

interfraktioneller Ergänzungsantrag zu V0994/26

Gegenstand:

Wiederaufbau Carolabrücke – Festlegung der Vorzugsvariante für eine zeitnahen, zeitgemäßen und zukunftsfähigen Brückenneubau

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt **ergänzt**:

1. Der Stadtrat nimmt die Einschätzung der Fachexperten (Anlage 1), die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlage 2) und die Empfehlung des Begleitgremiums (Anlage 3) zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat folgt der Empfehlung des Begleitgremiums und bestätigt die Planung des Planerteams Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects für den Wiederaufbau der Carolabrücke als Ersatzneubau.
3. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister, unverzüglich das Planerteam Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects mit den nächsten Planungsleistungen zu beauftragen und den Planungsprozess fortzuführen.
4. Über wesentliche Änderungen im Planungsprozess wird der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften informiert.
5. **Der Stadtrat sieht sich den Grundsätzen einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung verpflichtet. Die prognostizierte Verkehrsmenge liegt weit unterhalb der, nach den Regeln der Technik erforderlichen, Zahl für vier Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die weitere Planung erfolgt daher mit der Maßgabe, dass der Regelquerschnitt zwei Fahrstreifen für den MIV vorsieht.**

Begründung:

Mit dieser Vorlage entscheidet der Stadtrat nicht nur über die Gestaltung eines Bauwerks, sondern über eine Zahlungsverpflichtung, die den städtischen Haushalt über Jahrzehnte bindet. Sie fällt in eine Zeit, in der sich die Landeshauptstadt Dresden in einer äußerst prekären Haushaltslage befindet.

Die Fachexpertenjury hält hierzu fest: Sämtliche Entwürfe bewegen sich bereits jetzt nahe der festgelegten Kostenobergrenze. Sie sieht ein hohes Risiko weiterer Steigerungen, durch Inflation ebenso wie durch die weitere Detaillierung in den folgenden Planungs- und Realisierungsphasen. Hinzu kommen Instandhaltungsaufwendungen über viele Jahrzehnte, die nahezu linear von der realisierten Brückenfläche abhängen. Ihre Schlussfolgerung ist unmissverständlich: „Diese Kostenrisiken können durch eine Reduzierung der Brückenbreite

erheblich minimiert werden." Möglich sei das bei allen vier Entwürfen, ohne die Entwurfskonzepte grundsätzlich zu verändern.

Die Leistungsfähigkeit der Brücke bleibt trotzdem gewahrt. Die Fachexpertenjury hat auch dazu Stellung genommen. Sie hält fest: „Die geforderte Leistungsfähigkeit und Redundanz des Verkehrszugs können durch wirtschaftlichere Maßnahmen (insbesondere die Neugestaltung der anschließenden Kreuzungsbereiche) erreicht werden." Unberührt bleibt schließlich die konstruktive Anpassungsfähigkeit: Die Belegung der einzelnen Bauwerksbereiche mit Straßenbahn, Kfz oder Fahrrad kann auch künftig geändert werden.

Schon im Juni 2025 kamen 15 Professorinnen und Professoren aus dem Verkehrsbereich, unter ihnen der langjährige Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes, Prof. Koettlitz, in ihrer fachlichen Einordnung zu dem Ergebnis: „Eine Lösung mit vier Fahrstreifen ist dabei aus fachlicher Sicht überdimensioniert, zu teuer und deutlich nachteilig für das Stadtbild.“

Von 2009 bis 2022 ist die Verkehrsbelegung auf der Carolabrücke um 33% auf ca. 2400 Kfz/Stunde gesunken. Das aktuelle Regelwerk sieht vier Fahrstreifen ab einer Verkehrsbelegung von 3600 Kfz/Stunde vor, die Prognose geht von 1900 bis 2600 Kfz/Stunde aus. Wir liegen damit im Mittel bei 62% der Verkehrsmenge, die als Untergrenze für vier Fahrspuren angegeben ist. Aus verkehrlicher Sicht sind 4 Fahrstreifen also absolut überdimensioniert.

Hinzu kommt: Dresden verfolgt seit den 1990er Jahren das Ziel, die Bundesstraße 170 aus dem Stadtzentrum auf eine westlich vorbeiführende Trasse zu verlegen; zuletzt bestätigt im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus. Das Ziel von zukunftsorientierter Stadtentwicklung ist weniger Kfz-Verkehr in der Innenstadt. Die Carolabrücke ist das Kernstück des davon betroffenen Straßenzuges. Kapazitäten, die die Stadt langfristig gar nicht mehr an dieser Stelle vorhalten will, müssen heute nicht gebaut und über Jahrzehnte unterhalten werden.

Eine überbreite Brücke ist unter diesen Umständen nicht zu rechtfertigen. Die beiden überflüssigen Fahrstreifen einzusparen reduziert die Kosten des Neubaus um ca. 25-30 Mio. €, somit die notwendige Kreditaufnahme und damit verbundene Zinszahlungen, sowie die weiteren Betriebskosten. In seiner Antwort auf die Anfrage AF1547/26 schreibt der Oberbürgermeister, dass er aktuell für den Kredit mit einem Zinssatz von 3 Prozent p.a. bei 22 Jahren Laufzeit rechnet. 30 Mio. Euro weniger Kreditaufnahme bedeutet auch ca. 10 Millionen weniger zu zahlende Zinsen.

Insgesamt bringt eine Reduzierung auf zwei Fahrstreifen also Einsparungen von ca. 40-50 Mio. € in den kommenden Jahren. In Zeiten der Kürzungsvorlagen, Leistungsreduzierungen und Kostensteigerungen müssen beim Neubau der Carolabrücke Haushaltsdisziplin und Fachlichkeit Vorrang haben.

Mitzeichnung:

Altstadt:

Grüne

SPD

Linke

Pirat*innen (Eigener Antrag, Stimmen aber mit)

Die Partei (keine Reaktion)

Neustadt:

Grüne

SPD

Linke

Dissident:Innen