auch durch die Jury umfassend bewertet. Die Jury kommt dabei zu folgender Einschätzung:

Der zusätzliche Pfeiler kann Auswirkungen auf den Abflussquerschnitt im Falle eines Hochwassers haben. Diese wurden durch die Projektleitung in Zusammenarbeit mit den Fachbehörden überprüft und als unkritisch bewertet. Eine genauere Untersuchung muss jedoch im Zuge der weiteren Planungen hierzu noch erfolgen. Das Schifffahrtsprofil ist durch die Veränderungen nicht kritisch betroffen.

Die leicht erhöhte Lage der Brücke muss einerseits hinsichtlich des Lärmschutzes, andererseits hinsichtlich städtebaulicher und denkmalrechtlicher Belange bewertet werden. Darüber hinaus führt die höhere Lage zu einer etwas steileren Auffahrt für die Straßenbahn und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Lärmschutzsituation wird als unkritisch bewertet.

Die seitens der Stadt Dresden und des Denkmalamtes erhobene Forderung eines unten liegenden Tragwerks zur Wahrung der Sichtbeziehungen auf die historische Altstadt wird durch den Entwurf erfüllt. Dennoch ergeben sich geringfügig veränderte Sichtbeziehungen von der Brühlschen Terrasse, den Elbufern und der Albertbrücke. Diese sind jedoch nach Einschätzung der Jury wenig wahrnehmbar, selbst bei unmittelbarem Vergleich der ursprünglichen mit den neuen Ansichten in einem 3D-Stadtmodell von identischen Standorten aus. Dagegen führt die hervorragende Transparenz des Tragwerks durch die offenen Streben und die minimalistischen Pfeiler zu stark verbesserten Sichtbeziehungen von den stark frequentierten Elberadwegen. Die vorgenannten geringen Einschränkungen werden damit durch eine deutliche Qualitätsverbesserung des Landschaftsraums mehr als kompensiert.

Genehmigungsrelevante Aspekte Abstimmungen mit der Landesdirektion

■ **02.03.2026: planungsbegleitende Vorabstimmungen der Landesdirektion** (Fr. Hirndorf , Hr. Keune)

■ **14.08.2026: Ausstellungsrundgang mit dem Präsidenten der Landesdirektion**

FHECOR/TSSB: Bedenken wegen des zusätzlichen Pfeilers und der Veränderung der Höhenachse. Sie sehen in der Summation Risiken, welche nicht von der Genehmigungsfreiheit eines Ersatzneubaus gedeckt sein könnten.

■ **25.08.2026: Auszug Brief vom Präsidenten der Landesdirektion:**

[...] Mit Blick auf diese Entscheidung möchte ich noch einmal auf das der Landeshauptstadt vorliegende Rechtsgutachten der Kanzlei Redeker Sellner Dahs hinweisen. Das Gutachten stellt die aktuelle Rechtsprechung zur Genehmigungsfreiheit umfassend dar. Den darin enthaltenen Ausführungen können wir uns aus rechtlicher Sicht anschließen. Die darin aufgezeigten engen rechtlichen Rahmenbedingungen und Gestaltungsspielräume für einen Ersatzneubau werden in den vorgelegten vier Entwürfen sehr unterschiedlich weit interpretiert. [...]

Genehmigungsrelevante Aspekte

ergänzende Kurzstellungnahme Kanzlei REDEKER SELLNER DAHS

1. Änderung Pfeiler (Entfall eines ursprünglich vorhandenen Stützpfeilers und zwei neue Pfeilerstandorte)

„[...] Die rechtliche Bewertung ist insoweit zwar weniger eindeutig als bei der Errichtung eines zusätzlichen Pfeilers im Strombereich. Es handelt sich gegenüber dem Vorgängerbauwerk aber um **eine vergleichsweise weitreichende Änderung**. Ein vorhandener Stützpfeiler entfällt, während an anderer Stelle zwei neue (durch einen Bogen verbundene) Vorderlandpfeiler hinzutreten. Dies verändert nicht nur die konstruktive Ausgestaltung, sondern auch den Aufriss und das Erscheinungsbild des Bauwerks. Werden entsprechend der vorstehend dargestellten Empfehlung zur Reduzierung rechtlicher Risiken auch bauliche Umgestaltungen ohne straßenverkehrsrechtliche Relevanz bei der Bewertung der Planfeststellungsbedürftigkeit des Ersatzneubaus berücksichtigt, **erhöht sich damit das Risiko, dass die Maßnahme als erhebliche bauliche Umgestaltung beziehungsweise als wesentliche Änderung des Aufrisses eingeordnet und deshalb ein Planfeststellungsverfahren für erforderlich gehalten wird.**“

Genehmigungsrelevante Aspekte

ergänzende Kurzstellungnahme Kanzlei REDEKER SELLNER DAHS

2. Änderung der Höhenlage (Erhöhung bis zu 2,50 m, an den Brückenwiederlagern bis zu 1,5 m)

„[...] Nach der zugrunde gelegten Sachverhaltsannahme dient sie jedoch auch **nicht lediglich** einer konstruktiven **Anpassung an geänderte Regelwerke oder Standards**. Einschlägige Rechtsprechung fehlt mit der Folge, dass auch insoweit klare Vorgaben fehlen. **Dennoch liegt die Annahme nahe, dass eine Erhöhung um bis zu 2,5 m am höchsten Punkt das äußere Erscheinungsbild des Brückenbauwerks deutlich verändert und somit eine erhebliche bauliche Umgestaltung im Sinne des § 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG darstellen kann.** Noch deutlicher ist dies unter dem Blickwinkel des § 28 Abs. 1 Satz 5 PBefG, da es naheliegend ist, eine nicht der Anpassung an technische Regelwerke dienende Veränderung der Gradienten um bis zu 2,5 m als wesentliche Änderung des Aufrisses des Brückenbauwerks zu qualifizieren. Auch **insoweit erhöht sich daher das rechtliche Risiko der Planfeststellungsbedürftigkeit** gegenüber einem Entwurf, der im Wesentlichen der bisherigen Gradienten folgt.“

Genehmigungsrelevante Aspekte

ergänzende Kurzstellungsname Kanzlei REDEKER SELLNER DAHS 2

3. Gemeinsame Betrachtung

„[...] Im vorliegenden Fall treffen das Entfallen eines bestehenden Vorderlandpfeilers bei gleichzeitiger Errichtung zweier neuer Vorderlandpfeiler an anderen Standorten und eine deutliche Änderung der Gradienten beziehungsweise Höhenlage des Bauwerks zusammen. **In der gebotenen Gesamtbetrachtung erhöhen diese Änderungen das Risiko, dass ein Planfeststellungsverfahren für erforderlich gehalten wird. Dieses Risiko ist höher als bei einer Planung, die nur eine oder keine der genannten Abweichungen gegenüber dem Vorgängerbauwerk aufweist.**“

8. Vergabe- und vertragsrechtliche Aspekte

Vergabe- und vertragsrechtliche rechtliche Aspekte

1. bestehender Auftrag

- Mehrfachbeauftragung Leistungsstufe 1: Teilleistungen Leistungsphasen 1 und 2
- im Planervertrag Weiterbeauftragung als Option
- Entscheidung durch Stadtrat

Vergabe- und vertragsrechtliche Aspekte

KHG Rechtsanwälte PartG mbB

2. Ausübung der Option

„Die Ausübung von Optionen, die bereits im ursprünglichen Vertrag enthalten sind, regelt § 132 GWB. Würde die Auftraggebergemeinschaft die Option unter Bedingungen ausüben, die von den Vorgaben in den Vergabeunterlagen abweichen, würde sie gegen § 132 Abs. 2 Nr. 1 GWB verstoßen. [...]

Eine Ausübung der Option unter Aufforderung an den Auftragnehmer dahin, prägende architektonische oder konstruktive Elemente seines Entwurfes abzuändern, könnte eine wesentliche Änderung des bestehenden Vertrages im Sinne von § 132 Abs. 1 GWB sein. Denn wesentlich sind Änderungen nach dem Gesetzeswortlaut dann, wenn mit der Änderung Bedingungen eingeführt werden, die, wenn sie für das ursprüngliche Vergabeverfahren gegolten hätten, die Annahme eines anderen Angebots ermöglicht hätten. Dies wäre bei der Änderung prägender architektonischer oder konstruktiver Elemente der Fall, da unklar ist, wie sich das Expertengremium, die Bürger, das Begleitgremium und der Stadtrat dann geäußert hätten.“

Vergabe- und vertragsrechtliche Aspekte

KHG Rechtsanwälte PartG mbB

3. mangelhafte Leistung

- wenn Entwurf nicht planfeststellungsfrei sein sollte, Leistung mangelhaft, da Ersatzneubau vorgesehen ist
- Entwurf von FHECOR/TSSB im Vergleich zu den anderen Entwürfen diesbezüglich die größten Risiken

4. Beauftragung einer mangelhaften Leistung

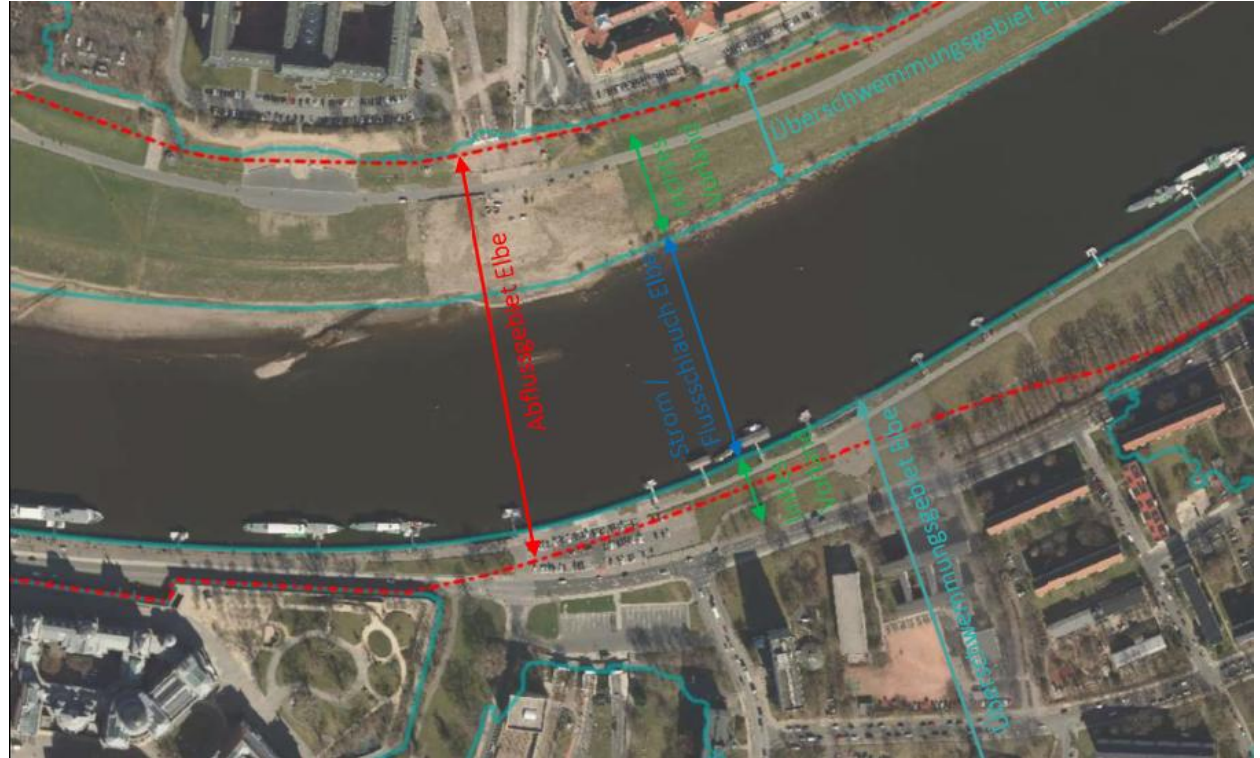
- im Falle einer Beauftragung von FHECOR/TSSB Klarstellung, dass keine Abnahme oder Teilabnahme der Leistung erfolgt
- Erfüllungs- und Mängelansprüche insbesondere auf Vermeidung eines Planfeststellungsverfahrens und die Einhaltung der Vorgaben gemäß Gutachten von REDEKER, SELLNER, DAHS

Ausblick

- | | |
|---|----------------|
| ■ Entscheidung Stadtrat finaler Planer | 03.09.2026 |
| ■ Begleitgremium: Information zum Planungsstand | Januar 2027 |
| ■ ASBVL: Information zum Planungsstand | Januar 2027 |
| ■ Begleitgremium: Information zum Planungsstand | April 2027 |
| ■ ASBVL: Information zum Planungsstand | April 2027 |
| ■ genehmigungsreifer Entwurf | 1.Quartal 2027 |
| ■ Vorlage Baubeschluss | 3.Quartal 2027 |
| ■ Bauausschreibung | Oktober 2027 |

Abflussgebiet, Überschwemmungsgebiet,...

- Abflussgebiet Elbe:
Bestandteil des
Überschwemmungs-
gebiets mit
besonderer
Abflussrelevanz
- Strom: Bereich
zwischen den
Uferlinien (ca. bei
Mittelwasser)



Radweganschluss Neustädter Elbufer

Entwurf Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects

Elbe



Carolaplatz

Genehmigungsrelevante Aspekte – Einschätzung Vorprüfung

■ Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit DKFS Architekten

j) Genehmigungsrelevante Aspekte		Gesamteinschätzung:	
Fazit zum Kriterium Genehmigungsrelevante Aspekte	Entwurf setzt im Wesentlichen genehmigungsrelevanten Forderungen um. Die Pfeilerbreiten müssen noch tiefer geprüft werden.		

■ Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten

j) Genehmigungsrelevante Aspekte		Gesamteinschätzung:	
Fazit zum Kriterium Genehmigungsrelevante Aspekte	Aufgrund der breiten Balkone ist eine zusätzliche Abstimmung mit LaDi erforderlich. Eine Einigung dazu ist ggf. erwartbar mit Auflagen.		

Genehmigungsrelevante Aspekte – Einschätzung Fachexperten

■ **Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit DKFS Architekten**

Es sind keine technischen Schwierigkeiten zu erwarten. Die städtebauliche Einbindung und kontextuelle Inflexibilität werden jedoch als problematisch gesehen.

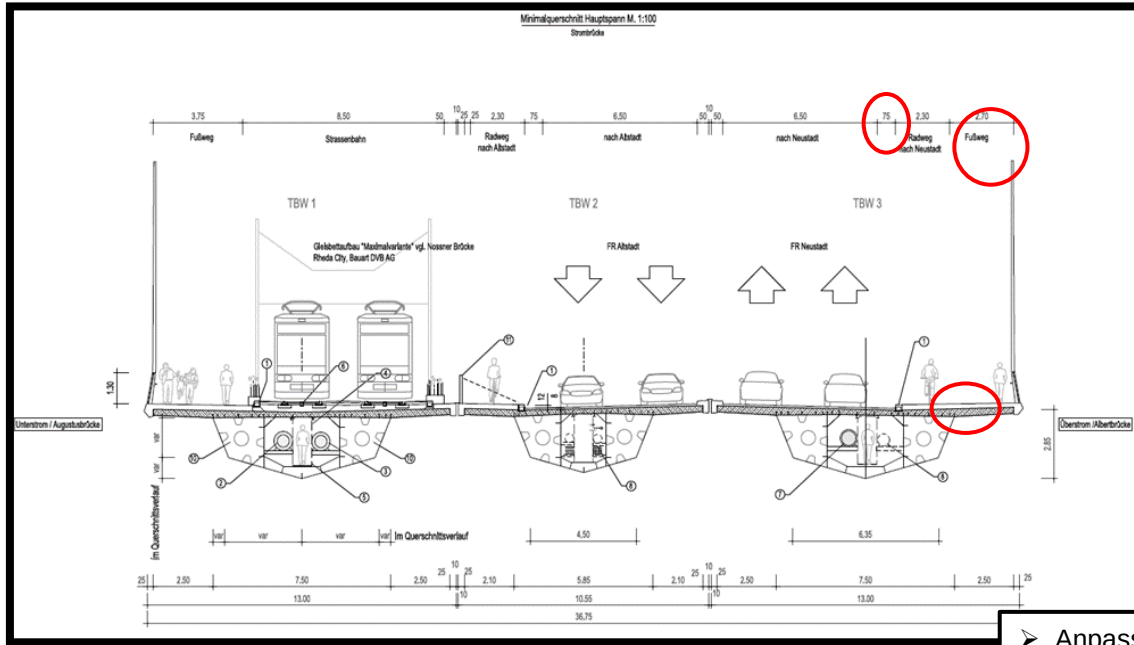
■ **Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten**

Die übergroße Bauwerksbreite im Bereich der Pfeiler (übergroßen Balkone) sprengt den Rahmen des Ersatzneubaus. Inwieweit sich daraus genehmigungsrelevante Probleme ergeben, kann von der Jury nicht abschließend beurteilt werden.

Kategorien/ Kriterien (auch für Fachexperten)

- Städtebauliche und architektonische Aspekte
- Denkmalschutzrechtliche Aspekte
- Ingenieurbautechnische und tragwerksrelevante Aspekte
- Verkehrsplanerische und technische Aspekte
- Bauzeitliche Aspekte
- Finanzielle Aspekte
- Genehmigungsrelevante Aspekte

- Sicherheitstrennstreifen in Kombination mit ÖB-Masten ist zu überarbeiten
- unzureichende Trennung zw. Radweg und Gehbahn und zu geringe Gehbahnbreite oberstrom ist anzupassen
- Geländerausbildung entspricht nicht den techn. Anforderungen
- Qualitätsnachweis gemäß Regelwerk für eingefärbten Massenbeton muss erfolgen
- Führung der Versorgungsleitungen sind zu überprüfen
- Zweirichtungsradweg oberstrom zu Einrichtungsradweg überarbeiten



Planerspezifische Auflagen/ Ansätze: (Auszug)

- Anpassung Beleuchtung der Verkehrsanlage erforderlich – ineffizient (Lichtpunkthöhen)
- Auffächerung der Linienführung von Vorgänger übernommen
- Einordnung von Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg erforderlich
- Aus weiterführenden statischen Berechnungen können sich veränderte Materialmengen im Strompfeiler ableiten.
- Gleistrassierung ist hinsichtlich S-Bogen am Carolaplatz zu optimieren
- Anpassung Querschnittsaufteilung erforderlich

Gegenüberstellung

	FHECOR/TSSB	LAP/Knights Architects
Kosten	129.921.820€ Inflation bis Baubeginn berücksichtigt	134.777.020€ Inflation bis Baubeginn berücksichtigt
Wartung/Unterhaltung	erhöhter Aufwand	erhöhter Aufwand
(Teil)inbetriebnahme	2 Jahre 4 Monate	1 Jahr 5 Monate

planerspezifische Überarbeitungen

Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects

- a) Anpassung der Querschnittsaufteilung an geltende Standards und Richtlinien führen zu Mehrbreiten.
- b) Die Lage- und Trassierung der Gleise wird optimiert. Dies bezieht sich im Wesentlichen auf den S-Bogen im Bereich Rathenauplatz und den S-Bogen im Bereich Carolaplatz. Hierbei ist das unterirdische Schachtbauwerk im Rathenauplatz zu beachten, weswegen die Trassierungsoptimierung ggf. Auswirkungen auf die Bauwerksachse haben kann.
- c) Die Umsetzung der „Busgarage“ ist unter wirtschaftlichen Aspekten zu prüfen.
- d) Die östliche Anbindung an den Neustädter Elberadweg ist zu prüfen.
- e) Vertiefende wasserrechtliche Nachweisführungen u.a. aufgrund des Entfalls eines Brückenfelds im Bereich der Busgarage können Anpassungen zur Folge haben.
- f) Das Rautenfachwerk über den Brückenpfeilern wird in Hinblick auf Wartung und Pflege optimiert.

planerspezifische Überarbeitungen

FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft

- a) Anpassung der Querschnittsaufteilung an geltende Standards und Richtlinien führen zu Mehrbreiten.
- b) Aus a) leitet sich eine Anpassung der Dimensionierung der Fahrleitungskonstruktion ab.
- c) Die Lagetrassierung der Gleise wird optimiert, mit dem Ziel, Langsamfahrstrecken zu reduzieren. Ohne Überarbeitung können im Bereich der Synagoge nach aktuellem Planungsstand nur ca. 20 km/h gefahren werden. Zusätzlich sind unter anderem die Übergangsbögen im Bereich des Rathenauplatzes zu korrigieren.
- d) Die Gradientenanhebung führt zu Stützbauwerken im Bereich der Haltestelle Synagoge.
- e) Anpassung des Längsgefälles ($< 4\%$), insbesondere im Bereich der Haltestelle, an geltende Standards und Richtlinien.
- f) Die vollumfänglichen Auswirkungen der aus e) resultierenden Gradientenanpassung sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzbar. Aus weiterführenden statischen Berechnungen können sich veränderte Materialmengen ableiten.
- g) Vertiefende wasserrechtliche Nachweisführungen u.a. aufgrund der ergänzten Pfeilerachse können Anpassungen zur Folge haben.
- h) Die Umsortierung des unterstromigen Radwegs zwischen ÖPNV und Kfz wird geprüft, um das Queren der Gleise für die Wegebeziehung von Nord nach Süd zu verhindern.

planerspezifische Überarbeitungen

Ingenieurbüro GRASSL GmbH und gmp Architekten

- a) Anpassung der Querschnittsaufteilung an geltende Standards und Richtlinien führen voraussichtlich zu keinen Mehrbreiten.
- b) Die Führung der Versorgungsleitungen sind zu überprüfen.
- c) Die Geländerkonstruktion muss entsprechend den geltenden Anforderungen der Verkehrssicherheit angepasst.
- d) Qualitätsnachweis gemäß Regelwerk für eingefärbten Massenbeton muss erfolgen.
- e) Der Zwei-Richtungsradweg wird durch einen Ein-Richtungsradweg ersetzt.

planerspezifische Überarbeitungen

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS

- a) Anpassung der Querschnittsaufteilung an geltende Standards und Richtlinien führen zu Mehrbreiten.
- b) Die Lagestrassierung der Gleise wird optimiert. Dies bezieht sich im Wesentlichen auf den S-Bogen am Carolaplatz.
- c) Aus weiterführenden statischen Berechnungen können sich veränderte Materialmengen im Strompfeiler ableiten.
- d) Anpassung der Beleuchtung der Verkehrsanlage erforderlich.

Fachexpertengremium

- Fachexperten: Leitung Prof. Steffen Marx (TU Dresden)
- Fachexperten-Team:
 - Ministerialrat Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn, Bauingenieur
(BMV, Abteilungsleiter Straßenbau, Brücken-, Tunnel-, und sonstige Ingenieurbauwerke)
 - Prof. Johann Kollegger, Bauingenieur (Professor für Betonbau an der TU Wien)
 - Prof. Dr.-Ing. Thorsten Helbig, Bauingenieur
(Professor für Tragwerkslehre, Baustoffkunde, Fachbereich Architektur, HS Darmstadt)
 - Prof. Wolfgang Lorch, Architekt
(TU Darmstadt, Mitglied Gestaltungskommission der Landeshauptstadt Dresden)
 - Prof. Dipl.-Ing. Thomas Will, Denkmalpfleger (TU Dresden Professor em. für Denkmalpflege und Entwurf)
 - Reiner Nagel, Architekt (Vorstandsvorsitzender Bundestiftung Baukultur, Potsdam)
 - Prof. Wolfgang Sonne, Architekt (TU Dortmund, stell. Direktor Institut für Stadtbaukunst)
 - Dipl. Ing. Monika Thomas, Architektin (Präsidentin Dt. Akademie Stadtbau/ Landschaftsplanung, Hamburg)
 - Prof. Dr.-Ing. Jan L. Vitek, Bauingenieur
(Professor für Betonbau, Technische Universität in Prag, Experte für Betonbau, Metrostav a.s.)

3. Platz:

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit DKFS Architekten

Begründung:

Der Entwurf von Schüßler/DKFS referenziert am stärksten auf die Carolabrücke 2.0 und bleibt dadurch im Moderne-Konzept der 70er Jahre, ohne die überragende Stringenz des Vorgängerbaus zu erreichen. Die Brücke zeigt zu wenig städtischen Charakter und fügt sich typologisch nicht in das heutige Stadtzentrum ein. Darüber hinaus erlaubt sie durch die drei festen aufgefächerten Brückenzüge nur bedingt eine Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts der Innenstadt. Sie ist jedoch die wirtschaftlichste Lösung und überzeugt durch ein gutes, instandhaltungsarmes Tragwerkskonzept.

4. Platz:

Ingenieurgesellschaft GRASSL

Begründung:

Auf dem vierten Platz sieht die Jury die Arbeit von Grassl/GMP. Hinsichtlich des Grundgedankens des Tragwerks ist sie ähnlich zur Arbeit des Zweitplatzierten, allerdings weniger gelungen in der gestalterischen Umsetzung. Die übergroßen Pfeiler als bewusst inszeniertes Gestaltungselement mit Aussichtsbastionen, reduzieren stark die Sichtbeziehungen von den Elbufern auf die Stadt und verringern die Aufenthaltsqualität unterhalb der Brücke deutlich. Städtebaulich ist der Entwurf daher nicht überzeugend, technisch ist die Brücke jedoch gut durchdacht.

Beurteilung der Kostenschätzung durch die Fachexperten

- Planer: Arbeitsgemeinschaft FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft
- 129.921.820,00 € brutto
- Plausibilität: 😊

- Planer: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit DKFS Architekten
- 107.673.982,22 € brutto
- Plausibilität: 😊

- Planer: Ingenieurgesellschaft GRASSL
- 89.134.711,25 € brutto
- Plausibilität: 😞

- Planer: Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects
- 134.779.400,00 € brutto
- Plausibilität: 😊

Sommerbeteiligung und Ausstellung im Stadtforum

- hohe Beteiligung der Stadtgesellschaft insgesamt
- Durchführung von **neun geführten Rundgängen** durch die Ausstellung
- Durchführung von **vier thematischen Brückencafés**
- Sammlung von **Feedback** auf Stellwänden



Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt



Kinder- und Jugendbeteiligung

■ Beteiligungszeitraum:

- 29. Juni – 28. Juli 2026 (GS)
- 15. Juni – 3. Juli 2026 (OS/GYM/BSZ)

■ Workshops:

- 15 Workshops mit 15 Horten
- 74 Workshops an 17 weiterführenden Schulen (9 GYM, 7 OS, 1 BSZ)

■ Kooperationspartner:



Kinder- und Jugendbüro Dresden
(KiJuBDD.de)



DiggiClub Diggiclub
(Diggiclub.de)

■ Gesetzliche Verankerung im § 47a SächsGemO:

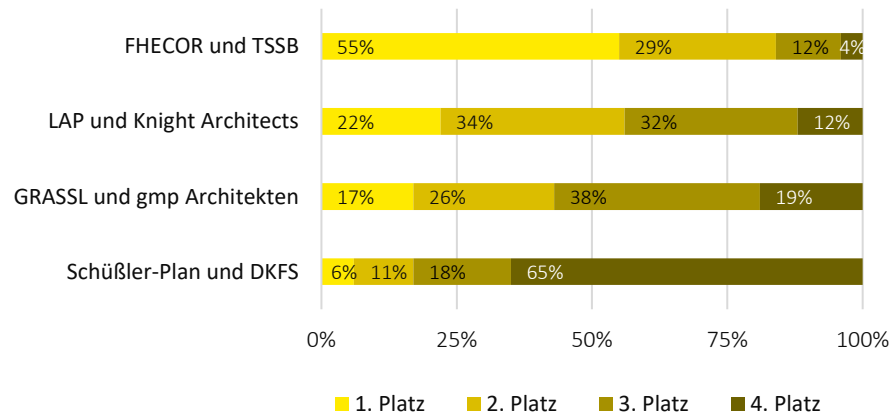
- „Die Gemeinde soll bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, diese in angemessener Weise beteiligen.
- Hierzu soll die Gemeinde geeignete Verfahren entwickeln und durchführen.“

Jugendbeteiligung I

■ Methode:

- digital, Nutzung carolaVOTE
- mit pädagogischer Anleitung

Ranking Schülerteilnahmen



Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit DKFS Architekten

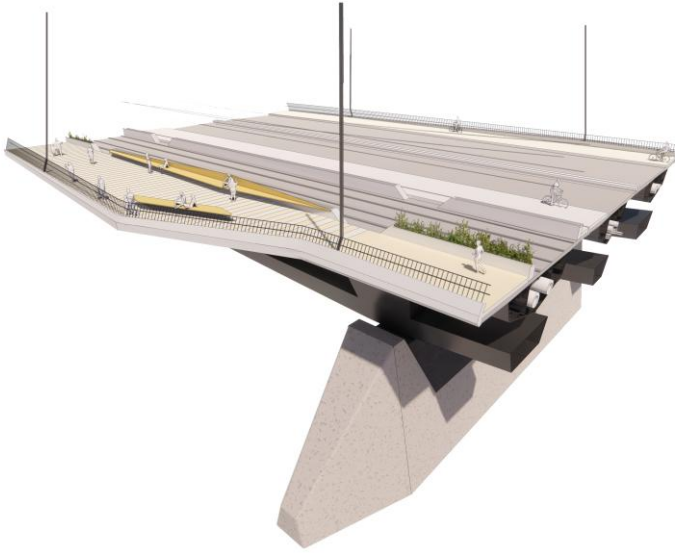


Sicht von der Albertbrücke

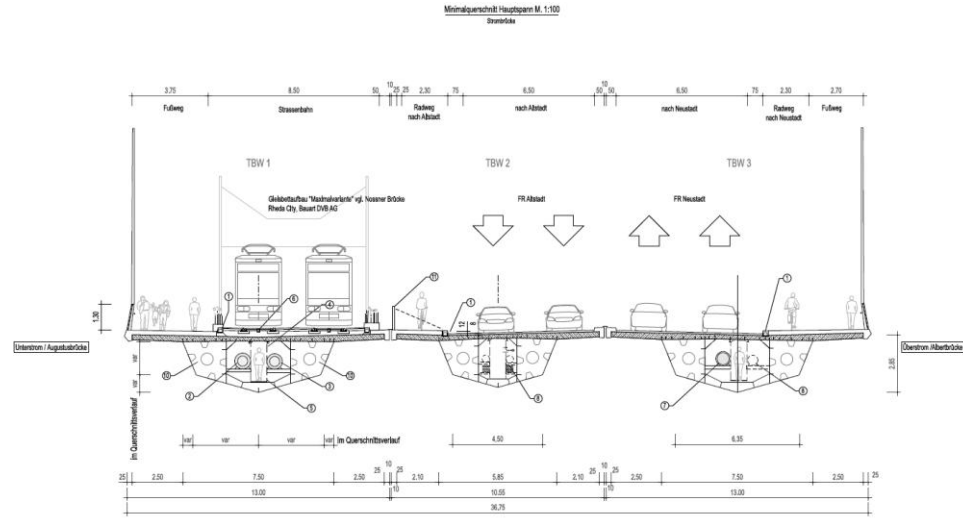


Sicht von der Albertbrücke

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit DKFS Architekten

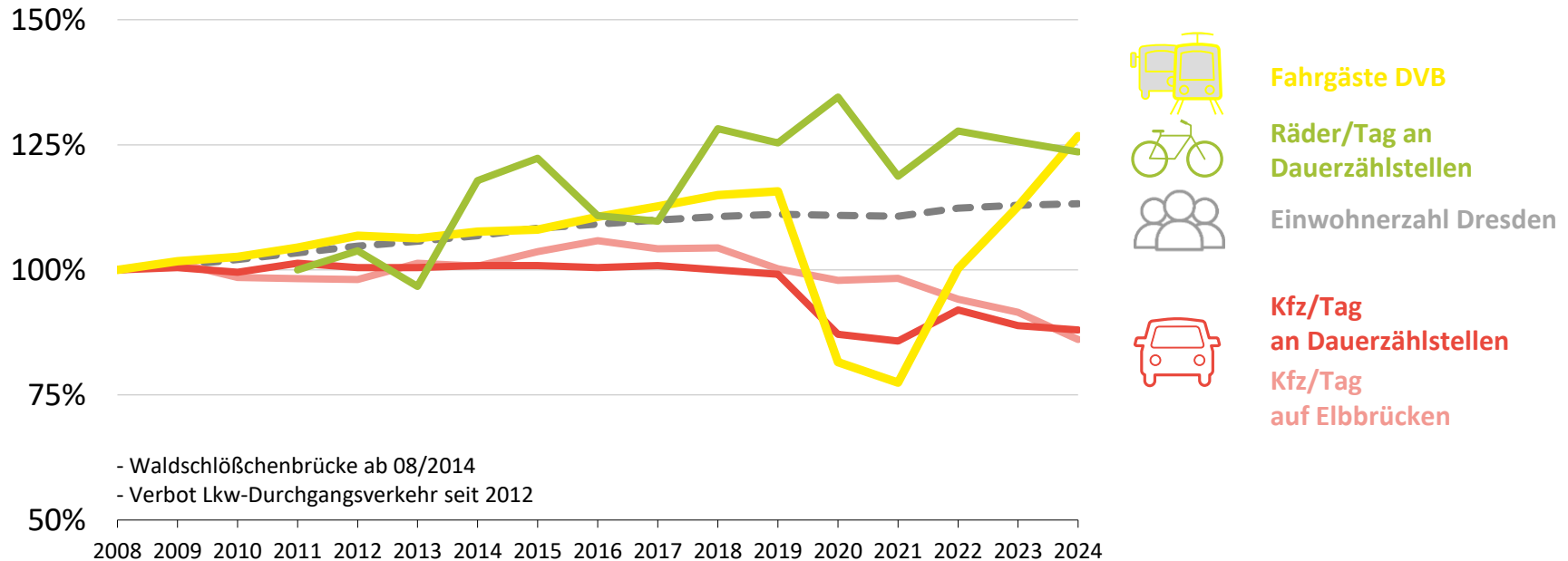


Darstellung Balkon in Richtung Filmnächte



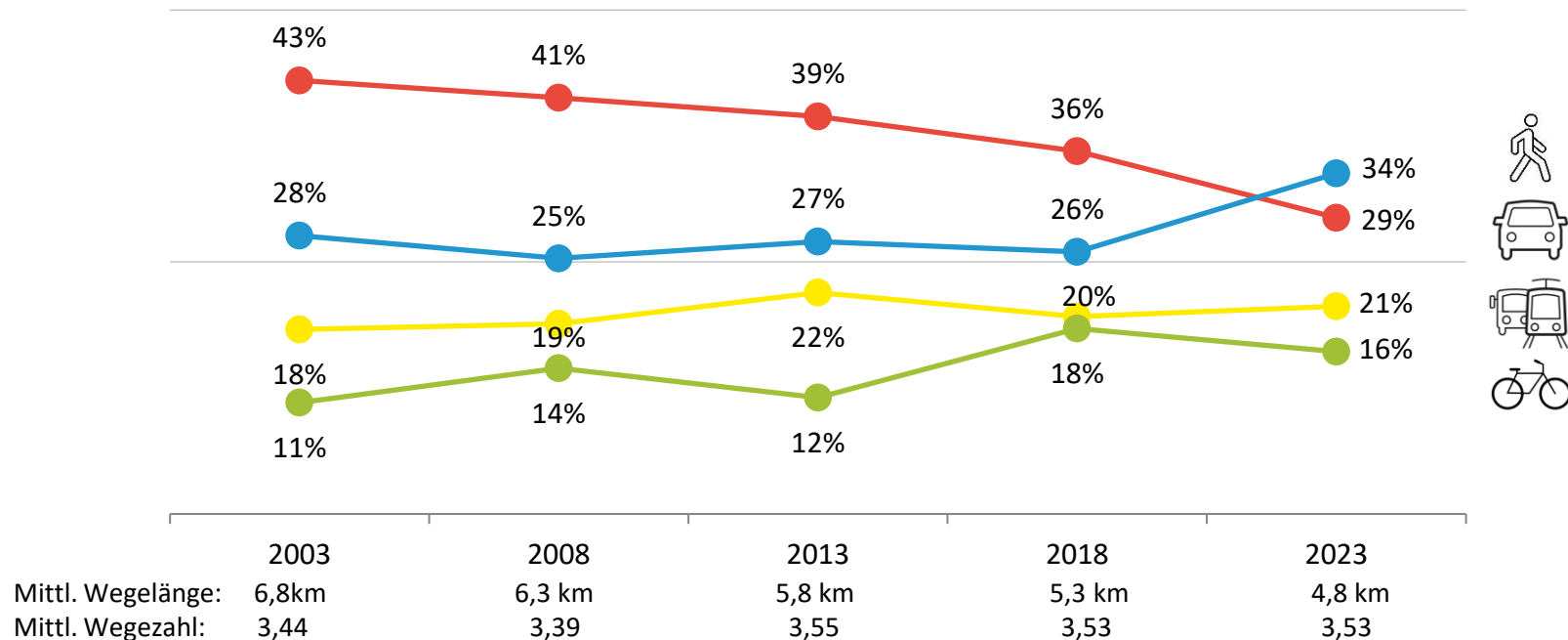
Querschnitt Verkehrsanlagen / Gesamtbreite **36,75 m** ohne Balkon

Zählungen zeigen Erholung im ÖPNV nach Corona, Wachstum bei Radverkehr und Rückgang bei Kfz-Mengen



Quelle: Auswertung der Zählstellen des STA in Dresden für Kfz und Rad, Jährliche Analysen auf den städtischen Elbbrücken, Fahrgastzahlen des ÖPNV der DVB AG

Kfz-Anteil am Verkehr der Einwohner sinkt - seit 2018 nochmals verstärkt



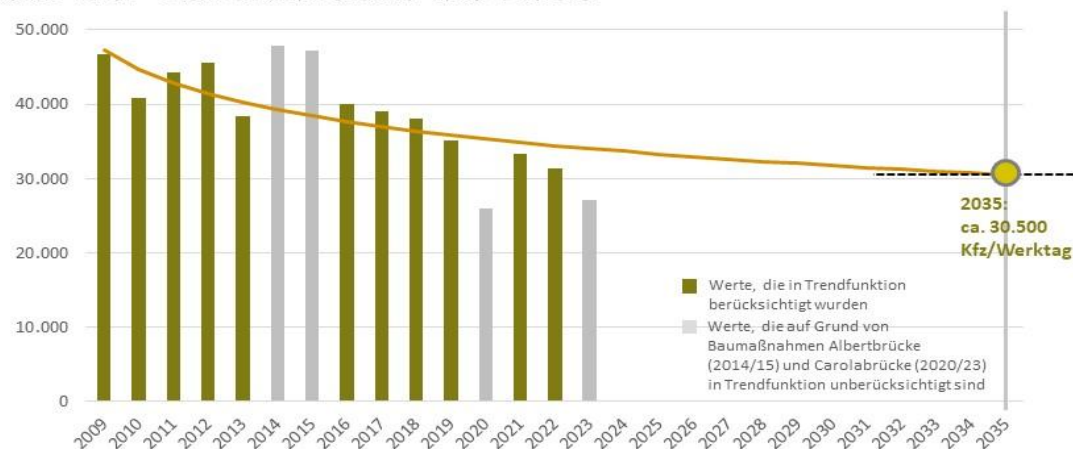
SrV 2023:

Modal-Split 1987 - 2023 im Gesamtverkehr der Einwohner Dresdens

Quelle: SrV 1987 bis 2023, Werktagswege nach Verkehrsträger im Gesamtverkehr, 2003/2008 angepasst, Tab. 5.3

Kfz-Verkehr Carolabrücke (Zähldaten, Prognose)

Regressive Trendfortschreibung der Verkehrsmengen auf der Carolabrücke bis 2035



Werktägliche Kfz-Verkehrsmengen am Stichtag auf der Carolabrücke ergänzt um logarithmische Trendfunktion
Quelle: Landeshauptstadt Dresden, Straßen- und Tiefbauamt sowie Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung im SPM

Verkehrsprognose Neue Carolabrücke | Landeshauptstadt Dresden | Amt für Stadtplanung und Mobilität | 2025 | Folie 2

Zähldaten

2009: 46.800 Kfz/d

2022: 31.300 Kfz/d

Prognose

22.000 bis 30.500 Kfz/d

1.900 bis 2.600 Kfz/h

Kapazitäten gemäß RAS

3.600 bis 5.200 Kfz/h 4-streifig