

ERSETZUNGSANTRAG

PVP-Kooperation

Gegenstand:

V0994/26 Wiederaufbau Carolabrücke – Festlegung der Vorzugsvariante für eine zeitnahen, zeitgemäßen und zukunftsfähigen Brückenneubau

Beschlussvorschlag:

Der Antragstext wird wie folgt ersetzt:

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 beschließt die Planung des Planerteams Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects für den Wiederaufbau der Carolabrücke unter der Auflage, dass lediglich der Brückenzug mit der Straßenbahn (Überbau West) zu realisieren ist.
3. Das Planungsbüro wird beauftragt, diesen Brückenzug um einen Radschnellweg auf der Oberstromseite zu ergänzen. Die Trasse der Straßenbahn soll dergestalt ausgearbeitet werden, dass sie für Rettungsfahrzeuge, Busse, Taxis sowie im Umleitungsfall auch für Kfz-Verkehr nutzbar ist.
4. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bis zum 30.11.2026 eine Vorlage für die Umwidmung der nicht benötigten finanziellen Mittel für andere, dringende Infrastrukturmaßnahmen zu erstellen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Hierbei soll vornehmlich der Erhalt und Neubau von Brückenbauwerken Berücksichtigung finden.

Begründung:

Als die Carolabrücke in der Nacht vom 11. September 2024 einstürzte, fürchteten viele um die Verkehrsbelastung in der Dresdner Innenstadt. Fast zwei Jahre nach dem Einsturz müssen wir jedoch konstatieren, dass Chaos und Überlastung trotz Wegfalls dieser bis dahin wichtigen Verkehrsachse ausgeblieben sind.

Nichtsdestotrotz entschieden sich die Stadtverwaltung sowie eine Mehrheit im Stadtrat dafür, den alten Status Quo schnellstmöglich wiederherzustellen. Statt die Chance zu ergreifen und über den Verkehr und die Stadtplanung von Morgen nachzudenken, sollte das Gestern so schnell wie möglich zurückgeholt und zementiert werden.

Da es uns surreal erscheint, im Jahr 2026 an den verkehrspolitischen Entscheidungen der Sechziger und Siebziger festzuhalten, beantragen wir den Ersatzneubau der Carolabrücke als Umweltverbundbrücke für den Fuß-, Rad- sowie Öffentlichen Personennahverkehr.

Der bisherige Prozess hat gezeigt, dass für den Neubau eines sechsspurigen Ersatzneubaus finanzielle Mittel in Höhe von mindestens 130 Millionen Euro notwendig sein werden - mit aller Wahrscheinlichkeit sogar mehr. Hierbei besteht lediglich für den ÖPNV-Anteil die Chance auf eine Förderung seitens des Bundes. Die Baukosten werden daher in großen Teilen von der Landeshauptstadt selbst getragen werden.

Bei einem Bau einer reinen Umweltverbundbrücke beträgt der maximale Förderanteil hingegen 75%. Setzt man als Kosten 70 Millionen Euro an und berücksichtigt, dass die Brücke auch von Fuß- und Radverkehr genutzt wird, so ist von einer Förderung von bis zu 50 Millionen Euro auszugehen. Die Belastung für den kommunalen Haushalt lägen dann lediglich bei 20-30 Millionen Euro.

So kann der vom Stadtrat beschlossene Brückenfonds perspektivisch auch für andere dringende Infrastrukturmaßnahmen genutzt werden, wie beispielsweise die Nossener Brücke oder die Budapester Straße. Auch eine Finanzierung des Ausbaus der Linie 8 ist denkbar. Und schließlich könnten auch weitere Elbquerungen (z.B. Pieschen-Ostragehege, Dresden-Ost) perspektivisch in einen realistischen Umsetzungshorizont gelangen.

Neben den Kosten sinkt natürlich auch die Bauzeit, wodurch die Verkehrsverbindung früher wieder eingerichtet und genutzt werden kann. Durch das dann schlankere Design entsteht der geringstmögliche Eingriff in die barocke Stadtsilhouette.

Darüber hinaus schafft eine Brücke, welche ausschließlich für Fuß-, Rad- sowie Öffentlichen Personennahverkehr ausgelegt ist, einen immensen Beitrag zur Verkehrs- und Klimawende in der Stadt. Schon vor Jahren setzte sich Dresden das Ziel, den Anteil des Motorisierten Individualverkehrs am städtischen Verkehrsmix zu reduzieren. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, indem man die anderen Verkehrsarten gezielt fördert. Weiterhin hat sich die Landeshauptstadt zur Klimaneutralität bekannt, welche ohne eine Verlagerung der innerstädtischen Mobilität weg vom Auto und hin zu Fuß-, Rad- und Öffentlichem Personennahverkehr nicht möglich ist.