

Vorlage Nr.: V0994/26

Datum:

Vorlage

Beratungsfolge	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	25.08.2026	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat		nicht öffentlich	zur Information
Stadtbezirksbeirat Altstadt	01.09.2026	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Neustadt	01.09.2026	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	02.09.2026	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	03.09.2026	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg

Gegenstand:

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

Beschlussvorschlag:

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.

bereits gefasste Beschlüsse:

V0339/25 vom 19. Juni 2025

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	12
Projekt/PSP-Element:	TI.31015 B0003 - Carolabrücke
Kostenart:	78520000
Investitionszeitraum/-jahr:	2028–2030
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	40.000.000 Euro/2028–2031 (HH-Entwurf)
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	142.200.000 Euro/2027–2031 (HH-Entwurf)
Laufende Einzahlungen/jährlich:	
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO (einschließlich Abschreibungen):	

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54
Produkt:	10.100.54.4.0.01
Kostenart:	42210000
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	
Laufender Aufwand/jährlich:	
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	1 Euro/2030 Ausbuchung Restbuchwert

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:
Verkehrswert:

Bemerkungen:

Begründung:

1. Ausgangsbedingungen

Die Landeshauptstadt Dresden hat den Wiederaufbau der Carolabrücke als Ersatzneubau ohne Genehmigungsverfahren zum Ziel. Grundlage dafür ist der am 19. Juni 2025 verabschiedete Beschluss V0339/25 zu der Grundsatzentscheidung zum Verfahren für einen zeitnahen, zeitgemäßen und zukunftsfähigen Brückenbau.

2. Mehrfachbeauftragung

Aufgabenstellung

Die Planung soll den (Ersatz)-Neubau einer Brücke über die Elbe zur Wiederherstellung der Verkehrs- und Medienverbindung (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (Straßenbahn), Fuß- und Radverkehr, Fernwärme, Trinkwasser, Elt- und Fernmeldeleitungen) zwischen Carolaplatz und Rathenauplatz in Dresden beinhalten. Daraus ergibt sich eine Auftraggebergemeinschaft bestehend aus der Landeshauptstadt Dresden, den Dresdner Verkehrsbetrieben AG und der SachsenEnergie AG. Als maßgebliche Bearbeitungsschwerpunkte gelten die im Beschluss V0339/25 festgeschriebenen Kriterien.

Ziele

Für einen Wiederaufbau werden folgende Ziele verfolgt:

zeitnah

Eine möglichst schnelle Umsetzung einer Elbquerung am Standort der Carolabrücke ist für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr wichtig. Damit wird die direkte Verbindung für den Verkehrszug Königsbrücker Straße – Albertstraße – St. Petersburger Straße wieder hergestellt und die Erschließung der angrenzenden Gebiete (z. B. Innere Neustadt, ...) effektiv möglich.

zeitgemäß

Die bisherige Elbquerung wies einige Defizite auf. Diese sollen mit dem Neubau verringert oder sogar beseitigt werden. Das geht einher mit der avisierten Anpassung an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- und Verkehrsbedürfnisse.

zukunftsfähig

Die neue Carolabrücke soll nicht nur die aktuellen Verkehre, sondern auch die zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigen. Zudem ist die Neugestaltung und Aufwertung des Stadtraumes zwischen Carolaplatz und Hauptbahnhof mit dem derzeit sehr breiten Verkehrszug St. Petersburger Straße zu ermöglichen.

Eine möglichst gute Verbindung der Ziele zeitnah, zeitgemäß und zukunftsfähig hat das Potenzial, einen Kompromiss zwischen den sich andeutenden und in der Öffentlichkeit artikulierten widerstrebenden Interessen zu ermöglichen.

Finanzierung

Im Haushaltsentwurf wurden zur Finanzierung des Neubaus 142.200.000 Euro ab 2027 eingeplant. Die Eigenmittel sind kreditfinanziert.

Mit Beschluss V0606/25 vom 11. Dezember 2025 (Sicherung Finanzierung Campuslinie TA 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Straße) wurden Mittel entnommen, um die noch nicht bewilligte Zuwendung für die Nossener Brücke vorübergehend auszugleichen. Nach der für das 2. Halbjahr

2026 erwarteten Bewilligung werden die entnommenen Mittel in die Haushaltsstelle der Carolabrücke zurückgeführt.

Aktuell stehen deshalb im städtischen Haushalt 65 Mio. Euro zur Verfügung.

Für den Neubau ist die Einwerbung von Fördermitteln geplant. Die Höhe hängt von den verfügbaren Förderprogrammen und deren finanzieller Ausstattung ab. In Frage kommen grundsätzlich Zuwendungen nach der Richtlinie KStB (Kommunaler Straßen- und Brückenbau) für Maßnahmen mit besonderem Landesinteresse und nach der Richtlinie ÖPNV für den anteiligen Brückenbau zugunsten der Straßenbahn. Für die Straßenbahn wurden bereits Abstimmungen mit den Fördermittelgebern (Freistaat Sachsen und Bund) geführt. Im Ergebnis wird die Carolabrücke Bestandteil des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramms (GVFG) Ausbau Linie 7, das auch mehrere Abschnitte der Königsbrücker Straße und der Kesselsdorfer Straße enthält. Damit sind bis zu 75 Prozent Fördermittel für den ÖPNV-Teil der Carolabrücke möglich. Eine Kostenteilung innerhalb der Auftragbergergemeinschaft befindet sich in Abstimmung.

Die von den Planerteams bezifferten Baukosten beruhen auf Kostenschätzungen. In der weiteren Planung wird mit deutlich größerer Detailtiefe eine Kostenberechnung erstellt, welche u. a. auf die diffizil ausgearbeitete und abgestimmte Bautechnologie abgestellt ist. Diese Kostenberechnung wird Grundlage für den Baubeschluss.

Verfahren

Wie im Stadtratsbeschluss V0339/25 vom 19. Juni 2025 gefordert wurde eine Mehrfachbeauftragung von vier Planerteams als Ergebnis eines offenen Verfahrens gemäß § 15 Vergabeverordnung (VgV) durchgeführt. Ziel dessen war es, im Ergebnis unterschiedliche planerische Ansätze direkt miteinander zu vergleichen und die qualitativ beste Lösung für Dresden auswählen zu können.

Zur Vertretung heterogener Interessen wurde ein Begleitgremium bestehend aus Vertretern des Stadtrats, der Verwaltung, der Kammern und anderen Interessenverbänden berufen und seitdem fortlaufend beteiligt. In insgesamt sechs Sitzungen im Zeitraum von Juli 2025 bis August 2026 hat das Begleitgremium in intensiven Diskussionen die wesentlichen Planungsschritte mitgestaltet, wie beispielsweise bei der Erstellung der Vergabeunterlagen für die Mehrfachbeauftragung im Sommer 2025 und zum Planungsauftritt im Dezember 2025.

Ergänzend dazu sind eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit, regelmäßige Berichterstattungen an die Auftragbergergemeinschaft und städtische Verwaltungsführung sowie die fortlaufende Einbindung der fachlich berührten Stellen, insbesondere Landesdirektion, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, Denkmalschutz sowie Umwelt- und Wasserrechtsbehörden erfolgt.

Ergebnis

Mit Abgabe der Planungsleistungen (Teilleistungen Leistungsphasen 1 und 2) am 26. Mai 2026 wurden diese vor dem berufenen Begleitgremium und der Auftragbergergemeinschaft präsentiert. Eine visuelle Zusammenfassung der vier Planungen ist Anlage 4 zu entnehmen.

Zur Beurteilung der Leistungen wurde ein mehrstufiges Verfahren durchgeführt. Angestrebt wurde, durch die mehrfachen Bewertungsstufen eine Entscheidungsgrundlage zu erwirken, welche die Expertise nationaler und internationaler Fachpersonen, den gesellschaftlichen Konsens und die Einschätzung verschiedenster Interessensvertreter abbildet, sodass die Stadtratsentscheidung von möglichst vielen mitgetragen wird. Die tabellarische Zusammenfassung der Wertungen ist der Anlage 5 zu entnehmen.

Die Bewertung ist in mehrere Kategorien gegliedert, welche dem Stadtratsbeschlusses V0339/25 vom 19. Juni 2025 zu Grunde liegen:

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

Das von Professor Marx (TU Dresden) geleitete Gremium setzt sich zusammen aus Experten im Bereich Bauingenieurwesen, Architektur, Denkmalpflege und Städtebau verschiedener Universitäten und weiterer Institutionen. In einer eintägigen Sitzung am 5. Juni 2026 kam die Jury zu einem einstimmigen Ergebnis. Grundlage war eine umfassende Vorprüfung durch ein externes Ingenieurbüro, die Fachämter der Landeshauptstadt Dresden sowie die Auftraggebergemeinschaft. Die Ergebnisse wurden am 10. Juni 2026 in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften vorgestellt.

Votum der Fachexpertenjury (Anlage 1):

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

Nachfolgend bekam die Öffentlichkeit in diversen Formaten die Möglichkeit, sich an dem Auswahlprozess zu beteiligen. Es gab eine 5-wöchige Ausstellung im Stadtforum, bei der eine Meinungsbildung sowohl über die Präsentationspläne inkl. Erläuterungsberichte als auch über die physischen Modelle der jeweiligen Entwürfe stattfand. Ergänzend wurde ebenso ein digitaler Rundflug durch alle vier Planungen gezeigt.

Als Auftaktveranstaltung diente das „Offene Rathaus 2026“ am 13. Juni 2026. Begleitet wurde die Ausstellung einmal wöchentlich von dem „Brückencafé“, in dem unterschiedliche Themen im Kontext des Wiederaufbaus vor und mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert wurden. Darüber hinaus gab es während der 5-wöchigen Beteiligung i. d. R. immer montags und mittwochs Führungen durch die Ausstellung.

Zeitgleich zu der Ausstellung wurde carolaVOTE angeboten – ein webbasiertes Informations- und Beteiligungstool. Mit dem Tool konnte eine Auswahl der oben aufgeführten Kriterien durch die Bürgerinnen und Bürger mit einem 5-stufigen Ampelsystem bewertet werden. Um einen großen Personenkreis zu erreichen wurde bewusst auf eine möglichst barrierearme Gestaltung des Tools geachtet und verschiedene Unterstützungsangebote organisiert. Damit konnten insgesamt 25.887 Abstimmungen erzielt werden. Eine detaillierte Auswertung von carolaVOTE befindet sich in Anlage 2.

Ergänzend wurden Kinder- und Jugendbeteiligungen in zwei verschiedenen Formaten durchgeführt. Dabei fand die Kinderbeteiligung im Rahmen von zehn Workshops inkl. Ausstellungsbesuch in der AGORA statt. Für die Jugendlichen wurde eine Beteiligung im Schulunterricht organi-

siert. Pädagogisch geschultes Personal ging mit den Schülern die Entwürfe in dem carolaVOTE Tool durch und erläuterte die einzelnen Kriterien verständlich. Die Schülerinnen und Schüler erlebten Kommunalpolitik nicht nur theoretisch, sondern gestalteten sie aktiv mit. Ein Mehrwert, der erfahrungsgemäß die Motivation und das Verständnis für demokratische Prozesse deutlich stärkt.

Votum der Öffentlichkeit (Anlage 2):

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

Die Einschätzung der Fachexperten und die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden dem Begleitgremium vorab übergeben. In der Sitzung am 18. August 2026 wurden die Ergebnisse innerhalb des Begleitgremiums diskutiert und eine eigene Einschätzung verfasst.

Votum des Begleitgremiums (Anlage 3):

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

Wiederaufbau als Ersatzneubau

Alle Entwürfe haben die Vorprüfung bestanden. Bei keinem Entwurf kam die Vorprüfung zur Einschätzung, dass sich dieser nicht mehr im Rahmen eines Ersatzneubaus bewegt und deshalb ausgeschlossen werden muss. Ebenso ist kein Entwurf frei von Risiken, was die Genehmigungsfreiheit betrifft. Alle Entwürfe unterscheiden sich von der bisherigen Carolabrücke, aber in unterschiedlichem Maße. Mögliche Risiken hinsichtlich der Genehmigungsfreiheit ergeben sich so einerseits aus dem Maß der baulichen Abweichung von der bisherigen Brücke, andererseits aus daraus resultierenden möglichen Betroffenheiten Dritter, wie der Schifffahrt oder des Umwelt- und Naturschutzes. Beim Entwurf des Planungsteams „FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft“, das unter anderem mit einem zusätzlichen Pfeilerpaar sowie einer Verschiebung der Höhenachse der Brücke geplant hat, ist das Risiko, sich mit der Planung nicht mehr im Rahmen eines Ersatzneubaus zu bewegen, im Vergleich zu den drei anderen Entwürfen am höchsten.

3. Weiteres Verfahren

Nach Beauftragung des Planerteams Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects mit den nächsten Leistungsphasen wird die technische Planung weiter konkretisiert. Erforderliche Überarbeitungen infolge der Vorprüfung werden unter Beibehaltung der Entwurfscharakteristik vorgenommen. Fortlaufend erfolgen Abstimmungen sowohl innerhalb der Auftragbergemeinschaft als auch mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und der Landesdirektion Sachsen. Weitere ergänzende Unterlagen wie beispielweise Lärmuntersuchungen und hydrodynamische Modellierungen werden erstellt. Im 3. Quartal 2027 wird beabsichtigt die Ergebnisse des Vorentwurfs (Leistungsphase 3) dem Stadtrat vorzustellen, damit im weiteren Verlauf die Bauleistungen Ende 2027 ausgeschrieben werden können.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Einschätzung Fachexperten
Anlage 2	Auswertung Bürgerbeteiligung
Anlage 3	Protokoll 6. Sitzung des Begleitgremiums
Anlage 4	Zusammenfassung Planungen
Anlage 5	Tabellarische Zusammenfassung der Wertungen

Dirk Hilbert

Zusammenfassung**08.06.2026****Vorbemerkung des Expertengremiums**

Dresden braucht nach dem schmerzhaften Verlust der Carolabrücke eine neue leistungsfähige Verkehrsverbindung. Der Ersatzneubau muss schnell erfolgen und wirtschaftlich sein. Gleichzeitig bietet der erforderliche Neubau die Chance, diesen so wichtigen Ort im Herzen der Stadt Dresden hervorragend neu zu gestalten. Es soll die beste Brücke für Dresden entstehen!

Das Gremium der Fachexperten gratuliert der Stadt Dresden vor diesem Hintergrund ausdrücklich zu der richtungsweisenden Entscheidung für das besondere Planungsverfahren der Mehrfachbeauftragung. Mit diesem Verfahren ist eine außergewöhnlich frühe und umfangreiche Bürgerbeteiligung gelungen und gleichzeitig eine sehr hohe Qualität im Vergabe- und Planungsprozess entstanden. Dresden hat damit einen Prozess gestaltet, der Vorbildwirkung für zukünftige Planungsverfahren in Deutschland entfalten wird.

Mit den jetzt vorliegenden Varianten liegen vier sehr gute und dennoch deutlich unterschiedliche Entwürfe für die weiteren Planungen vor, aus denen der Stadtrat nun seine Vorzugsvariante auswählen kann. Dabei wird er die Ergebnisse des Bürgervotums und die nachfolgende Einschätzung des Expertengremiums berücksichtigen.

Gesamtbewertung und Begründung

Die am 26.05.2026 fristgerecht eingereichten Entwürfe der vier beauftragten Planergemeinschaften wurden im Rahmen einer Vorprüfung durch ein externes Ingenieurbüro und durch die Fachbehörden der Stadt Dresden sowie die Partner der Auftragbergemeinschaft (DVB AG und SachsenEnergie AG) gründlich hinsichtlich der Machbarkeit und eventueller Risiken untersucht. Dabei konnte festgestellt werden, dass alle Entwürfe den in der Ausschreibung definierten Anforderungen der Stadt Dresden entsprechen und dass alle Entwürfe realisierbar sind. Der geforderte maximale Ausnutzungsgrad der Belastbarkeit von 80 % wurde von allen Teilnehmenden eingehalten bzw. ist mit geringfügigen Korrekturen erreichbar. Der vorgegebene Kostenrahmen wurde von allen Einreichenden eingehalten auch wenn die Kostenschätzungen aller vier Entwürfe eines Abgleichs bedürfen. Es ist davon auszugehen, dass die Entwürfe von FHECOR/TSSB, von GRASSL/gmp und von LAP/Knight Architects etwa in gleicher Größenordnung nahe der Preisobergrenze liegen. Der Entwurf von Schüßler/DKFS wird nach Einschätzung der Jury etwas günstiger als die anderen Entwürfe sein.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass jeder der eingereichten Entwürfe eine sehr hohe Qualität aufweist und eine risikoarme weitere Projektdurchführung erlauben würde.

Nach intensiver Befassung mit jedem einzelnen Entwurf und nach eingehender Wichtung und Beratung kommt das Expertengremium einstimmig zu der folgenden Rangfolge:

1. Platz: Leonhardt, Andrä und Partner und Knight Architects
2. Platz: ARGE FHECOR und TSSB
3. Platz: Schüssler-Plan und DKFS
4. Platz: Ingenieurbüro GRASSL und gmp

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.

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.

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.

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 Kostensicherheit des Projekts

Die derzeitigen Kostenschätzungen zeigen, dass alle vorgelegten Entwürfe sich bereits jetzt nahe der festgelegten Kostenobergrenze bewegen (ein vermeintlich wesentlich günstigerer Entwurf ist auf unrealistisch niedrige Kostenansätze der Einheitspreise zurückzuführen).

Nach Auffassung des Expertengremiums besteht ein hohes Risiko, dass zukünftige Baukostensteigerungen (Inflation) und die weitere Detaillierung des Entwurfs in den nachfolgenden Planungs- und Realisierungsphasen zu höheren tatsächlichen Kosten führen werden. Darüber hinaus entstehen für die Landeshauptstadt für viele Jahrzehnte hohe Kosten in der Instandhaltung, die nahezu linear abhängig von der realisierten Brückenfläche sind.

Diese Kostenrisiken können durch eine Reduzierung der Brückenbreite erheblich minimiert werden. Alle Brückenentwürfe gestatten eine solche Reduzierung, ohne dass die vorgelegten Entwurfskonzepte deshalb grundsätzlich modifiziert werden müssten.

Die geforderte Leistungsfähigkeit und Redundanz des Verkehrszugs können durch wirtschaftlichere Maßnahmen (insbesondere die Neugestaltung der anschließenden Kreuzungsbereiche) erreicht werden.

Vertiefte Einzelbewertung

➤ Planungsteam 1 FHECOR und TSSB

Des Planungsteam FHECOR/TSSB setzt als wichtigstes Leitmotiv seines Entwurfs auf eine sehr charakteristische Bogenreihe. Diese selbstbewusst gestaltete Bogenstruktur ist in der Elbaue weithin sichtbar. Sie schreibt in einer modernen Formsprache die Tradition der Dresdner Elbbrückenfamilie fort und übersetzt diese in die heutige Zeit. Die aufgelösten Pfeiler und die sehr gut gestaltete Untersicht der Brücke bieten eine hohe Transparenz und eine angenehme Aufenthaltsqualität trotz der großen Brückenbreite.

Städtebau/Architektur/Denkmalschutz/Verkehrliche Aspekte

Der Entwurf ist durch einen starken Gestaltungswillen gekennzeichnet, der in besonderer Weise sowohl auf die historischen Bogenbrücken als auch auf die beiden Vorgängervarianten der Carolabrücke Bezug nimmt. Dieser Gestaltungswunsch wird selbstbewusst durch die helle Farbgebung, das ausdrückliche Ablösen des Bogens vom Träger und den kurzen, eine Verschattung verhindernden Kragarm am Brückenrand weithin sichtbar gemacht. Bogenzug, Querbalken und Fahrbahnplatte funktionieren konstruktiv als Einheit, wirken jedoch durch die Schichtung der Elemente optisch additiv. Die Materialanmutung und Farbwirkung der Stahl- und Betonteile sind nicht gänzlich schlüssig und zu abstrakt weiß.

Die Bögen fügen sich in die Dresdner Brückenfamilie ein, setzen jedoch einen sehr starken neuartigen Akzent in ihrer besonderen Formsprache. Sie setzen in ihrer Modernität einen bewussten starken Kontrast zum historischen Stadtzentrum und führen dennoch zu einem stimmigen Erscheinungsbild. Insbesondere tragen auch der weitere Pfeiler und die weiteren Bögen auf der Neustädter Seite zur besonderen Charakteristik der Bogenreihe bei.

Der Scheitelpunkt der Hauptöffnung ist höher angesetzt als bei der Vorgängerbrücke, wodurch die prägnante Bogenform auch im Hauptfeld der Elbe ermöglicht wird. Die Pfeilerstruktur ist aufgelöst. Mit den zweigeteilten Brückenpfeilern wird der Raum unter der Brücke sehr transparent und dadurch qualitativ erheblich aufgewertet.

Die Aufweitung der Brücke über den Pfeilern in Form von Stadtbalkonen greift ein typisches Motiv der Dresdner Brücken auf. Die Gestaltung als schwebende Aufweitung der Fahrbahnplatte sollte überprüft werden. Die über die gesamte Brückenbreite gespannte Oberleitung ist zu hoch und zu dominant und sollte besser mit Einzelmasten gelöst werden. Dies erfordert eine etwas größere Brückenbreite.

Die Übergänge von der Brücke in die anschließenden Straßen- bzw. Platzbereiche sind gut gelungen. Der Elbzugang wird in selbstverständlicher Weise gelöst. In denkmalpflegerischer Hinsicht ist der Brühl-Link an dieser Stelle und aufgrund des Bestandes des ehemaligen Gondelhafens verfehlt. Die Vorschläge für die

Freiraumentwicklung im Bereich des Neustädter Ufers werden begrüßt. Der Konflikt des zweifach die Straßenbahn querenden Radwegs wurde nicht aufgelöst.

Tragwerk

Das Brückentragwerk ist als sprengwerkartige Konstruktion über sechs Felder konzipiert. Der Überbau ist an jedem Pfeiler biegesteif und längs unverschieblich angeschossen. An den Brückenenden sind längsverschiebliche Lager und Fugen angeordnet. Dadurch ergibt sich eine semi-integrale Brückenkonstruktion.

Der Überbau besteht aus zwei Stahlhohlkästen in Brückenlängsrichtung, die durch Stahlhohlkasten-Querträger verbunden sind. Mit der aufgesetzten, schubsteif angebundenen Stahlbetonplatte wird insgesamt ein Stahlverbundquerschnitt erzeugt.

Jeder Stahlhohlkasten in Brückenlängsrichtung ist jeweils durch einen Pfeiler in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund. Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 42 Meter – 58 Meter – 120 Meter – 60 Meter – 50 Meter – 44 Meter. Es wurde – verglichen mit Carola 2.0 – eine zusätzliche Pfeilerreihe angeordnet.

Die Medien werden in den dafür zugänglichen Stahlhohlkästen geführt.

Das Strebewerk der Brücke reduziert die effektiven Spannweiten zwischen den Pfeilern auf jeweils circa ein Drittel. Somit ergeben sich geringe erforderliche Querschnittshöhen und damit eine große Schlankheit der Brücke trotz der großen Hauptspannweite. Insbesondere über den Pfeilern wird dadurch eine sehr große Transparenz erreicht.

Durch die großen Unterschiede in den Stützweiten des Mittelfeldes (120 Meter) und den angrenzenden Feldern (60 Meter) entsteht ein starkes Ungleichgewicht der Horizontalkräfte in den Pfeilerachsen. Die resultierenden hohen Horizontalkräfte erzeugen entsprechend hohe Biegemomente, die durch die Pfeiler und Gründungen sowie die Stahlhohlkästen der angrenzenden kürzeren Felder aufgenommen werden müssen.

Die Tragwerkslösung als Sprengwerk ist für die vorliegende Stützweitesituation somit nicht optimal und nicht ganz schlüssig im Tragwerkskonzept. Die harmonisch wirkende Bogenreihung, kann hier nur durch einen erhöhten Materialaufwand erkaufte werden.

Bauzeit/Kosten/Wirtschaftlichkeit

Das Bauwerk ist als eine Einheit geplant, wodurch eine vorgezogene Teilinbetriebnahme nicht möglich ist. Durch einen relativ hohen Vorfertigungsgrad der Stahlkonstruktion kann jedoch eine kurze Bauzeit erreicht werden, die diesen Nachteil kompensiert. Bei späteren Reparaturen bzw. Instandhaltungsmaßnahmen muss jedoch im Falle einer notwendigen Sperrung immer das gesamte Bauwerk gesperrt werden.

Die Bauwerkskosten sind auskömmlich, sodass das vorgesehene Gesamtbudget eingehalten werden kann. Aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit des Bauwerkes ist mit höheren Unterhaltungs- und Instandhaltungsaufwendungen zu rechnen. Insbesondere die engen Bereiche in der Nähe des Verschmelzungspunktes der Bögen mit den Fahrbahnträgern sind für die spätere Wartung ungünstig.

Genehmigungsrelevante Aspekte

Der Entwurf weist gegenüber der Vorgängerbrücke eine maximal 2,5 Meter 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.

Die größeren Neigungen entsprechen den Anforderungen an die Barrierefreiheit. Für die Straßenbahn sind die Neigungen entsprechend der Vorprüfung nicht optimal, aber verkraftbar. Sie führen zu etwas ungünstigeren Fahrbeschleunigungen und ggf. zu etwas höherem Verschleiß.

➤ **Planungsteam 2**
Ingenieurbüro GRASSL und gmp Architekten

Der Entwurf von GRASSL/gmp stellt mit einem bogenartig ausgeformten Sprengwerk eine Verknüpfung sowohl zum historischen Kontext der Carolabrücke als auch zu den benachbarten Elbbrücken her. Als besonderes gestaltprägendes Mittel setzt er bewusst auf eine dominant ausgeprägte Pfeilerarchitektur mit prägnanten Stadtbalkonen.

Städtebau/Architektur/Denkmalschutz/Verkehrliche Aspekte

Das gewählte System der Pfeiler mit den Kanzeln nimmt ein wichtiges Motiv der Dresdner Brückenfamilie auf und setzt dieses als gestaltprägendes Element der Brücke um. Die Pfeiler sind als expressive und sehr dominante Form in moderner Übersetzung der historischen Pfeiler geplant. Die Brücke bekommt damit einen eigenständigen Charakter. Die Pfeiler ermöglichen bastionsartige Aussichtsflächen und lassen attraktive Plattformen erwarten. Dieser Entwurfsgedanke ist nachvollziehbar. Jedoch wirken die resultierenden Pfeilerscheiben mit fast 50 Metern Gesamtlänge für querende Fußgänger, Radfahrer und für Blickbeziehungen übergroß und erdrückend. Dadurch entsteht insbesondere in der Schrägsicht von den Elbwiesen eine nahezu durchgehende Mauer und der Blick auf das denkmalgeschützte Altstadtensemble ist erheblich beeinträchtigt.

Das technisch wirkende aufgelöste Stahltragwerk des Überbaus steht aus gestalterischer Sicht im formalen Kontrast zu den gewaltigen Pfeilerscheiben. Die Trennung zwischen den nach oben gezogenen Brückenpfeilern und den Brückenträgern wirkt nicht überzeugend. Das Zusammenspiel des Tragwerks und der architektonischen Ausprägung erscheint nicht stimmig. Die Untersicht der Brücke mit den getrennten Bögen wirkt zu unruhig. Der Raum unter der Brücke ist durch die vier massiv aufgelösten Brückenträger zu komplex und gleichzeitig zu schwer. Besonders in den Randfeldern über den vielbesuchten Elberadwegen und Uferpromenaden entsteht entgegen der gewollten Transparenz durch die tief liegenden Bögen und die dominanten Pfeiler ein erdrückend dunkel wirkender Raum.

Das Gelände in der dargestellten Rautenform wirkt fremd und ist aufgrund der Be-steigbarkeit unzulässig. Die zu hohen Beleuchtungskörper sind zu dominant und beeinträchtigen die Sicht auf die Altstadt.

Die Zugänge zur Elbe werden lediglich durch Treppenanlagen gewährleistet, die noch nicht vollständig durchdacht sind. Der kompakte Anschluss an die Verkehrsanlagen der beiden Uferseiten ist dagegen überzeugend.

Tragwerk

Das Brückentragwerk ist als sprengwerkartige Konstruktion über fünf Felder konzipiert. Der Überbau ist an jedem Pfeiler biegesteif und längs unverschieblich

angeschlossen. Dadurch ergibt sich eine semi-integrale Brückenkonstruktion. An den Brückenenden sind Lager und Fugen angeordnet.

Der Überbau besteht aus vier Stahlhohlkästen, die mit der aufgesetzten, schubsteif angebundenen Stahlbetonplatte zu einem Stahlverbundquerschnitt kombiniert werden. Die Stahlhohlkästen sind durch einen massiven Pfeiler in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund.

Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 40 Meter – 56 Meter – 120 Meter – 95 Meter – 58 Meter. Das Sprengwerk reduziert die jeweilige effektive Spannweite zwischen den Pfeilern. Somit ergeben sich geringe erforderliche Querschnittshöhen. Insbesondere über den Pfeilern wird dadurch eine größere Transparenz erreicht.

Durch den großen Unterschied in der Stützweite des Mittelfeldes (120 Meter) und dem angrenzenden Feld (56 Meter) entsteht ein starkes Ungleichgewicht der Horizontalkräfte in den Pfeilerachsen. Die resultierenden hohen Horizontalkräfte erzeugen entsprechend hohe Biegemomente, die durch die Pfeiler und Gründungen sowie die Stahlhohlkästen der angrenzenden kürzeren Felder aufgenommen werden müssen. Die Tragwerkslösung als Sprengwerk ist für die vorliegende Stützweitesituation somit nicht optimal und nicht ganz schlüssig im Tragwerkskonzept. Die harmonisch wirkende Bogenreihung muss deshalb durch einen erhöhten Materialaufwand erkaufte werden.

Die Medien werden zwischen den Stahlhohlkästen offen geführt. Aus Sicht der Medienbetreiber ist das nicht ganz optimal.

Bauzeit/Kosten/Wirtschaftlichkeit

Die vorgeschlagene Herstellmethode – Hubmontage im Freivorbau – ist nachvollziehbar. Sie stellt ein bewährtes und risikoarmes Baukonzept dar. Eine einfache Errichtung mit kurzen Bauzeiten ist zu erwarten. Durch einen schrittweisen Aufbau ist eine abschnittsweise Teilinbetriebnahme möglich.

Der angegebene Herstellpreis erscheint zu gering und ist nicht plausibel. Die Preisbasis muss überprüft werden, es wurden in der Kalkulation unrealistisch niedrige Einheitspreise angesetzt!

Die Brücke lässt geringe Unterhaltungskosten erwarten. Die engen Zwickelbereiche im Übergang von den Bögen zum Fahrbahnträger sind jedoch für die Bauwerksprüfung schwer zugänglich und problematisch. Ansonsten ist die leichte Prüfbarkeit durch Gitterroste als Lauffläche unter dem Bauwerk gegeben.

Die Pfeiler erfordern aufgrund ihrer Massivität und Breite einen sehr hohen und unnötigen Materialeinsatz. Der Graffitienschutz ist wegen der großen Flächen problematisch.

Genehmigungsrelevante Aspekte

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.

➤ Planungsteam 3 Schüßler-Plan und DKFS

Das Konzept des Planungsteams Schüßler/DKFS bleibt am engsten an des Carolabrücken-Vorgängerbaus und nimmt die logische Spannweitenkonfiguration dieser Brücke mit einem nahezu identischen Tragwerksprinzip als schlanker Durchlaufträger auf. Sie erhält damit weitgehend das bisherige Erscheinungsbild und die Blickbeziehungen. Auch im Lageplan orientiert sich der Entwurf stark an der Vorgängerbrücke.

Städtebau/Architektur/Denkmalschutz/Verkehrliche Aspekte

Die funktionale, technisch hochwertige Brücke ist in der Formsprache und der Detailgestaltung in sich selbst gut gelungen, aber nicht passend an dem Ort. Die Brücke ist von der Form her schlicht gestaltet und referenziert am stärksten auf die zweite Carolabrücke und deren gewollten Bruch mit der barocken Historie. Die Brücke bleibt damit im Stadtkonzept der siebziger Jahre verfangen. Sie fügt sich nicht in das historische und heutige Stadtbild ein, sondern wirkt eher wie eine außerorts liegende Schnellwegbrücke.

Der Eindruck wird verstärkt, indem die linear und flach ausgebildete Balkenbrücke auf durchgängige Pfeilerscheiben aufgelegt wird. Diese führen zu einer Mauerwirkung für die Querenden und beeinträchtigen den Raum unter der Brücke deutlich. Durch die Aufweitung und Aufteilung der Fahrspuren an den Brückenden wird das Bauwerk insgesamt noch breiter und es entstehen unwirtliche Räume geringer Qualität unter der Brücke.

In der Gesamtkomposition wirkt der Materialwechsel zwischen Beton und Stahl unruhig und in der stark divergierenden Farbwahl zu fragmentierend.

Die starke Auffächerung der Brückenden manifestiert die heutige Situation und erschwert flexible Anpassung des Umfelds an neue städtebauliche Entwicklungen.

Tragwerk

Der fünffeldrige Durchlaufträger ist biegesteif mit dem zentralen Stropfpfeiler verbunden und auf allen anderen Stützen längsverschieblich gelagert. Der Brückenüberbau wird in drei Brückenzüge aufgelöst. Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 44 Meter – 58 Meter – 120 Meter – 95 Meter – 58 Meter, die Lagen der

Pfeiler sind angelehnt an die Positionen der Carolabrücke 2.0 und bieten für eine Balkenbrücke sinnvoll gewählte Spannweiten.

Die Brückenzüge werden durch massive durchgehende Pfeilerscheiben in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund.

Die Überbauträger über den Flussspannweiten sind als dreizellige Stahlhohlkastenkonstruktionen konzipiert: zwei spiegelsymmetrisch angeordnete dichtgeschweißte Zellen und einen mittleren, für Medienführung und Wartung zugänglichen Bereich. Über den Uferbereichen schließt die Stahlkonstruktion an eine Plattenbalkenkonstruktion aus Spannbeton an.

In den Pfeilerachsen werden Vouten ausgebildet, die über dem Strompfeiler geteilt werden. Durch die Auflösung in Streben wird der Querschnitt geöffnet. Das gewählte statische System ist bautechnisch einfach realisierbar, robust und gilt als bewährtes Konstruktionsprinzip im Brückenbau.

Der Materialwechsel von Spannbeton auf Stahl wird durch die größeren Spannweiten im Flussbereich begründet. Hinsichtlich der Erstellung ergeben sich jeweils Vorteile durch günstigere Herstellmethoden an Land (Beton) und im Gewässerbereich (Stahl).

Bauzeit/Kosten/Wirtschaftlichkeit

Die vorgeschlagenen Herstell- und Montagevorgänge sind nachvollziehbar und stellen erprobte Verfahren dar. Sie lassen eine einfache Errichtung mit kurzen Bauzeiten erwarten, insbesondere unter Voraussetzung der parallelen Fertigung der Bauteile. Eine abschnittsweise Teilinbetriebnahme und auch ein späterer Teilbetrieb bei größeren Reparaturen ist aufgrund der Trennung in drei Brückenzüge einfach möglich. Eine flexible Anpassung bzw. spätere Neuaufteilung der Verkehrsfläche ist dagegen deutlich erschwert.

Einfache Bauart, klare großflächige Strukturen und glatte Außenflächen garantieren geringe Kosten in der Herstellung und in der Wartung, speziell im Vergleich zu den anderen eingereichten Entwürfen.

Genehmigungsrelevante Aspekte

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

➤ **Planungsteam 4**
LAP und Knight Architects

Die Brücke schreibt als gelungene Symbiose der Konzepte der Vorgängerbauwerke die Geschichte der Carolabrücke fort. Sie fügt sich zurückhaltend in den städtebaulichen Kontext ein und setzt dennoch eigenständige und neuartige Gestaltungsakzente. Die Pfeiler wurden in ihrer Dimension sehr zurückhaltend aufgelöst, um eine maximale Transparenz und Leichtigkeit der dennoch mächtigen Brücke zu erreichen. Darüber hinaus erfüllt das Bauwerk alle wichtigen Vorgaben der Stadt bezüglich der Schifffahrt, des Hochwasserabflusses, der denkmalpflegerischen Belange, der Verkehrsbeziehungen und auch der Einhaltung der Kostenobergrenze in hervorragender Weise.

Städtebau/Architektur/Denkmalschutz/Verkehrliche Aspekte

Der Entwurf der Carolabrücke knüpft durch die Auflösung des Längstragwerkes in ein filigran aufgelöstes Stabwerk vor allem an die erste Carolabrücke an. Dadurch entstehen ein harmonisches Gesamtbild und eine angemessene Lösung für den wichtigen innerstädtischen Ort. Die Formensprache ist gelungen und gestaltet damit ein eigenes Bauwerk. Die symbiotische Verbindung einer Balkenbrücke mit einer Anmutung von Bögen erscheint im Kontext der Dresdner Brückenfamilie logisch.

Durch die Auflösung der sehr breiten Pfeilerachsen in jeweils drei Einzelstützen wird eine hohe Transparenz und Luftigkeit unter der Brücke geschaffen. Dadurch wird eine hohe Aufenthaltsqualität für die vielzähligen Nutzerinnen und Nutzer der Elbufer und der Geh- und Radwege auch unter der Brücke erreicht. Die wichtigen Blickbeziehungen von den Elbauen auf verschiedene Stadtbereiche werden durch den Entwurf nicht nur erhalten, sondern sogar verbessert.

Die Kürzung der Brücke auf der Altstadtseite um ein Feld eröffnet Optionen hinsichtlich weiterer Ausbauten, wobei die dargestellte Treppenanlage und die Busgarage am Hasenberg Angebote bieten, die aber nicht zwingend umgesetzt werden müssen.

Gegenüber der hochwertig gestalteten und nutzbaren Brücke ist die Ausbildung der Anschlüsse an den Widerlagern zu aufwendig. Die Anbindungen der Brücke an die Elbufer auf beiden Seiten wirken in ihrer Mächtigkeit etwas überzogen. Sie sind bisher aus landschaftsgestalterischer Sicht beleuchtet und benötigen eine stärkere architektonische Fassung.

Der Verzicht auf eine Rhythmisierung durch Pfeilerbalkone wird durch die durchgehende lange, breite Promenade mit Blick auf die Altstadt mehr als aufgewogen. Durch die breite Promenade wird eine deutliche Wichtung auf der Altstadtseite hergestellt. Es entsteht ein durchgehender Stadtbalkon mit hoher Aufenthaltsqualität und hoher Attraktivität für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere auch durch die bereits auf der Brücke nach unten geführten Gehwege an den Brückendenen.

Allen Verkehrsteilnehmern werden optimale Bedingungen ermöglicht, die Konflikte querender Radwege wurden aufgelöst.

Tragwerk

Die durch den Vorgängerbau weitgehend vorgegebenen Spannweiten werden durch den bogenartig gevouteten Durchlaufträger mit einem sinnhaften Tragwerkskonzept ausgefüllt. Die Geometrie der Brücke folgt dem Kraftfluss und betont diesen sichtbar. Zwischen Obergurt und Untergurt wird eine schubsteife Verbindung über rautenförmig angeordnete Stäbe realisiert. Dies erlaubt eine Durchsicht durch die Trägerformation. Darüber hinaus kann dieses Gestaltungselement in seiner Eigenart eine neuartige Identität für die Carolabrücke stiften. Die detaillierte Ausführung der Rauten sollte in der weiteren Planung jedoch noch weiterentwickelt und verbessert werden.

Die Anordnung der Lagerungsbedingungen ergibt ein zwängungsfreies System in Längsrichtung der Brücke. Es werden zwei unabhängige Brückenzüge in Stahlverbundbauweise entwickelt. Der östliche Brückenträger wird von zwei Stahlhohlkästen, der westliche von einem Stahlhohlkasten gestützt. Jeder Stahlhohlkasten ist jeweils durch einen Pfeiler in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund.

Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 63 Meter – 120 Meter – 96 Meter – 59 Meter, die Standorte der Pfeiler sind angelehnt an die Positionen der zweiten Carolabrücke.

Die Medienführung kann in den zugänglichen Stahlhohlkästen erfolgen.

Bauzeit/Kosten/Wirtschaftlichkeit

Das gewählte statische System ist bautechnisch einfach realisierbar, robust und gilt als bewährtes Konstruktionsprinzip im Brückenbau. Die vorgeschlagenen Herstell- und Montagevorgänge sind nachvollziehbar und stellen erprobte Verfahren dar. Die Vorfertigung der Stahlkörper gestattet eine kurze Bauzeit.

Durch die Trennung in zwei Brückenzüge ist die abschnittsweise Teilinbetriebnahme möglich, auch im Falle späterer Wartungsarbeiten. Zwei separate Brückenkörper (Straße und Tram) werden auch verwaltungstechnisch günstig gesehen. Eine Umnutzung oder Neuaufteilung der Verkehrsflächen wird wegen durchgehender Fahrbahn dennoch ermöglicht.

Die gestalterisch vorteilhafte Auflösung der Vouten in filigrane Einzelstäbe erhöht jedoch die Investitions- und Unterhaltungsaufwendungen. Außerhalb der Gitter werden glatte und großflächige Strukturen realisiert, die wirtschaftlich in Bau und Instandhaltung sind.

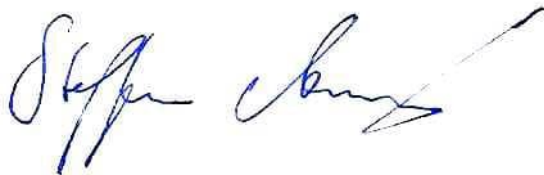
Der Entwurf bleibt innerhalb des Gesamtbudgets. Die Überschreitung in den Teilbudgets (z. B. öffentlicher Raum) schaffen Mehrwerte zum Beispiel in Form der Bus-Parkgarage und der Uferraumgestaltung, die optional realisierbar sind.

Genehmigungsrelevante Aspekte

Es werden keine technischen Schwierigkeiten gesehen.

Eventuelle Nachteile der aufgelösten Unterbauten hinsichtlich der Umströmung im Hochwasserfall sind mit den Fachbehörden abgestimmt.

Dresden, 08.06.2026

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Steffen Marx', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Prof. Dr.-Ing. Steffen Marx

Leiter der Fachexpertenjury

Gesamtdokumentation

Bürgerbeteiligung

Wiederaufbau Carolabrücke

13. Juni bis 19. Juli 2026



Abbildung 1: Eindrücke von der Beteiligung
© STESAD GmbH

Impressum

Auftraggeber:

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Ansprechpartner:

Projektleitung Neubau Carolabrücke
Frau Grit Ernst und Frau Sarah Hamann

Bearbeitung:

STESAD GmbH
Königsbrücker Straße 17
01099 Dresden

Ansprechpartner:

Herr Steven Eichler
E-Mail: steven.eichler@stesad.de

Gleichstellungsgrundsatz:

Die Landeshauptstadt Dresden bekennt sich ausdrücklich zur Gleichberechtigung der Geschlechter im Sinne des Gender Mainstreaming. Soweit der Schreibstil dem nicht offensichtlich Rechnung trägt, dient dies ausschließlich einem besseren Lesefluss und hat keinesfalls eine diskriminierende Intention.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IV
1. Offenes Rathaus.....	1
2. Bürgerdialog mit den Planungsteams	4
3. Ausstellung, Rundgänge und Brückencafés	7
3.1 Ausstellung.....	8
3.2 Rundgänge	11
3.3 Brückencafés.....	12
4. carolaVOTE	16
4.1 Abstimmungsmethodik.....	17
4.2 Prüfmethodik	18
4.3 Auswertung.....	19
4.3.1 Soziodemografische Daten.....	19
4.3.2 Daten zum Verhalten.....	20
4.3.3 Ranking der Entwürfe	22
4.3.4 Kriterienbewertungen	25
4.3.5 Kommentare und offene Kategorie.....	27
5. Kinder- und Jugendbeteiligung	30
5.1 Kinderbeteiligung	31
5.1.1 Zielsetzung.....	31
5.1.2 Methodik und Rahmendaten	31
5.1.3 Ergebnisse der Beteiligung	32
5.2 Jugendbeteiligung	33
5.2.1 Zielsetzung.....	33
5.2.2 Methodik und Rahmendaten	33
5.2.3 Ergebnisse der Beteiligung	34
Anlagenverzeichnis	IV
Anlagen	IV

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eindrücke von der Beteiligung.....	I
Abbildung 2: Eindruck vom Offenen Rathaus	1
Abbildung 3: Einblicke an den Präsentationsplänen.....	2
Abbildung 4: Plakate des Straßen- und Tiefbauamtes zu den Randbedingungen des Projektes Wiederaufbau Carolabrücke.....	2
Abbildung 5: Oberbürgermeister Hr. Hilbert und Amtsleiterin Frau Prüfer vor den vier Brückenmodellen.....	3
Abbildung 6: Unterstützung bei der Abstimmung über carolaVOTE am Beteiligungskiosk.....	3
Abbildung 7: Eindruck vom Bürgerdialog im Raum FORUM	4
Abbildung 8: Bürgerinnen und Bürger an den Stadtmodellen.....	5
Abbildung 9: Eindruck vom Brückencafé am 15. Juli 2026	7
Abbildung 10: Einblick von der Ausstellung.....	8
Abbildung 11: Feedbacktafel 1 mit Endstand vom 20. Juli 2026	9
Abbildung 12: Feedbacktafel 2 mit Endstand vom 20. Juli 2026	10
Abbildung 13: Rundgang am 16. Juni 2026.....	11
Abbildung 14: Geführter Rundgang mit Abschluss an den Modellen am 13. Juli 2026.....	11
Abbildung 15: Einblick vom Brückencafé mit Prof. Steffen Marx	13
Abbildung 16: Einblick vom Brückencafé mit Prof. Holger Flederer und Prof. Thomas Bösche	14
Abbildung 17: Einblick vom Brückencafé mit Herrn Frank Fiedler und Herrn Paul Herrmann .	14
Abbildung 18: Einblick vom Brückencafé mit Frau Anja Heckmann	15
Abbildung 19: carolaVOTE am Beteiligungskiosk.....	16
Abbildung 20: Aufbau von carolaVOTE	17
Abbildung 21: Aufbau von carolaVOTE	18
Abbildung 22: Geschlecht der Teilnehmenden.....	19
Abbildung 23: Alter der Teilnehmenden	20

Abbildung 24: Wohnort der Teilnehmenden	20
Abbildung 25: Diagramm zur Brückennutzung	21
Abbildung 26: Diagramm zur Verteilung der Verkehrsmittelwahl	21
Abbildung 27: Diagramm zur Verteilung der Verkehrsmittelwahl zwischen Umweltverbund und MIV	22
Abbildung 28: Gesamtranking aller Abstimmungen	22
Abbildung 29: Gesamtranking aller Dresdnerinnen und Dresdner	23
Abbildung 30: Gesamtranking außerhalb von Dresden	23
Abbildung 31: Gesamtranking Kinder- und Jugendbeteiligung	24
Abbildung 32: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam FHECOR und TSSB	25
Abbildung 33: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam LAP und Knight Architects	26
Abbildung 34: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam Grassl und gmp Architekten ...	26
Abbildung 35: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam Schüßler-Plan und DKFS	26
Abbildung 36: Beispielzitate für das Planungsteam FHECOR und TSSB	27
Abbildung 37: Beispielzitate für das Planungsteam LAP und Knight Architects	28
Abbildung 38: Beispielzitate für das Planungsteam Grassl und gmp Architekten	28
Abbildung 39: Beispielzitate für das Planungsteam Schüßler-Plan und DKFS	29
Abbildung 40: Beispielzitate für die entwurfsunabhängige Themen	29
Abbildung 41: Einblick vom Workshop am Pestalozzi-Gymnasium Dresden	30
Abbildung 42: Einblick vom Workshop am Pestalozzi-Gymnasium Dresden	34
Abbildung 43: Plakate am Anfang der Ausstellung	IV

1. Offenes Rathaus

am 13. Juni 2026 im Stadtforum
10 bis 17 Uhr



Abbildung 2: Eindruck vom Offenen Rathaus
© Jürgen Männel

1. Tag des Offenen Rathauses

Rahmendaten	
Datum	13. Juni 2026
Uhrzeit	10 Uhr bis 17 Uhr
Grobinhalt	Präsentation der Entwürfe auf Präsentationsplänen, physische Stadtmodelle und 3D-Stadtmodell
Teilnehmende	Ca. 4.000 Besucherinnen und Besucher



Abbildung 3: Einblicke an den Präsentationsplänen
© Jürgen Männel

Das Offene Rathaus 2026 bildete den formalen Auftakt der öffentlichen Beteiligung zum geplanten Wiederaufbau der Carolabrücke. Die Veranstaltung diente der Information der Öffentlichkeit über den aktuellen Planungsstand sowie der Vorstellung der vorliegenden Varianten.

Die Ausstellung war so strukturiert, dass Besucherinnen und Besucher zunächst allgemeine Informationen zum Gesamtvorhaben erhalten konnten. Mitarbeitende der Landeshauptstadt Dresden und der STESAD GmbH standen im Ausstellungsbereich für fachliche Erläuterungen zu Projektzielen, Rahmenbedingungen, Ablauf und Zuständigkeiten zur Verfügung. Die Plakate sind in der **Anlage 1** in voller Größe ersichtliche.

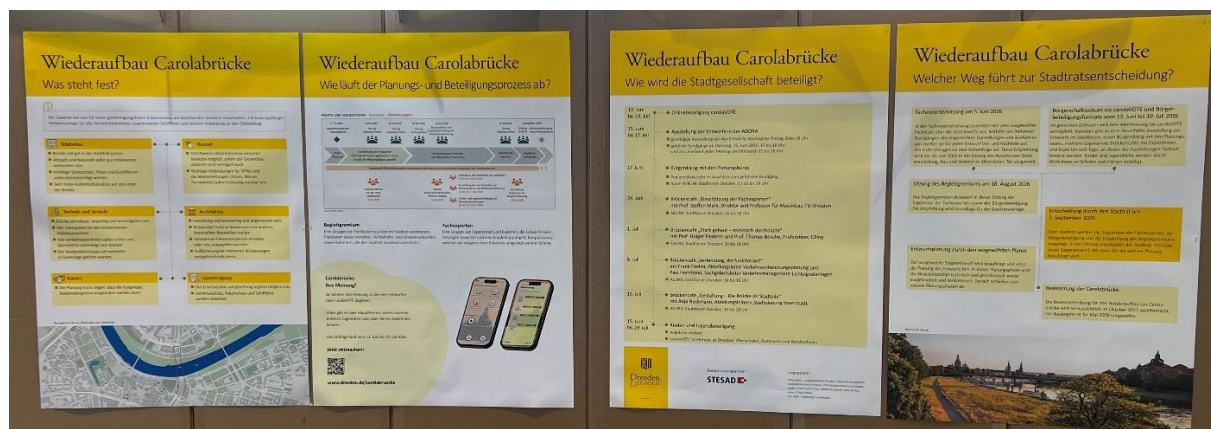


Abbildung 4: Plakate des Straßen- und Tiefbauamtes zu den Randbedingungen des Projektes Wiederaufbau Carolabrücke (vgl. Anlage 1)
© STESAD GmbH

Erst im Anschluss folgten die Bereiche mit den detaillierten Entwurfsvarianten der vier Planungsteams und den jeweiligen gestalterischen und funktionalen Ansätzen, die ebenfalls durch Mitarbeitende der Landeshauptstadt Dresden und der STESAD GmbH betreut wurden. Zahlreiche interessierte Bürgerinnen und Bürger nutzten die Möglichkeit, die präsentierten Inhalte einzusehen und sich über die methodischen Grundlagen sowie die Unterschiede der Varianten zu informieren.

Zusätzlich dazu wurden die physischen Stadtmodelle, die jedes Planungsbüro auf einer Einsatzplatte erstellt hat, ausgestellt und in das Umgebungsmodell eingesetzt.

Parallel dazu wurde das digitale Beteiligungsinstrument carolaVOTE (Onlineumfrage) offiziell gestartet. Dafür standen im Rathaus zwei Beteiligungskioske bereit. Dabei handelte es sich um große Terminals mit Touchdisplays, auf denen die Abstimmung direkt durchgeführt werden konnte. Die Kioske wurden durch Mitarbeitende betreut, sodass Besucherinnen und Besucher die Anwendung testen, sich zur Nutzung beraten lassen und ihre Meinung zu den Brückenentwürfen abgeben konnten. Die Betreuung unterstützte insbesondere Personen mit geringer digitaler Erfahrung und trug zu einer barrierearmen Teilnahme bei.



Abbildung 5: Oberbürgermeister Hr. Hilbert und Amtsleiterin Frau Prüfer vor den vier Brückenmodellen
© Jürgen Männel



Abbildung 6: Unterstützung bei der Abstimmung über carolaVOTE am Beteiligungskiosk
© Jürgen Männel

2. Bürgerdialog mit den Planungsteams

am 17. Juni 2026 im Stadtforum
17.30 bis 19 Uhr



Abbildung 7: Eindruck vom Bürgerdialog im Raum FORUM
© STESAD GmbH

2. Bürgerdialog mit den Planungsteams

Rahmendaten	
Datum	17. Juni 2026
Uhrzeit	17 Uhr bis 19:30 Uhr
Grobinhalt	Kurzvortrag der Entwürfe, Podiumsdiskussion mit Fragen vor Ort und online
Teilnehmende	120 Personen vor Ort 75 Personen im Livestream

Als Bestandteil des Beteiligungsprozesses zum Wiederaufbau der Carolabrücke fand am 17. Juni 2026 ein Bürgerdialog im Stadtforum statt.

Schon vor Beginn der Veranstaltung nutzten zwischen 16 und 17 Uhr zahlreiche Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, die Ausstellung der vier Brückenentwürfe zu besuchen. An den Informationsständen der Planungsteams entstanden viele Gespräche, in denen Fragen beantwortet und die jeweiligen Konzepte vorgestellt wurden.

Großes Interesse fanden auch die eigens angefertigten Modelle der Brückenentwürfe. An ihnen erläuterten die Planungsteams die besonderen Merkmale und gestalterischen Ansätze ihrer Konzepte. Die Modelle konnten dabei jeweils in eine Umgebungsplatte eingesetzt werden, sodass die Besucherinnen und Besucher die Wirkung der verschiedenen Entwürfe im städtebaulichen Kontext unmittelbar vergleichen konnten.



Abbildung 8: Bürgerinnen und Bürger an den Stadtmodellen
© STESAD GmbH

Von 17 bis 19.30 Uhr schloss sich der Bürgerdialog an.

Abendveranstaltung

Ort: Raum „Forum“ im Stadtforum Dresden und Livestream

Link zur Aufzeichnung: [https://www.youtube.com/live/ 7_yUsBFEGE?si=Y9iQZgWZyYwh5Xiv](https://www.youtube.com/live/7_yUsBFEGE?si=Y9iQZgWZyYwh5Xiv)

Podiumsteilnehmende:

- Herr Kühn (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften)
- Herr Tröber (Arbeitsgemeinschaft FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft mbH)
- Herr Grassl (Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten)
- Herr Riehm/Herr Krolikowski (Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS)
- Herr Halaczek (Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects)

Moderation:

- Frau Kirsten (Amt für Presse und Öffentlichkeit)

Nach einer Vorstellung der vier Entwürfe durch die jeweiligen Planungsteams hatten die Dresdnerinnen und Dresdner die Möglichkeit, ihre Fragen direkt an die Büros sowie an Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung zu richten. Die Fragen wurden sowohl aus dem Publikum im Saal als auch aus dem Online-Chat der Liveübertragung eingebracht und im Rahmen der Diskussion beantwortet.

Die Veranstaltung wurde als Dialogformat ohne vorherige Anmeldung durchgeführt. Rund 120 Personen besuchten den Bürgerdialog im Stadtforum. Weitere etwa 75 Interessierte verfolgten die Veranstaltung online per Livestream.

Ziel der Veranstaltung war es, den Dresdnerinnen und Dresdnern die vier Entwürfe für den Wiederaufbau der Carolabrücke kurz vorzustellen und mit den Planungsteams in Diskussion zu treten. Im Mittelpunkt standen dabei Verständnisfragen zu den vorgestellten Konzepten, die direkt an die Planungsteams und die Stadtverwaltung gerichtet werden konnten. Auf diese Weise sollte allen Interessierten eine fundierte Grundlage für die weitere Auseinandersetzung mit den Entwürfen im Rahmen des Beteiligungsprozesses vermittelt werden.

3. Ausstellung, Rundgänge und Brückencafés

vom 15. Juni bis 19. Juli 2026 im
Stadtforum



Abbildung 9: Eindruck vom Brückencafé am 15. Juli 2026
© STESAD GmbH

3.1 Ausstellung

Rahmendaten	
Datum	15. Juni bis 19. Juli 2026
Uhrzeit	8 bis 18 Uhr
Grobinhalt	Präsentation der Entwürfe auf Präsentationsplänen, physische Stadtmodelle und 3D-Stadtmodell

Im Stadtforum wurde über mehrere Wochen eine öffentliche, kostenlose Ausstellung zu den vier Entwürfen für die neue Carolabrücke gezeigt. Die Präsentation kombinierte großformatige Pläne, erläuternde Grafiken sowie physische Brückenmodelle und Rundflüge durch das digitale 3D-Stadtmodell. Dadurch konnten sich die Besucherinnen und Besucher einen anschaulichen Eindruck von den Entwürfen verschaffen.

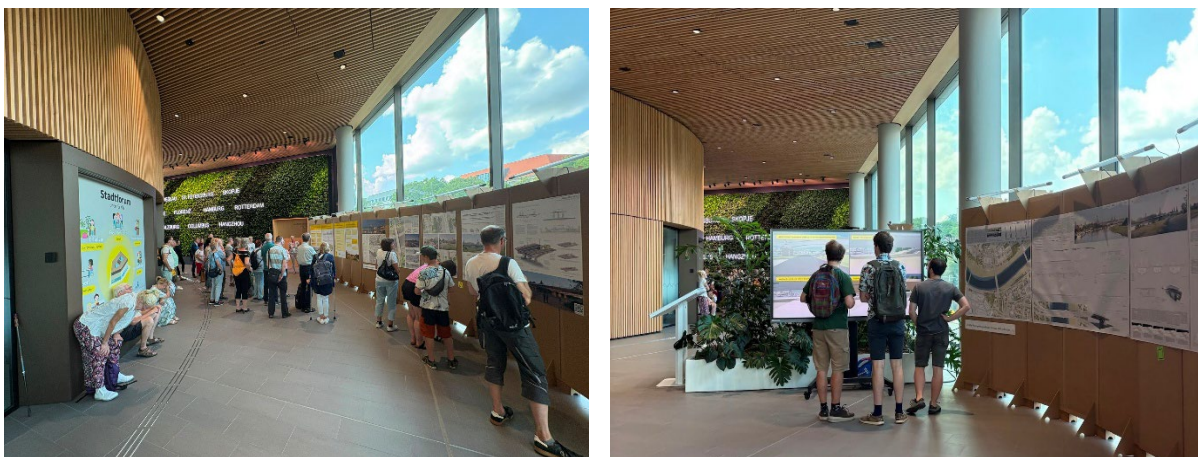


Abbildung 10: Einblick von der Ausstellung
© STESAD GmbH

Die Ausstellung war von Montag bis Freitag zugänglich und bewusst niedrigschwellig gestaltet. Sie diente als zentrale Informationsplattform des Beteiligungsprozesses und bildete die Grundlage für alle weiteren Formate wie Rundgänge und Brückencafés. Die Modelle und Visualisierungen ermöglichten einen direkten Vergleich der Entwürfe und machten die unterschiedlichen Herangehensweisen der Planungsteams anschaulich. Eine Erfassung der Besucherzahlen wurde nicht durchgeführt.

Zur gesamten Ausstellung und zum Projekt Carolabrücke im Allgemeinen stand eine Feedback Tafel bereit, die rege genutzt wurde. Das Feedback wurde digitalisiert und thematisch geclustert. Insgesamt wurden rund 330 schriftliche Feedbackkarten sowie etwa 130 Klebepunkte an der Feedbackwand angebracht und im Nachgang ausgewertet. Meinungsäußerungen zu einzelnen Entwurfsfavoriten wurden dabei bewusst nicht berücksichtigt, da diese im Rahmen von carolaVOTE abgegeben werden konnten.

Die Rückmeldungen wurden den Themenbereichen Wiederaufbau allgemein, Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Spurigkeit, Verkehr und Anbindung, Radverkehr sowie Resonanz und Anregungen zur Beteiligung zugeordnet.

Den mit Abstand größten Schwerpunkt bildete das Thema **Spurigkeit**. Besonders häufig wurde der Wunsch nach einer zweispurigen Brücke geäußert (137 Nennungen). Viele Rückmeldungen

begründeten dies mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung, geringeren Bau- und Folgekosten sowie der Einschätzung, dass zwei Fahrspuren verkehrlich ausreichend seien. Gleichzeitig sprach sich jedoch auch eine relevante, aber deutlich geringere Anzahl an Teilnehmenden für vier Fahrspuren aus (43 Nennungen). Als Begründung wurden insbesondere die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, die Bedeutung der Carolabrücke als zentrale Verkehrsachse sowie die Einhaltung des bestehenden Stadtratsbeschlusses genannt. Das Thema Spurigkeit stellte damit den kontroversesten Diskussionspunkt der gesamten Beteiligung dar.

Ein weiterer häufig genannter Themenbereich war die **Aufenthaltsqualität**. Besonders oft wurde der Wunsch nach mehr Grün und Bäumen geäußert (20 Nennungen). Darüber hinaus wünschten sich viele Teilnehmende attraktive Aufenthaltsbereiche unter und auf der Brücke, beispielsweise mit Sitzgelegenheiten, Balkonen oder Aussichtsterrassen. Gleichzeitig wurden Anregungen zur Gestaltung des Umfeldes gegeben, etwa zur Begrünung oder zur Nutzung der Flächen unterhalb der Brücke.



Abbildung 11: Feedbacktafel 1 mit Endstand vom 20. Juli 2026
© STESAD GmbH

Auch zur **Gestaltung** der neuen Carolabrücke gingen zahlreiche Hinweise ein. Dabei zeigte sich ein differenziertes Meinungsbild: Während sich ein Teil der Teilnehmenden eine moderne, leichte und zeitgemäße Architektur wünschte, sprach sich ein anderer Teil ausdrücklich für eine stärker historisch geprägte Gestaltung aus. Häufig genannt wurden zudem die Integration historischer Elemente, eine zurückhaltende Beleuchtung sowie eine harmonische Einbindung der Brücke in das Dresdner Stadtbild.

Im Themenbereich **Verkehr und Anbindung** wurden neben der Diskussion um die Anzahl der Fahrspuren auch grundsätzliche Fragen zur zukünftigen Mobilität formuliert. Einige Rückmeldungen plädierten für eine weitgehende Reduzierung oder den vollständigen Verzicht

auf den motorisierten Individualverkehr. Gleichzeitig wurden Hinweise zur Straßenbahnführung, zur Barrierefreiheit sowie zur Flexibilität der Verkehrsführung gegeben.

Zum **Radverkehr** wurden insbesondere sichere und ausreichend breite Radwege gefordert. Viele Hinweise bezogen sich auf eine klare räumliche Trennung zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr sowie auf die Vermeidung von Schienenquerungen. Darüber hinaus wurden Verbesserungsvorschläge für die Anbindung der Radwege an die angrenzenden Straßenräume formuliert.

Im Themenbereich **Wiederaufbau allgemein** standen vor allem Fragen zur Dauer des Wiederaufbaus, zu den Baukosten und zur Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Viele Teilnehmende wünschten sich einen möglichst schnellen Wiederaufbau, eine langlebige Konstruktion sowie mehr Transparenz hinsichtlich der Kosten und der technischen Umsetzung. Vereinzelt wurden auch alternative Lösungen, wie beispielsweise ein Tunnel oder der Verzicht auf einen Neubau, angeregt.

Die **Rückmeldungen zur Beteiligung und Ausstellung** fielen überwiegend sehr positiv aus. Besonders häufig wurden die informative Ausstellung, die verständliche Aufbereitung der Inhalte sowie die Möglichkeit zur Mitwirkung gelobt. Gleichzeitig regten einige Teilnehmende an, zusätzliche Informationen, beispielsweise zu Baukosten, Bauzeit oder Wartungsaufwand, bereitzustellen. Insgesamt zeigt das Feedback, dass das Beteiligungsformat von den Besucherinnen und Besuchern sehr gut angenommen wurde und auf großes Interesse stieß.



Abbildung 12: Feedbacktafel 2 mit Endstand vom 20. Juli 2026
© STESAD GmbH

Die Inhalte der einzelnen Feedbackkarten wurden einzeln aufbereitet und können in den **Anlage 2 bis 8** eingesehen werden.

3.2 Rundgänge

Rahmendaten	
Datum	16. Juni bis 15. Juli 2026
Uhrzeit	15 bis 18 Uhr
Grobinhalt	Rundgänge entlang der Ausstellung, Kurzerklärung des Prozesses und der Entwürfe, Einheben der Einsatzplatten in das Stadtmodell
Teilnehmende	Pro Termin ca. 60 bis 80 Personen



Abbildung 14: Geführter Rundgang mit Abschluss an den Modellen am 13. Juli 2026 © STESAD GmbH



Abbildung 13: Rundgang am 16. Juni 2026 © STESAD GmbH

Begleitend zur Ausstellung wurden geführte Rundgänge angeboten, die von Mitarbeitenden der Landeshauptstadt Dresden und der STESAD GmbH durchgeführt wurden. Die Führungen fanden zwei Mal wöchentlich statt und boten der Öffentlichkeit die Möglichkeit, Fragen direkt an die Fachleute zu richten und sich vertieft mit den Entwürfen auseinanderzusetzen.

Die Rundgänge fanden an folgenden Terminen statt:

- Dienstag, 16. Juni 2026, von 16 bis 18 Uhr
- Montag, 22. Juni 2026, von 15 bis 18 Uhr
- Mittwoch, 24. Juni 2026, von 15 bis 18 Uhr
- Montag, 29. Juni 2026, von 15 bis 18 Uhr
- Mittwoch, 1. Juli 2026, von 15 bis 18 Uhr
- Montag, 6. Juli 2026, von 15 bis 18 Uhr
- Mittwoch, 8. Juli 2026, von 15 bis 18 Uhr
- Montag, 13. Juli 2026, von 15 bis 18 Uhr
- Mittwoch, 15. Juli 2026, von 15 bis 18 Uhr.

Die Rundgänge führten entlang der Präsentationspläne und Modelle und vermittelten dabei einen kompakten Überblick über die Aufgabenstellung, die Rahmenbedingungen und die vier Entwürfe. Im Mittelpunkt stand die anschauliche Erklärung der Inhalte und Unterschiede. Die Entwürfe wurden am 3D-Stadtmodell miteinander verglichen und die jeweiligen Einsatzplatten wurden in das physische Umgebungsmodell eingehoben.

Während der Rundgänge zeigte sich ein deutliches Interesse an den grundlegenden Parametern der Aufgabenstellung. Häufig wurde nach den vorgesehenen vier Fahrspuren, der Seitenlage der Straßenbahn und den verkehrlichen Anforderungen gefragt. Ebenso spielten Kosten und Bauzeiten eine große Rolle. Viele Besucherinnen und Besucher wollten wissen, wie sich die Entwürfe in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Bauablauf unterscheiden und welche Auswirkungen dies auf den späteren Betrieb haben könnte.

Ein wiederkehrendes Thema waren die Einschätzungen der Fachexperten. Zahlreiche Teilnehmende erkundigten sich danach, wie die Expertinnen und Experten die Entwürfe bewertet haben, welche Stärken und Schwächen sie sehen und welche Aspekte aus fachlicher Sicht besonders relevant sind. Diese Nachfragen zeigten ein hohes Bedürfnis nach Orientierung und fachlicher Einordnung.

Darüber hinaus bestand großes Interesse an der Anbindung der Brücke an den Elberadweg sowie an der Gestaltung der Haltestelle. Viele wollten wissen, ob die Haltestelle barrierefrei wird, wie die Wegebeziehungen künftig aussehen und ob im Bereich der Synagoge mehr Platz für alle Nutzenden entsteht. Diese Fragen verdeutlichten, dass die Besucherinnen und Besucher die Entwürfe nicht nur als technische Bauwerke betrachteten, sondern als Teil eines größeren städtischen Gefüges, das ihren Alltag unmittelbar beeinflusst.

Die Rundgänge waren offen zugänglich, kostenfrei und ohne Anmeldung. Pro Termin nahmen etwa 60 bis 80 Personen teil.

3.3 Brückencafés

Rahmendaten	
Datum	24. Juni bis 15. Juli 2026
Uhrzeit	16 bis 18 Uhr
Grobinhalt	Thematischer Kurzinput von Fachleuten und Erläuterung der vier Entwürfe zu diesem Schwerpunktthema
Teilnehmende	Pro Termin ca. 70 bis 100 Personen

Parallel zur Ausstellung wurden im Stadtforum thematische Brückencafés durchgeführt. Sie fanden ebenfalls in der AGORA statt und boten eine informelle Gesprächssituation, in der Interessierte mit Fachleuten ins Gespräch kommen konnten. Jedes Brückencafé widmete sich einem spezifischen fachlichen Schwerpunkt.

Die Veranstaltungen begannen mit einem kurzen fachlichen Input, gefolgt von einer offenen Gesprächsrunde. Die vier Entwürfe wurden jeweils aus der Perspektive des gewählten Themas erläutert, etwa aus Sicht der Fachexperten, der Konstruktion, der Verkehrsanbindung oder der städtebaulichen Einbindung. Die Brückencafés waren kostenfrei, ohne Anmeldung und wurden sehr gut besucht, mit jeweils rund 70 bis 100 Teilnehmenden.

Die thematische Staffelung ermöglichte eine vertiefte Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Aspekten der Brückenplanung und ergänzte die Ausstellung um fachliche Hintergründe, die im direkten Austausch vermittelt wurden.

Brückencafé am 24. Juni 2026:**"Was die Fachexperten zu den vier Vorentwürfen sagen" mit Prof. Steffen Marx, Direktor und Professor für Massivbau TU Dresden**

Beim ersten Brückencafé stellte Prof. Steffen Marx die Ergebnisse der Fachexpertensitzung vor, die im Vorfeld der Ausstellung durchgeführt wurde. Zu Beginn erläuterte er den Ablauf der Sitzung sowie die Zusammensetzung des Gremiums, das aus Fachleuten der Bereiche Ingenieurbau, Stadtplanung, Denkmalpflege, Architektur und Verkehr bestand. Anschließend gab er die fachliche Bewertung der vier Vorentwürfe mündlich wieder. Dabei ging er auf die zentralen Kriterien ein, die in der Sitzung diskutiert worden waren und stellte die wesentlichen Stärken und Schwächen der Entwürfe aus Expertensicht dar. Die Teilnehmenden erhielten damit einen Einblick in die fachliche Einschätzung.



Abbildung 15: Einblick vom Brückencafé mit Prof. Steffen Marx
© STESAD GmbH

Brückencafé am 1. Juli 2026:**"Was hinter den unterschiedlichen Brückenkonstruktionen steckt" mit Prof. Holger Flederer und Prof. Thomas Bösche, Curbach Bösche Ingenieurpartner Beratende Ingenieure PartG mbB**

Im zweiten Brückencafé erläuterten Prof. Holger Flederer und Prof. Thomas Bösche die konstruktiven Grundlagen der vier Entwürfe. Sie beschrieben, welche ingenieurtechnischen Prüfungen durchgeführt wurden und wie die statischen Nachweise für die Brücke erbracht werden. Anhand der einzelnen Entwürfe erklärten sie die jeweilige Grundkonstruktion des Tragwerks, die Anzahl und Anordnung der Überbauten, die Funktionsweise von Hohlkästen sowie die Anzahl und Rolle der Hauptträger. Zudem gingen sie darauf ein, welche Elemente jeweils tragend sind und wie sich die konstruktiven Entscheidungen auf Bauweise, Materialeinsatz und spätere Wartung auswirken. Die Teilnehmenden erhielten dadurch ein vertieftes Verständnis für die technischen Unterschiede der Entwürfe und deren konstruktive Logik.



Abbildung 16: Einblick vom Brückencafé mit Prof. Holger Flederer und Prof. Thomas Bösche
© STESAD GmbH

Brückencafé am 8. Juli 2026: „Wie der Verkehr und die Anbindung gestaltet wird" mit Herrn Frank Fiedler und Herrn Paul Herrmann, Landeshauptstadt Dresden

Im dritten Brückencafé gaben Herr Frank Fiedler (Amt für Stadtplanung und Mobilität, Abteilungsleiter Verkehrsentwicklungsplanung) und Herr Paul Herrmann (Straßen- und Tiefbauamt, Sachgebietsleiter Verkehrsmanagement/Lichtsignalanlagen) einen umfassenden Überblick über die verkehrlichen Rahmenbedingungen der Carolabrücke. Sie erläuterten aktuelle Trends im Dresdner Verkehr über alle Verkehrsarten hinweg und zeigten auf, wie sich diese Entwicklungen auf die Anforderungen an die neue Brücke auswirken. Ein Schwerpunkt lag auf den Veränderungen im Verkehrsverhalten und den langfristigen Prognosen für den Zeitraum 2035+. Besonders der Kfz-Verkehr wurde detailliert betrachtet, da er für die Dimensionierung der Brücke und die Gestaltung der Knotenpunkte eine zentrale Rolle spielt. Darüber hinaus stellten sie beispielhaft dar, wie eine richtliniengerechte verkehrstechnische Prüfung der Knotenzufahrten erfolgt. Am Beispiel der Carolabrücke zeigten sie die einzelnen Prüfschritte, die zur Bewertung von Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Verkehrsfluss notwendig sind. Die Teilnehmenden erhielten damit einen Einblick in die methodische Herangehensweise, die den verkehrlichen Bewertungen der Entwürfe zugrunde liegt.



Abbildung 17: Einblick vom Brückencafé mit Herrn Frank Fiedler und Herrn Paul Herrmann
© STESAD GmbH

Brückencafé am 15. Juli 2026: "Wie sich die Brücke ins Stadtbild einbindet und wie sie gestaltet werden kann" mit Frau Anja Heckmann, Landeshauptstadt Dresden

Im vierten Brückencafé erläuterte Frau Anja Heckmann die städtebaulichen Grundlagen, die in die Aufgabenstellung eingeflossen waren. Sie stellte die relevanten städtebaulichen Rahmenbedingungen vor, darunter die geltenden Bebauungspläne, das Leitbild Innenstadt sowie die übergeordneten Ziele für die Entwicklung der angrenzenden Stadträume. Zudem präsentierte sie eine Mängelanalyse der bestehenden Platzräume und zeigte auf, welche Defizite die neue Brücke perspektivisch adressieren soll.

Anschließend erläuterte sie für jedes Planungsbüro die sachliche Einschätzung der städtebaulichen Einbindung. Dabei ging sie auf Kompaktheit und Form der Brücke, die Materialwahl, die Farbgebung sowie die Gestaltung der Freianlagen ein. Die Teilnehmenden erhielten dadurch ein differenziertes Bild davon, wie die Entwürfe im städtebaulichen Kontext wirken und welche gestalterischen Entscheidungen für die Integration in das Stadtbild maßgeblich sind.



Abbildung 18: Einblick vom Brückencafé mit Frau Anja Heckmann
© STESAD GmbH

4. carolaVOTE

13. Juni bis 19. Juli 2026

Onlinebeteiligung



Abbildung 19: carolaVOTE am Beteiligungskiosk
© STESAD GmbH

4. carolaVOTE

Rahmendaten	
Datum	13. Juni bis 19. Juli 2026
Grobinhalt	Digitale Abstimmung zu Kriterien der Entwürfe und Festlegung einer Rangfolge
Teilnehmende	25.887 Personen
Kooperationspartner	urbanista GmbH & Co KG STESAD GmbH

4.1 Abstimmungsmethodik

Parallel zur Ausstellung stand mit carolaVOTE ein digitales Abstimmungstool zur Verfügung, welches den Bürgerinnen und Bürgern eine strukturierte Möglichkeit bot, ihre Meinung zu den vier Brückenentwürfen abzugeben. Das Tool war in drei aufeinanderfolgende Ebenen gegliedert. Zunächst wurden für jedes Planungsbüro drei Ansichten bereitgestellt, die einen kompakten Überblick über die jeweiligen Entwürfe vermittelten. Anschließend konnten die Nutzerinnen und Nutzer anhand definierter Kriterien ihre Meinung abgeben.

Die Bewertung erfolgte über ein Daumensystem mit fünf klar abgegrenzten Stufen: besonders gut, gut, weder gut / schlecht, wenig überzeugend und nicht überzeugend. Die Bewertungen wurden durch eine Farbskala der Daumen von dunkelgrün über gelb bis rot visuell unterstützt und ermöglichte damit eine differenzierte, aber dennoch intuitive Einschätzung der einzelnen Kriterien. Direkt nach der Eingabe zeigte das Tool die Verteilung der abgegebenen Daumen an, sodass die Nutzerinnen und Nutzer ihre eigene Bewertung unmittelbar im Verhältnis zur Gesamtverteilung nachvollziehen konnten. Nach Abschluss der Kriterienbewertung wurde ein persönliches Zwischenergebnis angezeigt. Abschließend wurde durch die Nutzerinnen und Nutzer die Rangfolge der Entwürfe festgelegt, die das eigene Gesamturteil darstellte.

Die Abstimmung erfolgte ausschließlich digital. Für Besucherinnen und Besucher, die Unterstützung benötigten oder keinen eigenen Zugang hatten, standen im Stadtforum Beteiligungskioske bereit. Dort halfen Mitarbeitende bei der Bedienung des Tools und begleiteten den Abstimmungsprozess, sodass alle Interessierten unabhängig von technischen Voraussetzungen teilnehmen konnten.



Abbildung 20: Aufbau von carolaVOTE
© STESAD GmbH

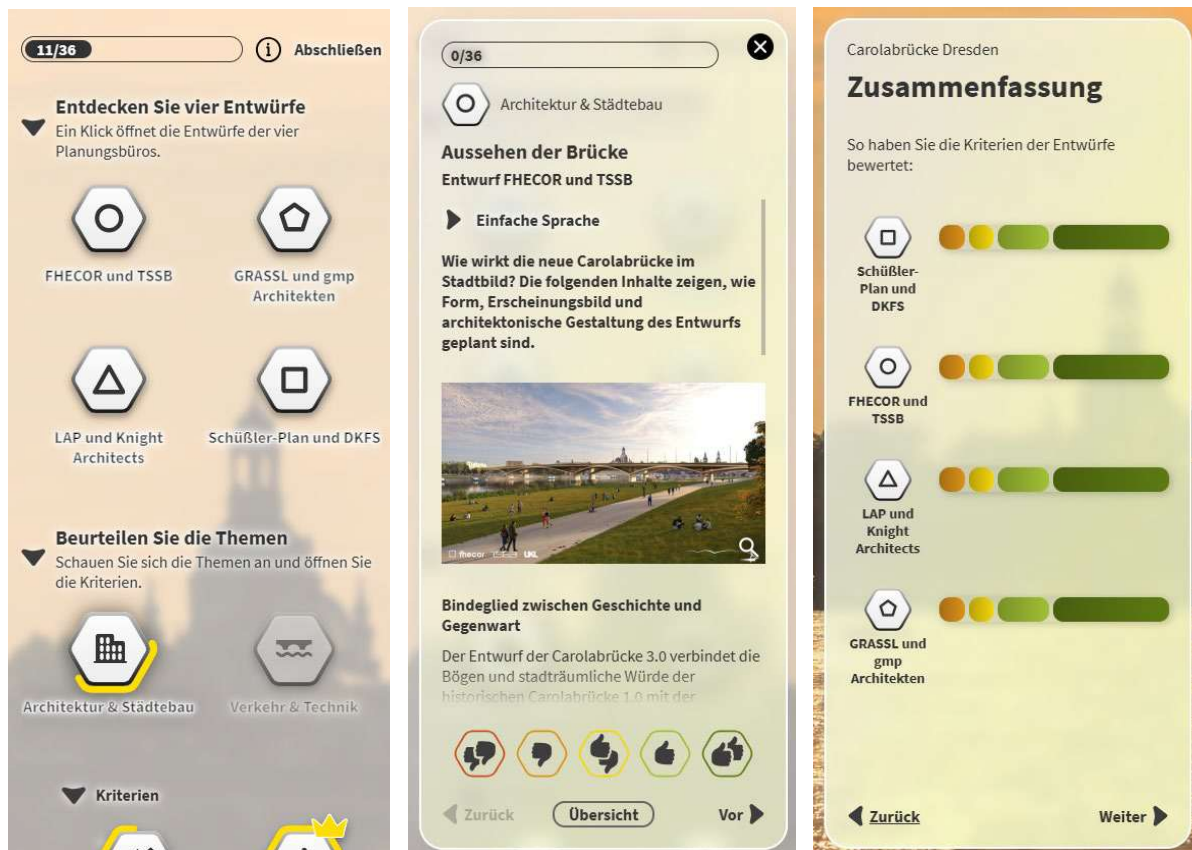


Abbildung 21: Aufbau von carolaVOTE

4.2 Prüfmethodik

Bei carolaVOTE handelt es sich um ein konsultatives Beteiligungsverfahren. Ziel ist es, ein möglichst breites Meinungsbild zu den vorgestellten Brückenentwürfen zu erfassen und Planungs- sowie Entscheidungsprozesse für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar und transparent zu gestalten. Die Ergebnisse dienen als Stimmungsbild und stellen weder eine basisdemokratische noch eine juristisch verbindliche Entscheidung dar. Ebenso handelt es sich nicht um eine repräsentative Umfrage, sondern um eine freiwillige Beteiligung.

Der Zugang zur Abstimmung wurde bewusst niedrigschwellig konzipiert, um möglichst vielen Interessierten eine Teilnahme zu ermöglichen. Zur Qualitätssicherung wurde die Datengrundlage um zusätzliche technische Merkmale ergänzt, die eine verbesserte Identifikation möglicher Mehrfachteilnahmen ermöglichen, ohne die Niedrigschwelligkeit des Beteiligungsverfahrens einzuschränken. Durch die Kombination verschiedener technischer Informationen konnten auffällige Nutzungsmuster datenschutzkonform und zuverlässig erkannt und im Rahmen der Datenprüfung bewertet werden. Dieses Vorgehen diente ausschließlich der Qualitätssicherung und der Plausibilisierung der Ergebnisse.

Die Auswertungen ergaben keine Hinweise auf eine Manipulation durch automatisierte Computerabstimmungen oder andere technische Verfahren. Auffälligkeiten im Hinblick auf mögliche Mehrfachabstimmungen wurden im Rahmen der Prüfschritte technisch untersucht, bewertet und konnten nachvollziehbar aufgeklärt werden.

Vor dem Hintergrund der insgesamt hohen Beteiligung wurden die Ergebnisse als belastbares Stimmungsbild interpretiert und entsprechend in die weitere Auswertung einbezogen. Die bisherigen Ergebnisse zeigen zudem keine eindeutige Bevorzugung eines einzelnen Entwurfs, sondern ein differenziertes Meinungsbild, das im weiteren Auswertungsprozess entsprechend berücksichtigt wird.

4.3 Auswertung

4.3.1 Soziodemografische Daten

Die Auswertung der soziodemografischen Angaben liefert einen Überblick darüber, wer an der digitalen Abstimmung teilgenommen hat und wie vollständig die Bewertungen vorgenommen wurden. Insgesamt haben **25.887 Menschen** abgestimmt. **87 %** dieser Teilnehmenden **haben 9 Kriterien für alle vier Planerteams vollständig bewertet**, was auf eine sehr hohe Sorgfalt im Abstimmungsprozess hinweist.

Anzahl der Teilnehmenden: **25.887**

Anteil der Abstimmungen, bei denen alle Kriterien abgestimmt wurden = **87 %**

Ergänzend werden Geschlecht, Alter und Wohnort der Teilnehmenden visualisiert, um die Zusammensetzung der Teilnehmenden besser einordnen zu können. Diese Angaben helfen dabei, die Reichweite und die Vielfalt der Beteiligung einzuschätzen und die Ergebnisse im Kontext der unterschiedlichen Nutzergruppen zu interpretieren.

Geschlecht der Befragten

Von insgesamt 25.887 Teilnehmenden war die Mehrheit mit 57 % männlich. Knapp die Hälfte war weiblich (42 %). Ein kleiner Anteil von 1 % identifizierte sich als divers.

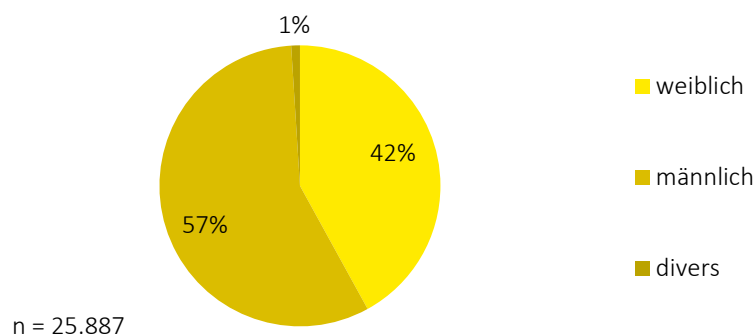


Abbildung 22: Geschlecht der Teilnehmenden

Alter der Befragten

Die Umfrage wurde überwiegend von Menschen zwischen 25 und 64 Jahren beantwortet. Mit 42 % stellen die 25- bis 44-Jährigen die größte Altersgruppe dar, gefolgt von den 45- bis 64-Jährigen mit 31 %. Junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren machen 10 % der Teilnehmenden aus, Minderjährige unter 18 Jahren 7 %. Auf Menschen ab 65 Jahren entfallen insgesamt 10 %. Damit dominieren die mittleren Altersgruppen deutlich.

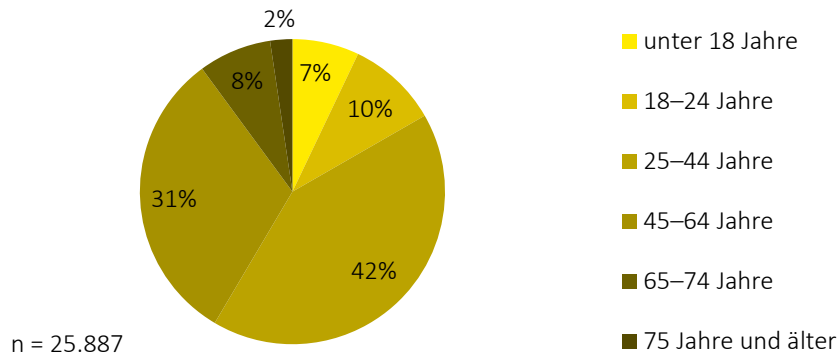


Abbildung 23: Alter der Teilnehmenden

Wohnort

Die Teilnahme ist stark lokal geprägt. Mit 84 % lebt der weit überwiegende Teil der Teilnehmenden in Dresden. 16 % kommen nicht aus Dresden.

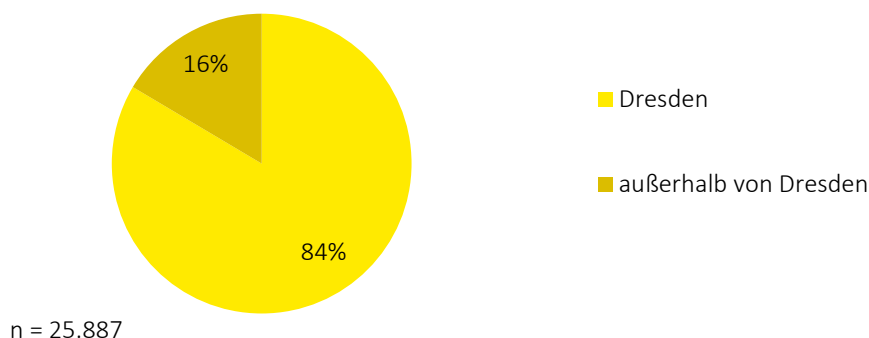


Abbildung 24: Wohnort der Teilnehmenden

4.3.2 Daten zum Verhalten

Die Diagramme zeigen, wie häufig die Teilnehmenden die Carolabrücke vor dem Einsturz nutzten und mit welchen Verkehrsmitteln sie unterwegs waren. Da mehrere Verkehrsmittel auswählbar waren, handelt es sich um Mehrfachnennungen.

Verteilung Brückennutzung

Gefragt wurde: „Wie häufig haben Sie die Carolabrücke vor ihrem Einsturz im Alltag genutzt?“. Die Auswertung zeigt ein differenziertes Nutzungsverhalten der Teilnehmenden. Nahezu **täglich** nutzten 18 % der Teilnehmenden die Carolabrücke, also **knapp jeder Fünfte. Zwei- bis dreimal pro Woche** gaben **27 %** an und bilden damit die größte regelmäßig nutzende Gruppe. Etwa **einmal pro Woche** waren **26 %** unterwegs, ein Anteil, der nahezu gleich groß ist. Damit zeigt sich, dass die Carolabrücke für einen erheblichen Teil der Befragten, in Summe **71%** ein **regelmäßiger Bestandteil des Alltags** war.

Ein großer Anteil mit 29% entfällt auf diejenigen, die die Brücke seltener nutzten. Der vergleichsweise hohe Anteil seltener Nutzender ist auch darauf zurückzuführen, dass sich an der Beteiligung nicht ausschließlich Dresdnerinnen und Dresdner beteiligten. Da die Abstimmung offen war, nahmen auch Personen teil, die die Carolabrücke nur gelegentlich, beispielsweise bei Besuchen oder auf der Durchreise, genutzt haben.

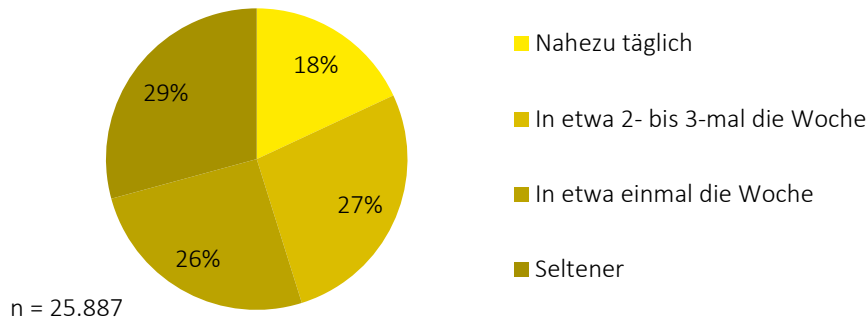
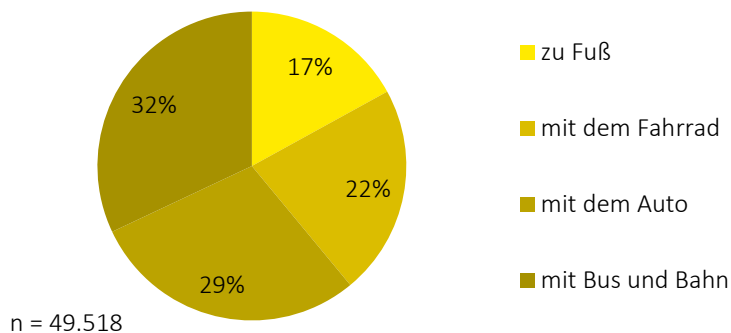


Abbildung 25: Diagramm zur Brückennutzung

Verteilung Verkehrsmittelwahl

Die Antworten zeigen eine breite Mischung verschiedener Mobilitätsformen. 17 % der Teilnehmenden nutzten die Carolabrücke **zu Fuß**, also etwa **jede sechste Person**. **22 %** waren mit dem **Fahrrad** unterwegs, was die Bedeutung der Brücke für den Radverkehr unterstreicht. **29 %** nutzten das **Auto**. Den größten Anteil erreichten **Bus und Bahn** mit insgesamt **32 %**. Damit spielte die Carolabrücke für alle Verkehrsarten eine wichtige Rolle.



*Mehrfachnennungen möglich

Abbildung 26: Diagramm zur Verteilung der Verkehrsmittelwahl

Die Auswertung verdeutlicht, dass die **Mehrheit der Wege** über die Carolabrücke dem **Umweltverbund** zuzuordnen war. **71 %** der Nennungen entfallen auf den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, während **29 %** dem **motorisierten Individualverkehr** zugeordnet werden. Damit zeigt sich die hohe Bedeutung der Carolabrücke insbesondere für nachhaltige Mobilitätsformen.

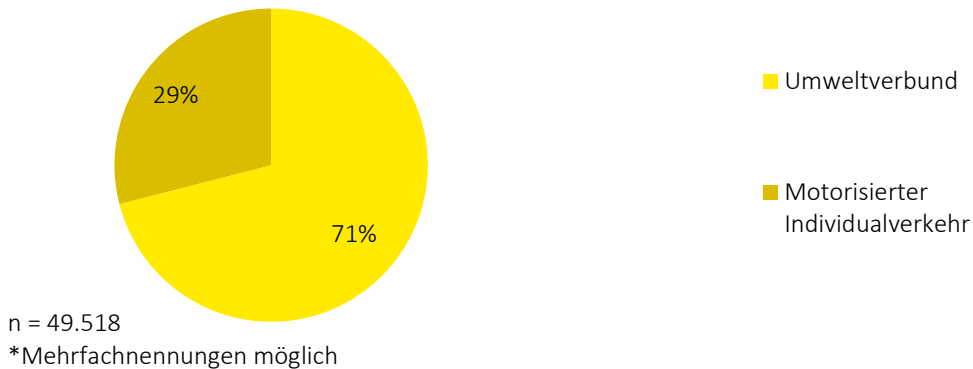


Abbildung 27: Diagramm zur Verteilung der Verkehrsmittelwahl zwischen Umweltverbund und MIV

4.3.3 Ranking der Entwürfe

Das Ranking fasst die Bewertungen der Teilnehmenden zusammen und zeigt die Platzierungen der vier Entwürfe in verschiedenen Gruppen. Neben dem Gesamtranking werden die Ergebnisse der Dresdner Teilnehmenden sowie der Kinder- und Jugendbeteiligung separat dargestellt. So wird sichtbar, wie sich die Präferenzen je nach Gruppe unterscheiden und welche Entwürfe insgesamt besonders überzeugen konnten.

Hauptranking: Gesamtranking aller Abstimmungen

FHECOR und TSSB liegen im Gesamtranking mit 38 % auf Platz 1 und bilden damit die bevorzugte Wahl der Teilnehmenden. LAP und Knight Architects folgen mit 32 % auf Platz 2. GRASSL und gmp Architekten werden mit 23 % überwiegend auf Platz 3 eingeordnet. Schüßler-Plan und DKFS landen mit 7% auf Platz 4.

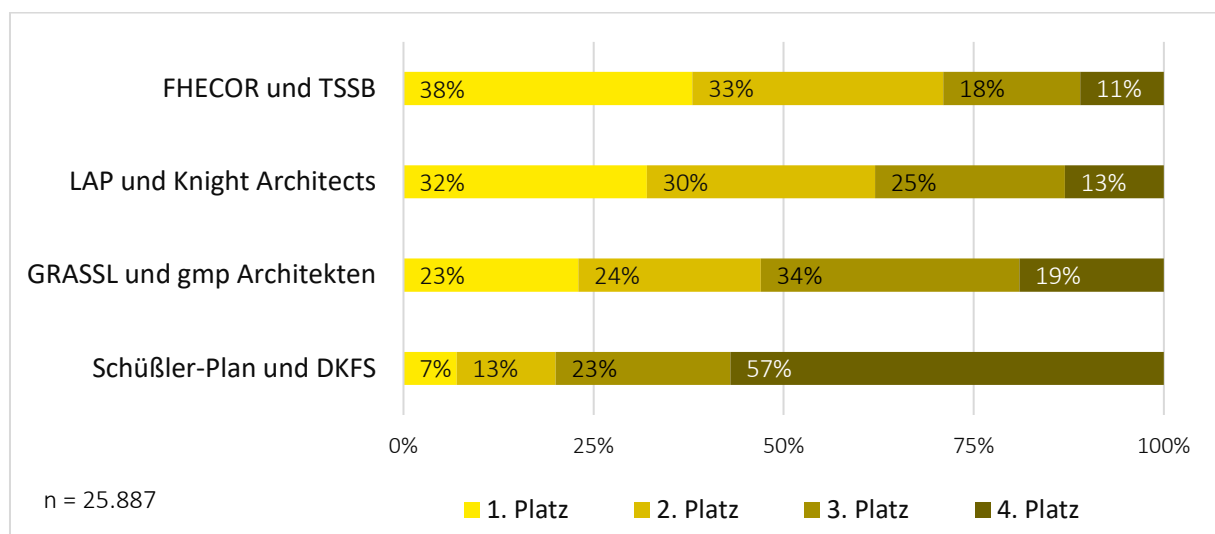


Abbildung 28: Gesamtranking aller Abstimmungen

Gesamtranking Dresdnerinnen und Dresdner

Im Vergleich zum Gesamtranking bestätigen die Dresdner Teilnehmenden die Reihenfolge. Die prozentuale Verteilung stimmt ebenfalls weitgehend mit dem Gesamtranking überein: FHECOR und TSSB bleiben mit 39 % klar auf Platz 1, gefolgt von LAP und Knight Architects mit 34 % auf Platz 2. GRASSL und gmp Architekten liegen mit 21 % erneut auf Platz 3, während Schüßler-Plan und DKFS mit 6 % wie im Gesamtranking auf Platz 4 landen. Die Dresdner Bewertungen weichen damit nur minimal vom Gesamtbild ab.

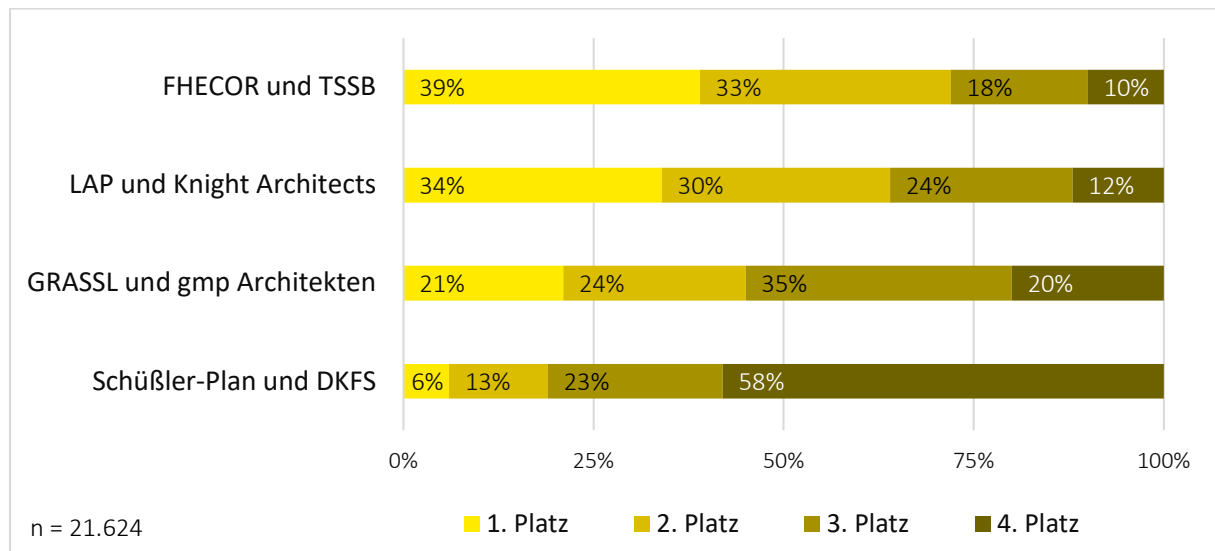


Abbildung 29: Gesamtranking aller Dresdnerinnen und Dresdner

Gesamtranking außerhalb von Dresden

Auch bei den Teilnehmenden außerhalb Dresdens bleibt die Reihenfolge gleich. FHECOR und TSSB mit 35 % auf Platz 1. GRASSL und gmp Architekten folgen mit 30 % auf Platz 2, vor LAP und Knight Architects mit 26 %. Schüßler Plan und DKFS erreichen mit 9 % Platz 4.

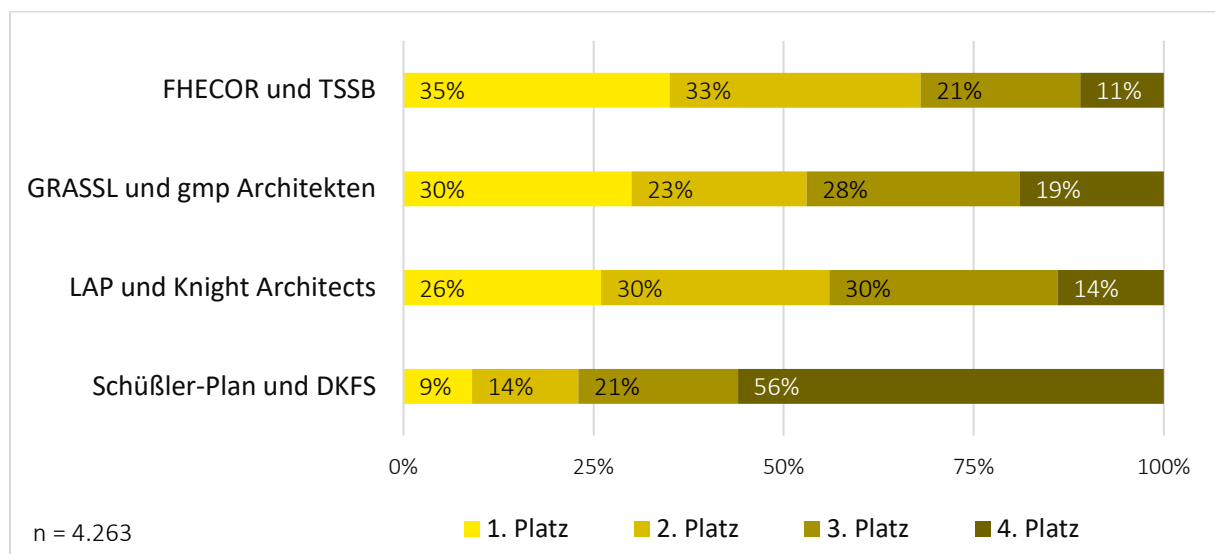


Abbildung 30: Gesamtranking außerhalb von Dresden

Das Gesamtranking aller Teilnehmenden außerhalb von Dresden befindet sich in der **Anlage 9**.

Gesamtranking Kinder- und Jugendbeteiligung

Im Vergleich zum Gesamtranking weist die Kinder- und Jugendbeteiligung eine abweichende prozentuale Verteilung auf. Die Rangfolge entspricht jedoch dem Gesamtranking. FHECOR und TSSB erreichen 55 % und liegen damit auf Platz 1. LAP und Knight Architects folgen mit 22 % auf Platz 2. GRASSL und gmp Architekten belegen mit 17 % Platz 3, während Schüßler-Plan und DKFS mit 6 % auf Platz 4 liegen.

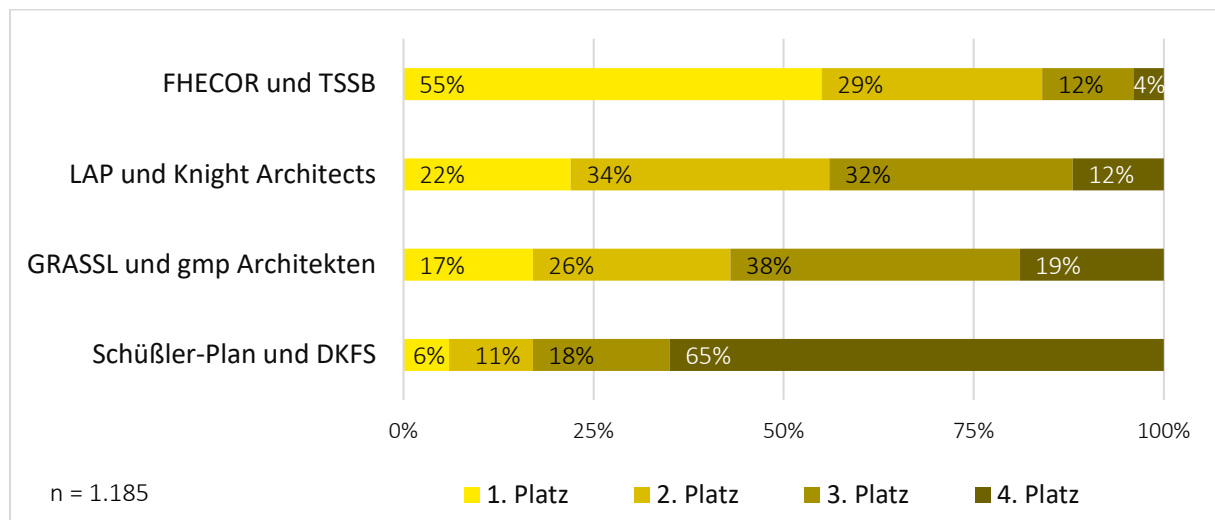


Abbildung 31: Gesamtranking Kinder- und Jugendbeteiligung

Ranking nach Altersgruppen

FHECOR und TSSB dominieren in allen Altersgruppen, besonders bei den Jüngeren (bis 24 Jahre). LAP und Knight Architects gewinnen mit zunehmendem Alter an Stimmen und erreichen bei älteren Gruppen fast Gleichstand. GRASSL und gmp Architekten bleiben konstant auf Platz 3, zeigen aber eine leichte Verbesserung bei älteren Befragten. Schüßler-Plan und DKFS werden überwiegend auf Platz 4 gesehen, gewinnen an Stimmen bei älteren Teilnehmenden

Das Ranking nach Altersgruppen wird in den **Anlage 10 und 15** abgebildet.

Ranking nach Geschlecht

Die Bewertung der Brückenentwürfe ist geschlechtsübergreifend konsistent. Unterschiede zwischen den Gruppen sind minimal. Die Reihenfolge bleibt unverändert.

Die dazugehörigen Diagramme sind in den **Anlage 16 bis 18** finden.

Ranking nach Verkehrsmittelwahl

Die Wahrnehmung der Brückenentwürfe ist weitgehend unabhängig vom Verkehrsmittel. Die Reihenfolge bleibt unverändert.

Die dazugehörigen Diagramme sind in den **Anlage 19 und 20** zu finden.

4.3.4 Kriterienbewertungen

Für jedes Planungsteam werden die am besten bewerteten Kriterien zusammengefasst. Diese qualitative Auswertung zeigt, welche Aspekte die Teilnehmenden besonders beschäftigt haben und welche Argumente in den Bewertungen eine zentrale Rolle spielten.

Zu den am häufigsten genannten Kriterien wurden im digitalen Beteiligungstool carolaVOTE folgende Erläuterungen bereitgestellt:

- Im Kriterium Gestaltung konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Meinung zu Form, Erscheinungsbild und die architektonische Gestaltung abgeben.
- Das Kriterium Bezüge beinhaltete Darstellungen und Erläuterungen, wie die Entwürfe auf Altstadt, Königsufer, Elbwiesen und wichtige Sichtachsen Rücksicht nehmen.
- Das Kriterium Materialität beschreibt, welche Materialien zum Einsatz kommen und wie die Brücke im Detail gestaltet werden soll.
- Im Kriterium Anbindung wurde dargestellt, wie die neue Brücke an die umliegenden Verkehrsbereiche angebunden werden sollen. Im Mittelpunkt standen Verkehrsabläufe, Erreichbarkeit und die Einbindung in das bestehende Straßennetz.
- Das Kriterium Verkehrsführung zeigte, wie der Entwurf zu einem sicheren und möglichst konfliktfreien Miteinander beitragen soll.
- Im Kriterium Besonderheiten in Technik und Verkehr wurden besonderen Ideen, innovative Ansätze und prägende Elemente der Entwürfe in Bezug auf Technik und Verkehr gezeigt.

Bei FHECOR und TSSB überzeugen besonders die Kriterien „Gestaltung“ mit 35 %, die „Materialität“ mit 34 % und die „Verkehrsführung“ mit 31 %.

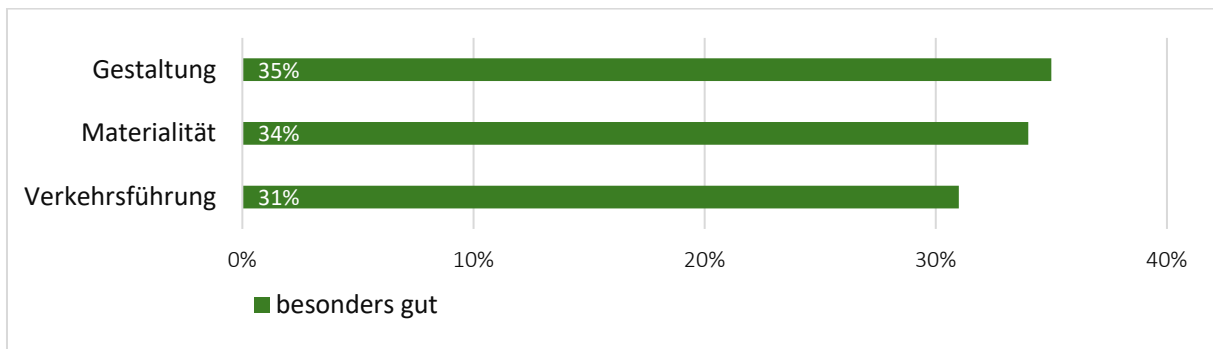


Abbildung 32: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam FHECOR und TSSB

Bei LAP und Knight Architects überzeugen besonders die Kriterien „Bezüge“ mit 34 %, die „Gestaltung“ mit 32 % und die „Besonderheiten bei Verkehr und Technik“ mit 30 %.

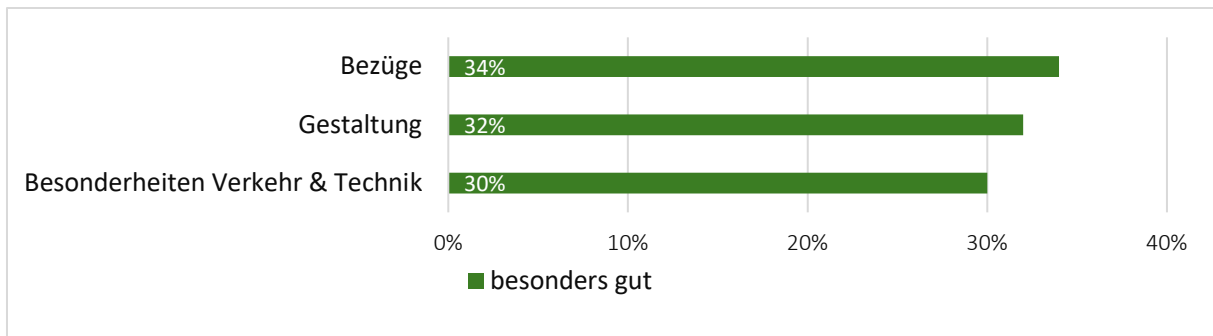


Abbildung 33: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam LAP und Knight Architects

Beim Entwurf von GRASSL und gmp Architekten werden die „Besonderheiten bei Verkehr und Technik“ mit 30 % am besten bewertet, gefolgt von der „Aufenthaltsqualität“ mit 27 % und der „Materialität“ mit 26 %.

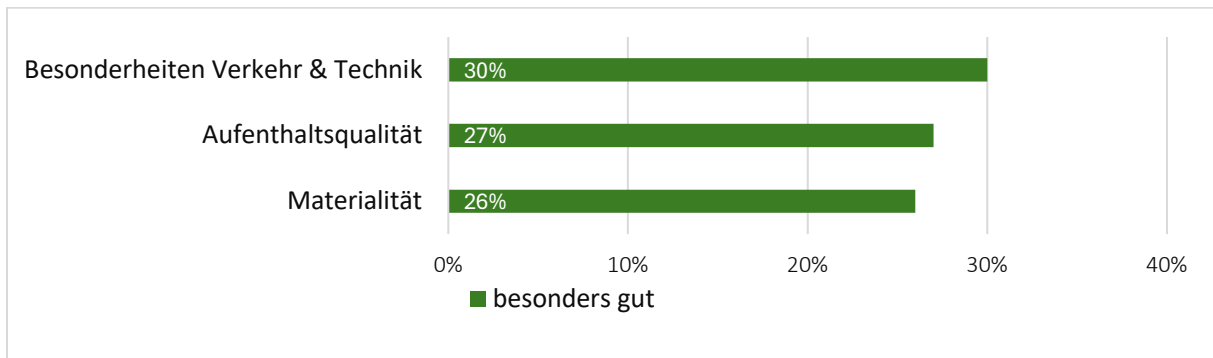


Abbildung 34: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam Grassl und gmp Architekten

Beim Entwurf von Schüßler Plan und DKFS erhalten die „Besonderheiten bei Verkehr und Technik“ mit 15 % die größte Zustimmung. Es folgen die „Anbindung“ mit 12 % und die „Verkehrsführung“ mit 9 %.

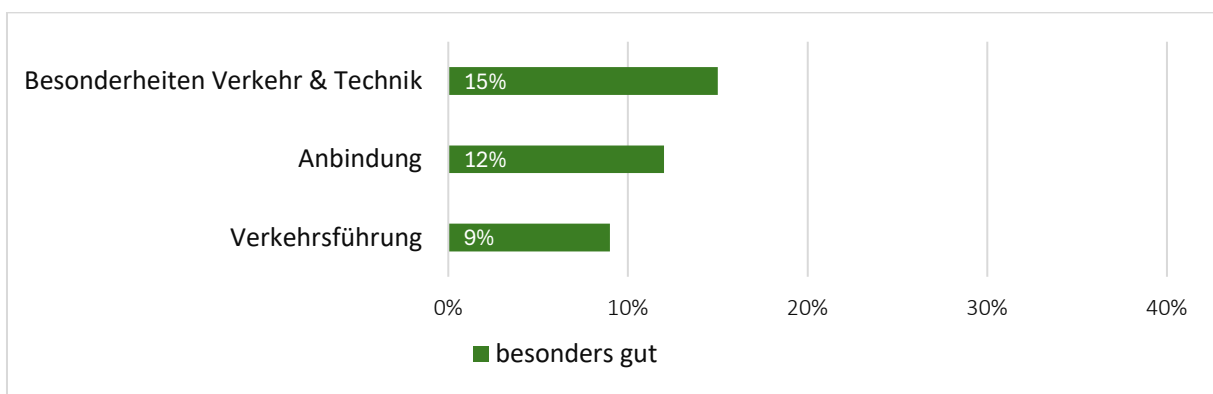


Abbildung 35: Top 3 überzeugendste Kriterien Planungsteam Schüßler-Plan und DKFS

Darüber hinaus wurden für jedes Kriterium die Verteilungen der Bewertungen von „besonders gut“ bis „nicht überzeugend“ in einem farblich abgestuften Stapeldiagramm dargestellt. Die Sortierung erfolgt nach den Anteilen der positiven Bewertungen („besonders gut“ und „gut“) je Planungsteam, sodass die Unterschiede zwischen den Entwürfen klar erkennbar werden. Die vollständigen Diagramme sind in den **Anlage 21 bis 29** enthalten.

4.3.5 Kommentare und offene Kategorie

Im letzten Schritt des carolaVOTE konnten die Teilnehmenden die offene Frage „Was gefällt Ihnen besonders an Ihrem Favoriten?“ beantworten. Die eingegangenen Freitextantworten wurden anschließend thematisch geordnet und ausgewertet. Sie geben Einblick in allgemeine Diskussionspunkte, die über die Kriterienbewertung hinausgehen. Dazu zählen übergreifende Anliegen, Hinweise zur Gestaltung, Fragen zur Verkehrsentwicklung oder Rückmeldungen zur städtebaulichen Einbindung. Die Zusammenfassung der offenen Kategorie ergänzt die quantitativen Ergebnisse um qualitative Perspektiven und zeigt, welche Themen im Beteiligungsprozess besonders präsent waren.

FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft

Beim Entwurf von FHECOR und TSSB wurden besonders häufig die moderne und filigrane Gestaltung, die Einfügung in das Dresdner Stadtbild sowie die Verkehrsführung thematisiert. Die Beispielzitate zeigen, dass viele Teilnehmende vor allem die zurückhaltende Formensprache, die freie Sicht auf die Stadtsilhouette und die funktionale Organisation der Verkehrsarten positiv hervorhoben.

Am häufigsten genannte Themen nach Ranking für das Planungsteam FHECOR und TSSB

Gestaltung (1.305)	Bezüge (858)	Besonderheiten Städtebau & Architektur (617)
Die Gestaltung der Brücke verbindet Eleganz und Funktionalität. Die Bögen in der Form könnten zum neuen Wahrzeichen werden. Dazu ist die Brücke schön schlicht, wirkt modern aber passt trotzdem ins historische Stadtbild.	Der Entwurf passt sich sehr schick an das bestehende Stadtbild von Dresden an. Die Architekten versuchen einen Übergang von Zukunft und Moderne und geschichtshistorischem Stadtbild zu vereinen.	Er verbindet die stadträumliche Würde und die charakteristischen Bögen der historischen Carolabrücke mit einer schlanken, klaren und filigranen Konstruktion. Die Brücke fügt sich harmonisch in die Dresdner Silhouette ein und hält die Blickbeziehungen frei. Mit Stadtbalkonen entsteht echte Aufenthaltsqualität.
Mir gefällt besonders die markante Bogenform. Sie erinnert an die historischen Dresdner Elbbrücken, wirkt durch ihre moderne und filigrane Gestaltung aber trotzdem zeitgemäß. Die Brücke besitzt dadurch einen hohen Wiedererkennungswert.	Einbindung ins historische Stadtbild und gleichzeitig eine innovative Weiterentwicklung mit viel Flexibilität und Anpassungsmöglichkeiten	Sie ist die filigranste Brücke mit ihren Stützen, die kunstvoll, schlank und nicht brachial wirkt. Außerdem gefällt mir hier die Aufteilung der Verkehrsführung in Verbindung mit den direkten Wegen am besten.
ist der einzige Entwurf, bei dem die Bögen zur Geltung kommen und sich optisch ins historische Stadtbild einfügt. Es wirkt modern und trotzdem elegant.	Der architektonischer Stil wagt etwas, reiht sich in die Altstadt Silhouette und dem historischen Ministerialgebäude auf der Neustädter Seite ein. Dresden wird dadurch wieder "aufgewertet".	Toll ist die Zukunftsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer

Abbildung 36: Beispielzitate für das Planungsteam FHECOR und TSSB

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

Bei LAP und Knight Architects standen insbesondere die elegante und moderne Gestaltung, die Einbindung in das Dresdner Stadtbild sowie die Führung der Rad- und Gehwege im Mittelpunkt.

Die ausgewählten Zitate zeigen, dass viele Teilnehmende neben dem schlanken und modernen Erscheinungsbild vor allem die großzügigen Verkehrsflächen und die guten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr positiv bewerten.

Am häufigsten genannte Themen nach Ranking für das Planungsteam LAP und Knight Architects

Gestaltung (1.080)	Bezüge (715)	Rad- und Gehwege (631)
Der Entwurf von LAP und Knight Architects ist mein Favorit, weil er modernes, elegantes Design mit einer harmonischen Einbindung in das Dresdner Stadtbild verbindet. Die schlanke Gestaltung wirkt zeitlos und beeinträchtigt die Sicht auf die Altstadt kaum.	An meinem Favoriten (LAP) gefällt mir besonders die architektonische Gestaltung, welche sich in meinen Augen sehr gut ins Stadtbild einfügt. Ich schätze daran das Zusammenspiel mit den anderen Brücken und auch das Gesamtbild vor dem Hintergrund der Silhouette der Altstadt. Dieser Entwurf hat Flair, ist modern und passt doch gut zum "alten Gemäuer".	Mir sind sichere Radwege und barrierefreie Fußwege mit kurzer Anbindung wichtig. Menschen im Rollstuhl sollten weder enorme Umwege in Kauf nehmen müssen noch auf dem Fahrradweg fahren müssen!
Die elegante Ausgestaltung der Bögen ebnet sich gut in den historischen Look der Dresdner Altstadt ein. Gleichzeitig erfüllt das moderne und schlichte Design viele praktikable Aspekte. Diese Symbiose aus Alt und Neu, klassisch und modern wirkt sehr anziehend auf den gemeinen Betrachter.	passt am besten nach Dresden und passt sich sehr gut ins Gesamtbild ein.	Trennung von Fahrrad- und Gehweg und Aufenthalt für Fußgänger. Die Fußgänger wollen schlendern, die Fahrradfahrer schnell rüber. Eine gute Anbindung an den Elberadweg ist auch wichtig.
Schlank, modern, dezent elegant, sehr schöne Terrassengestaltung, bringt Leben in eine tote Gegend.	Leichte, schlanke Bauweise, die sich vor allem nachts in die Dresdener Silhouette einfügt	Die langen Bänke und großen Aufenthaltsbereiche für Fußgänger sind gut. Wichtig ist, dass Radweg und Fußweg strikt getrennt sind, damit Menschen nicht vors Fahrrad laufen.

Abbildung 37: Beispielzitate für das Planungsteam LAP und Knight Architects

Ingenieurbüro GRASSL GmbH und gmp Architekten

Der Entwurf von GRASSL und gmp Architekten überzeugte viele Teilnehmende insbesondere durch seine moderne Gestaltung, die harmonische Einbindung in das Dresdner Stadtbild und die gewählte Materialität. In den Beispielzitaten werden vor allem zeitlose Moderne, das zurückhaltende Erscheinungsbild sowie die Verbindung von Funktionalität und gestalterischer Qualität positiv hervorgehoben.

Am häufigsten genannte Themen nach Ranking für das Planungsteam Grassl und gmp Architekten

Gestaltung (790)	Bezüge (658)	Materialität (416)
Optik = Verbindung moderne und historische Architektur, einfach Top, Sandstein ganz wichtig. Ich favorisiere historische Straßenlaternen	Beim Grassl-Entwurf überzeugten mich insbesondere der starke Bezug zur historischen 1. Carolabrücke sowie die Berücksichtigung zukünftiger Rekonstruktionen in der Umgebung. Er passt hervorragend nach Dresden.	Bei Grassl und gmp gefällt mir der bronzenfarbene Stahl und die Sandsteinoptik mit dem Rautenförmigen Geländer sehr gut.
Er bietet eine wunderbare Symbiose aus der klassischen Form der alten klassischen Brücke und einer eleganten, zeitlosen Moderne. Das Design fügt sich optisch wie angegossen in das Dresdner Stadtbild ein. Gleichzeitig verleiht es der Stadt einen modernen und zukunftsorientierten Touch. Ein rundum stimmiges Konzept, das Tradition und Fortschritt perfekt vereint – eine echte Bereicherung!	Der Entwurf fügt sich am besten in die bestehende Umgebung ein, nimmt Motive der historischen Brücke auf und interpretiert sie zeitgemäß neu.	Die Materialien Sandstein und Bronze sind sehr edel.
Eine Übereinstimmung der Form, Konstruktion und Funktionalität – der Entwurf ist harmonisch und elegant – schöne, moderne Brücke	weil er Architektur, Geschichte und Funktion überzeugend verbindet. Die elegante Bogenform erinnert an die historische Carolabrücke, fügt sich harmonisch in Dresdens Silhouette ein und schafft mit Aussichtskanzeln zusätzlichen Mehrwert.	Wichtig: wenig Sichtbeton, viel Sandstein und natürliche Materialien wie beim Grassl-Entwurf

Abbildung 38: Beispielzitate für das Planungsteam Grassl und gmp Architekten

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS

Bei Schüßler Plan und DKFS wurden vor allem die moderne und elegante Gestaltung, die Einfügung in das Dresdner Stadtbild sowie die Verkehrsführung häufig thematisiert. Die Beispielzitate zeigen, dass viele Teilnehmende insbesondere die markante Bogenform, die Verbindung von historischen Bezügen mit einer zeitgemäßen Gestaltung und die funktionale Organisation der Verkehrswege positiv bewerteten.

Am häufigsten genannte Themen nach Ranking für das Planungsteam Schüßler-Plan und DKFS

Gestaltung (184)	Bezüge (129)	Besonderheiten Verkehr & Technik (121)
Klare, schlichte und elegante Form in zeitgemäßer Gestaltung. Eine ehrliche neue Brücke, die nicht historisierend wirkt und dabei trotzdem auf die Silhouette der Stadt und die Sichtbeziehungen angemessen eingeht.	Schlichte leichte Optik der Brücke — ein schöner beruhigender Kontrast zu den eher üppigen Barockbauten ringsherum.	Toll ist die abschnittsweise Realisierung
Der Entwurf ist am wenigsten dominant, besonders grazil und zeitlos. Durch ihre Schlichtheit beeinträchtigt sie die Sichtachse auf die historische Silhouette der Altstadt in keiner Weise.	Ausgeprägte Bögen und Pfeiler, Stadtbalkone, optische Kompaktheit. Auch die hohen Lampen gefallen mir sehr gut. Wird am ehesten einer Königin-Carola-Brücke gerecht. Sie fügt sich nach meinem Geschmack auch am besten in die historische Altstadtsilhouette ein.	Mir gefällt die Brücke, weil sie sich flexibel an die Mobilität der Zukunft anpassen lässt und zugleich Raum für einen angenehmen Aufenthalt bietet.
Die Eleganz und Schlichtheit der Brücke. Nur dieser Entwurf schafft eine Einheitlichkeit fürs ganze Bauwerk - trotz des Materialwechsels.	Schlank, unauffällig, unaufdringlich, einfügend, entzieht dem Anblick des historischen Stadtbildes keine Aufmerksamkeit.	Mein Favorit, weil sie verschiedene Verkehrsarten gut miteinander verbindet und sich bei veränderten Anforderungen flexibel anpassen lässt.

Abbildung 39: Beispielzitate für das Planungsteam Schüßler-Plan und DKFS

Neben den entwurfsspezifischen Rückmeldungen enthielten die Freitextantworten auch zahlreiche allgemeine Anmerkungen. Entwurfsübergreifend standen vor allem technische Fragen und die Hochwassersicherheit, die zukünftige Anzahl der Fahrspuren sowie Bauzeit, Bauablauf und Kosten im Fokus. Die Beispielzitate zeigen, dass sich viele Teilnehmende neben der Gestaltung der Brücke auch intensiv mit ihrer langfristigen Funktionsfähigkeit, einer zügigen Umsetzung und einem verantwortungsvollen Einsatz finanzieller Mittel auseinandersetzten.

carolaVOTE: entwurfsunabhängige Themen

Spurigkeit			
Technik, Tragwerk und Hochwassersicherheit (1.264)	Bauzeit, Bauablauf, Baukosten (434)	Wunsch nach vier Autospuuren (141)	Wunsch nach zwei Autospuuren (314)
(...) hochwassergerechte Pfeilerkonstruktion, der künftige Betrieb soll Wartungs- und Unterhaltungsarm sein.	Überzeugend sind: schnelle Bauzeit, unkomplizierter Bau und möglichst geringe Kosten	(...) die in Summe 4 KFZ-Fahrspuren sind absolut obligatorisch. Niemals darf die Brücke nur in Summe zweispurig gestaltet werden.	(...) ist zukunftsorientiert wenn die Brücke nur zweispurig befahrbar ist, sowohl für die Kosten als auch für den Autoverkehr der nächsten Jahrzehnte.
Geringstmögliche zukünftige Wartungs- und Instandhaltungskosten	zunächst ein Bau der kostengünstigen Lösungen mit zwei KFZ-Spuren, dann prüfen, ob Erweiterungsbau für vier Spuren wirklich nötig und finanzierbar ist.	Es bleibt wichtig, weiterhin vierspurig zu planen. Andernfalls errichtet man mit viel Geld nur eine neue Staufalle.	(...) Brücke zweispurig statt vierspurig bauen. Ein zukunftsorientiertes Dresden, welches nicht in der Verkehrswende stehen bleibt, sollte mehr auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr anstatt auf Kfz Verkehr setzen!
Die Planung der Flächen unter der Brücke müssen im Falle von Hochwasser gesichert werden.	Wenn eine 2-spurige Verkehrslösung umgesetzt wird, sollte die Breite der Brücke reduziert werden, auch um Kosten im Bau und Unterhalt einzusparen.	(...) zügige Umsetzung und Beibehaltung von vier Fahrspuren	Reduktion aller Entwürfe auf gesamt 2 Autospuuren!
Ohne klare Präferenz (577)			
		Ich finde die flexible Gestaltung der Fahrbahnen gut, ob nun 2 oder 4 Auto - Spuren.	Wichtig sind mehrere Optionen bei der Wahl der Fahrspuren

Abbildung 40: Beispielzitate für die entwurfsunabhängige Themen

5. Kinder- und Jugendbeteiligung

15. Juni bis 28. Juli 2026
in Schulen und Horten



Abbildung 41: Einblick vom Workshop am Pestalozzi-Gymnasium Dresden
© DiggiClub

5. Kinder- und Jugendbeteiligung

5.1 Kinderbeteiligung

Rahmendaten	
Datum	29. Juni bis 28. Juli 2026
Uhrzeit	Je 3h pro Workshop
Anzahl der Workshops	15 Workshops an Horten
Grobinhalt	Einführung zum Projekt Carolabrücke, Bastelwerkstätte
Teilnehmende	165 Grundschüler
Kooperationspartner	Kinder- und Jugendbüro Dresden

Die nachfolgenden Ausführungen stammen vom Kinder- und Jugendbüro Dresden.

5.1.1 Zielsetzung

Ziel der Kinderbeteiligung war es, Grundschulkinder altersgerecht in den Beteiligungsprozess zum Wiederaufbau der Carolabrücke einzubeziehen und ihr Recht auf Mitwirkung erlebbar zu machen. Die Kinder sollten die vier Planungsentwürfe kennenlernen, sie anhand verständlich aufbereiteter Kriterien bewerten und eigene Anforderungen an eine kindgerechte, sichere und lebenswerte Brücke formulieren können.

Die Beteiligung verband damit Wissensvermittlung, die eigenständige Auseinandersetzung mit den Entwürfen und die Möglichkeit, Wünsche und Hinweise in den weiteren Planungsprozess einzubringen.

5.1.2 Methodik und Rahmendaten

Zwischen dem 15. Juni und dem 28. Juli 2026 fanden 15 jeweils etwa dreistündige Workshops mit 15 Horten aus dem gesamten Dresdner Stadtgebiet statt. Insgesamt nahmen 165 Kinder im Grundschulalter von sieben bis zehn Jahren sowie pädagogische Fachkräfte als Begleitung teil.

Zu Beginn erhielten die Kinder einen kurzen Einblick in Kinderrechte, Beteiligungsmöglichkeiten in Dresden und das Planungsverfahren zur Carolabrücke. Anschließend erkundeten sie gemeinsam das Stadtforum und die Ausstellung zu den vier Entwürfen. Ein eigens entwickelter Entdeckerbogen unterstützte sie dabei, die Modelle genau zu betrachten, Besonderheiten zu erkennen und die Entwürfe sicher voneinander zu unterscheiden.

Nach einer Pause wurden die Kriterien des „Brücken Checker-Bogens“ (vgl. **Anlage 31**) gemeinsam besprochen. Die Kinder konnten die Entwürfe einzeln oder im Team in den Bereichen Städtebau und Architektur sowie Verkehr und Technik bewerten. Die Kriterien entsprachen in kindgerechter Form den Themen von carolaVOTE und umfassten unter anderem Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Bezüge zur Umgebung, Material, Anbindung, Rad und Gehwege sowie Verkehrsführung.

Zum Abschluss nannten die Kinder ihre Lieblingsbrücke und konnten in offenen Feldern ergänzen, was sie sich an, auf, unter oder neben der neuen Brücke wünschen, woran aus ihrer

Sicht noch nicht gedacht wurde und was sie darüber hinaus mitteilen wollten. Ergänzend hielten die Kinder ihre Vorstellungen und Wünsche auch in selbst gemalten Bildern fest. Die offenen Angaben waren freiwillig.

Für September wurde eine Rückmeldung des Kinder- und Jugendbüros in den Horten zu den Ergebnissen der Beteiligung und zum Beschluss des Stadtrates angekündigt.

5.1.3 Ergebnisse der Beteiligung

Bei der Wahl der Lieblingsbrücke erhielt der Entwurf von FHECOR und TSSB mit 89 Nennungen die deutlich größte Zustimmung. Es folgte der Entwurf von LAP und Knight Architects mit 43 Nennungen. Jeweils zehn Kinder entschieden sich für Schüßler Plan und DKFS beziehungsweise GRASSL und gmp Architekten. Zwölf Kinder machten keine Angabe, ein Kind nannte die frühere Carolabrücke (vgl.).

Auch in der Bewertung der einzelnen Kriterien lag FHECOR und TSSB vorn. Besonders positiv wurden Gestaltung, Aufenthaltsqualität, die Bezüge zur Umgebung und die Besonderheiten des Entwurfs beurteilt. Hervorgehoben wurden vor allem der Spielplatz und die zahlreichen Sitzmöglichkeiten unter der Brücke. Gute Bewertungen erhielten zudem Anbindung, Rad und Gehwege sowie Verkehrsführung. Dabei wurde deutlich, wie wichtig den Kindern sichere und nebeneinanderliegende Wege sind, damit Erwachsene und jüngere Kinder gemeinsam unterwegs sein können.

Der Entwurf von LAP und Knight Architects überzeugte vor allem bei Gestaltung, Bezügen und Besonderheiten. Positiv erwähnt wurden insbesondere das Museum beziehungsweise der Kiosk und die Form der Brücke. Kritischer bewerteten die Kinder die Anordnung der Rad- und Gehwege.

Beim Entwurf von GRASSL und gmp Architekten wurden Gestaltung, Material und Anbindung vergleichsweise positiv beurteilt, während Aufenthaltsqualität sowie Rad und Gehwege weniger überzeugten.

Schüßler Plan und DKFS erhielt insgesamt die geringste Zustimmung. Am besten schnitt dieser Entwurf noch bei Bezügen, Material und Anbindung ab.

Die freiwilligen offenen Angaben umfassten insgesamt 107 thematisch zugeordnete Nennungen. Am häufigsten wünschten sich die Kinder gastronomische Angebote, Spiel und Bewegung, mehr Grün sowie Verbesserungen für den Radverkehr. Die fünf meistgenannten Themen waren:

- Gastronomie mit Café, Dönerladen, Eisladen oder Kiosk: 15 Nennungen
- Spiel und Bewegung mit Spielplatz oder Sportplatz: 13 Nennungen
- Grünanlagen und Natur mit Bäumen, mehr Grün oder einem kleinen Wald: 12 Nennungen
- Verbesserungen für den Radverkehr, insbesondere eine sichere Führung neben dem Gehweg: 11 Nennungen
- Balkone und Aussichtsmöglichkeiten, beispielsweise mit einem Fernglas: 10 Nennungen

Darüber hinaus nannten die Kinder Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, sichere Geländer, barrierearme Zugänge sowie eine farbige und kindgerechte Gestaltung. Die Ergebnisse zeigen, dass sie die Brücke nicht nur als Verkehrsbauwerk betrachten. Für sie soll sie zugleich ein

sicherer Bewegungsraum, ein angenehmer Aufenthaltsort und ein lebendiger Teil der Stadt sein.

Bei den Nennungen zu „Sicherheit und Geländer“ stand vor allem eine sichere Abgrenzung der Fuß und Radwege zur Straße und zur Bahn im Vordergrund, während Fuß und Radweg für Familien weiterhin gut miteinander verbunden bleiben sollen. Vereinzelt wurde zudem ein kindersicheres, nicht bekletterbares Außengeländer gefordert.

Die vorliegende Dokumentation fasst diese Ergebnisse zusammen. Die Evaluationsbögen und Detailauswertungen sind ausführlich in den **Anlage 32 bis 34** zu finden.

5.2 Jugendbeteiligung

Ergebnisse der Workshops an Dresdner Schulen

Rahmendaten	
Datum	15. Juni bis 3. Juli 2026
Uhrzeit	Je 1,5h pro Workshop
Anzahl der Workshops	80 Workshops an 17 weiterführende Schulen
Grobinhalt	Einleitung zum Thema, Durchführung von carolaVOTE
Teilnehmende	1.185 Schülerinnen und Schüler
Kooperationspartner	DiggiClub (Firma Synnyg UG)

Die nachfolgenden Ausführungen stammen von Frau Madlen Mollinger (synnyg UG).

5.2.1 Zielsetzung

Ziel der Kinder- und Jugendbeteiligung war es, Schülerinnen und Schüler in den Beteiligungsprozess zum Wiederaufbau der Carolabrücke einzubeziehen und einen niedrigschwelligen Zugang zu kommunaler Beteiligung zu ermöglichen.

Die Schülerinnen und Schüler sollten die Möglichkeit erhalten, sich mit den vier vorliegenden Planungsentwürfen auseinanderzusetzen, diese anhand festgelegter Kriterien zu bewerten und ihre Perspektiven sowie Anregungen in den weiteren Planungsprozess einzubringen.

5.2.2 Methodik und Rahmendaten

Die Kinder- und Jugendbeteiligung wurde im Zeitraum vom 15. Juni bis 3. Juli 2026 an insgesamt 17 weiterführenden Schulen in Dresden durchgeführt. Die Workshops wurden von geschulten Coaches des DiggiClub (Firma Synnyg UG) moderiert und begleitet.

Im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung wurden insgesamt 17 weiterführende Schulen in Dresden erreicht, darunter 9 Gymnasien, 7 Oberschulen sowie 1 Berufsschulzentrum. Insgesamt nahmen rund 1.185 Schülerinnen und Schüler an den Beteiligungsworkshops teil.

Jeder Workshop begann mit einer kurzen Einführung in das Thema (etwa 10 min): der Einsturz der Carolabrücke, der Planungsprozess mit einer kurzen Vorstellung der Entwürfe, der Ablauf der Bürgerbeteiligung sowie der weitere zukünftige Verfahrensablauf.

Anschließend nutzten die Teilnehmenden die Online-Beteiligungsplattform „carolaVOTE“, um die vier Brückenentwürfe anhand vorgegebener Kriterien zu bewerten. Die Coaches

unterstützen die Schülerinnen und Schüler bei technischen und inhaltlichen Fragen zur Nutzung des bereitgestellten Tools. Die statistische Auswertung der Ergebnisse aus der Online-Beteiligung liegt uns nicht vor.

Im Anschluss an die digitale Beteiligung fand eine gemeinsame Reflexion im Klassenverband statt (etwa 5 bis 10 min). Dabei wurden die Schülerinnen und Schüler gebeten, die aus ihrer Sicht wichtigsten Anforderungen an den Neubau der Carolabrücke durch Zuruf zu benennen. Die Workshop-Leitungen dokumentierten qualitative Hinweise, Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge aus diesen Diskussionen.

Darüber hinaus wurde mit einer einfachen Stimmabfrage (Daumen hoch oder runter) erhoben, wie sie a) die Möglichkeit der Beteiligung sowie b) die Nutzung der digitalen Plattform carolaVOTE bewertet haben.

Feedback zur digitalen Plattform carolaVOTE

An vielen Schulen zeigt sich ein ähnliches Feedback zur digitalen Abstimmung:

Die Entwürfe waren teilweise schwer miteinander vergleichbar, insbesondere auf Smartphones waren die Darstellungen zu klein. Die Namen der Brückenentwürfe waren nicht immer leicht zuzuordnen. Darüber hinaus wurden die Texte stellenweise als zu umfangreich oder zu fachlich empfunden, einzelne Bewertungskriterien waren nicht eindeutig verständlich.

5.2.3 Ergebnisse der Beteiligung

Die vorliegende Dokumentation fasst diese Ergebnisse zusammen. Die Evaluationsbögen pro Schule sind ausführlich in der **Anlage 30** zu finden.



Abbildung 42: Einblick vom Workshop am Pestalozzi-Gymnasium Dresden
© DiggiClub

Die Auswertung der Workshops zeigt deutlich, dass das Beteiligungsformat von den Schülerinnen und Schülern sehr positiv angenommen wurde. Die Möglichkeit, sich aktiv in einen kommunalen Planungsprozess einzubringen, wurde an nahezu allen Schulen mit großer Zustimmung bewertet. In vielen Klassen lag die positive Rückmeldung bei 90 bis 100 Prozent. Dies unterstreicht, dass junge Menschen den Wunsch haben, bei der Gestaltung ihrer Stadt mitzureden und Verantwortung zu übernehmen.

Die qualitative Auswertung der Evaluationsbögen zeigt, dass sich über die verschiedenen Schulen hinweg wiederkehrende Themenschwerpunkte erkennen lassen. Besonders häufig wurden folgende Aspekte benannt:

- sichere und breite Radwege
- ausreichend Platz für Fußgänger
- Anbindung an den Elberadweg
- Sitzmöglichkeiten
- Begrünung (auch auf der Brücke)
- Einfügung in das Stadtbild
- Sandstein bzw. hochwertige Materialien
- schlichte bzw. nicht zu moderne Gestaltung
- Aufenthaltsmöglichkeiten
- Beleuchtung
- Sicherheit und Stabilität

Die Workshops haben den Leitenden des Workshops große Freude bereitet. Besonders beeindruckt hat uns das Engagement der Schülerinnen und Schüler sowie die Ernsthaftigkeit, mit der sie sich mit den unterschiedlichen Entwürfen und den Anforderungen an eine zukunftsfähige Brücke auseinandergesetzt haben. Gleichzeitig haben auch die Lehrkräfte das Projekt engagiert begleitet und vor Ort einen wichtigen Rahmen für eine gelingende Beteiligung geschaffen.

Anlagen



Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Plakate zum Projekt- und Prozessüberblick Wiederaufbau Carolabrücke für die Ausstellung im Stadtforum	VII
Anlage 2: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Wiederaufbau allgemein	IV
Anlage 3: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Gestaltung	V
Anlage 4: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Aufenthaltsqualität.....	VI
Anlage 5: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Spürigkeit	VII
Anlage 6: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Verkehr und Anbindung	VIII
Anlage 7: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Radverkehr	IX
Anlage 8: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Resonanz und Anregungen zur Beteiligung	X
Anlage 9: Gesamtranking außerhalb von Dresden	IV
Anlage 10: Ranking Altersgruppe unter 18 Jahre	IV
Anlage 11: Ranking Altersgruppe 18 - 24 Jahre	IV
Anlage 12: Ranking Altersgruppe 25 - 44 Jahre	V
Anlage 13: Ranking Altersgruppe 45 - 64 Jahre	V
Anlage 14: Ranking Altersgruppe 65 - 74 Jahre	V
Anlage 15: Ranking Altersgruppe 75 Jahre und älter.....	VI
Anlage 16: Ranking nach Geschlecht, männlich	VI
Anlage 17: Ranking nach Geschlecht, weiblich.....	VI
Anlage 18: Ranking nach Geschlecht, divers.....	VII
Anlage 19: Ranking von Teilnehmenden, die die Brücke mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, mit Fahrrad, mit ÖPNV) genutzt haben	VII
Anlage 20: Ranking von Teilnehmenden, die die Brücke mit dem motorisierten Individualverkehr genutzt haben	VII

Anlage 21: Stapeldiagramm für das Kriterium Gestaltung, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)	VIII
Anlage 22: Stapeldiagramm für das Kriterium Aufenthaltsqualität, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)	VIII
Anlage 23: Stapeldiagramm für das Kriterium Bezüge Stadt und Land, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)	VIII
Anlage 24: Stapeldiagramm für das Kriterium Materialität, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)	IX
Anlage 25: Stapeldiagramm für das Kriterium Besonderheiten (Städtebau & Architektur), sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot).....	IX
Anlage 26: Stapeldiagramm für das Kriterium Anbindung, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)	IX
Anlage 27: Stapeldiagramm für das Kriterium Rad- und Gehwege, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)	X
Anlage 28: Stapeldiagramm für das Kriterium Verkehrsführung, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)	X
Anlage 29: Stapeldiagramm für das Kriterium Besonderheiten (Technik und Verkehr), sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot).....	X
Anlage 30: Einzelevaluationen der Kinder- und Jugendbeteiligung.....	XI
Anlage 31: Brücken-Checker-Bogen der Kinderbeteiligung.....	XXX
Anlage 32: Auswertung Brücken-Checker-Bogen der Kinderbeteiligung	XXX
Anlage 33: Entdeckerbogen Kinderbeteiligung.....	XXXI
Anlage 34: Qualitative Auswertung Grundschulworkshops kategorisierte Gesamtübersicht	XXXIII

Anlagen

Anlage 1: Plakate zum Projekt- und Prozessüberblick Wiederaufbau Carolabrücke für die Ausstellung im Stadtforum

Wiederaufbau Carolabrücke

Was steht fest?



Der Stadtrat hat sich für einen genehmigungsfreien Ersatzneubau am bestehenden Standort entschieden, mit leistungsfähiger Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmer, ungehinderter Schifffahrt und sicherer Anbindung an den Elberadweg.



Städtebau

- Brücke soll gut in das Stadtbild passen
- Altstadt und Neustadt sollen gut miteinander verbunden sein
- Wichtige Sichtachsen, Plätze und Grünflächen sollen berücksichtigt werden
- Sehr hohe Aufenthaltsqualität auf und unter der Brücke



Bauzeit

- Schrittweise Inbetriebnahme einzelner Bereiche möglich, sofern der Gesamtbau dadurch nicht verzögert wird
- Wichtige Verbindungen für ÖPNV und die Medienleitungen (Strom, Wasser, Fernwärme) sollen frühzeitig nutzbar sein



Technik und Verkehr

- Brücke soll robust, langlebig und wartungsarm sein
- Vier Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr
- Alle Verkehrsteilnehmer sollen sicher und barrierefrei unterwegs sein können
- Die Straßenbahntrasse soll weiterhin in Seitenlage geführt werden



Architektur

- Gestaltung soll hochwertig und angemessen sein
- Brücke darf nicht in Konkurrenz mit anderen historischen Bauwerken stehen
- Stilbildende Elemente können erhalten oder neu aufgegriffen werden
- Auffächerung bei mehreren Brückenzügen weitgehend reduzieren



Kosten

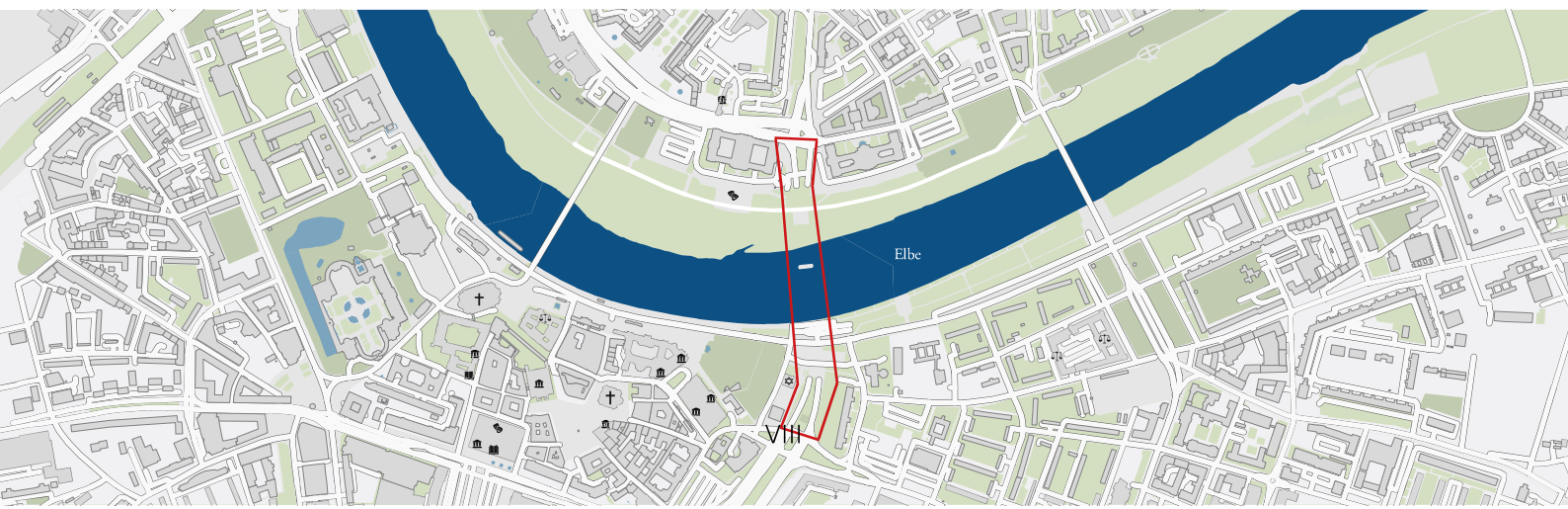
- Die Planung muss zeigen, dass die festgelegte Kostenobergrenze eingehalten werden kann



Genehmigung

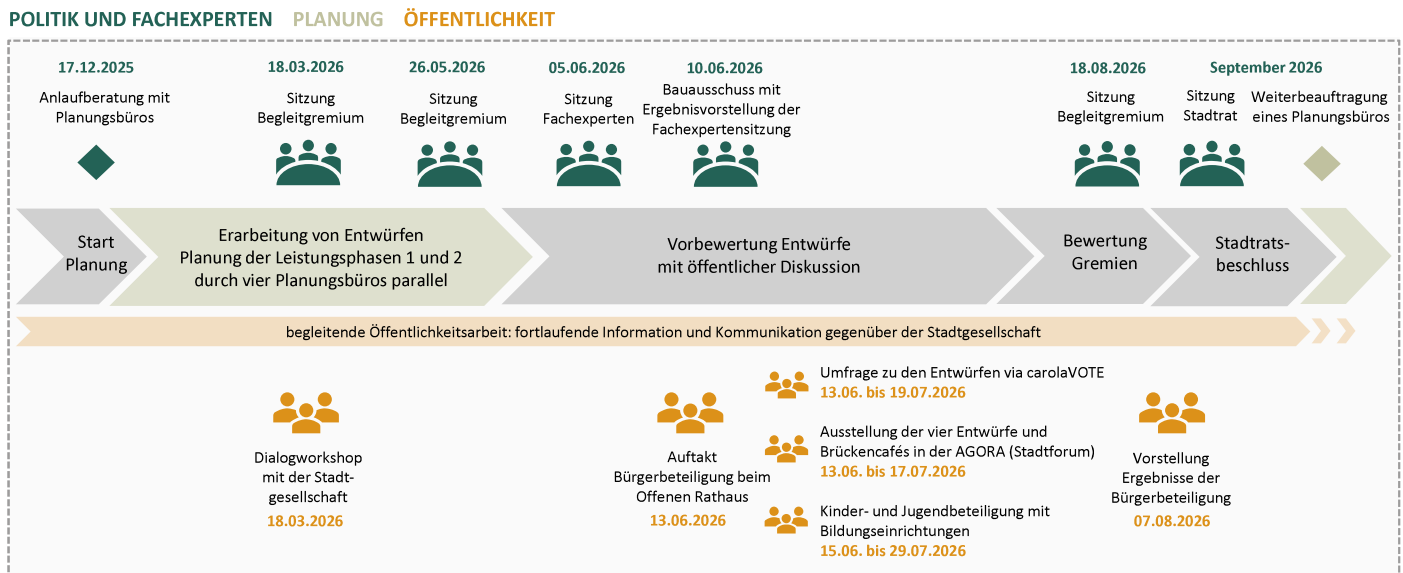
- Der Ersatzneubau soll genehmigungsfrei möglich sein
- Denkmalschutz, Naturschutz und Schifffahrt werden beachtet

Planungsbereich für den Wiederaufbau der Carolabrücke



Wiederaufbau Carolabrücke

Wie läuft der Planungs- und Beteiligungsprozess ab?



Stand: 04.06.2026

Begleitgremium

Eine Gruppe von Fachleuten aus den im Stadtrat vertretenen Fraktionen sowie Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltverbänden sowie Kammern, die den Stadtrat beratend unterstützt.

Fachexperten

Eine Gruppe von Expertinnen und Experten, die Entwürfe oder Lösungen bewertet und eine Empfehlung abgibt, beispielsweise welcher der eingereichten Entwürfe umgesetzt werden könnte.

Carolabrücke: Ihre Meinung?

Sie können Ihre Meinung zu den vier Entwürfen über carolaVOTE abgeben.

Dabei gibt es zwei Hauptthemen, denen einzelne Kriterien zugeordnet sind, über die Sie abstimmen können.

Die Umfrage läuft vom 13. Juni bis 19. Juli 2026.

Jetzt mitmachen!



www.dresden.de/carolabruecke



Wiederaufbau Carolabrücke

Wie wird die Stadtgesellschaft beteiligt?



Dresden.
Dresdner

Kooperationspartner:

STESAD 

Impressum:

Herausgeber: Landeshauptstadt Dresden, Stabsstelle Management
Großprojekte, Amt für Presse-, Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll
Grafik: STESAD GmbH, Foto: Stadtbildfotografie, Albrecht Voss,
Karte: STESAD GmbH
Juni 2026 – Änderungen vorbehalten

Wiederaufbau Carolabrücke

Welcher Weg führt zur Stadtratsentscheidung?

Fachexpertensitzung am 5. Juni 2026

In der Fachexpertensitzung tauschten sich zehn ausgewählte Fachleute über die Vorentwürfe aus. Mithilfe von mehreren Rundgängen der eingereichten Darstellungen und Ausführungen stellten sie für jeden Entwurf Vor- und Nachteile auf. Am Ende schlugen sie eine Reihenfolge vor. Diese Empfehlung wird am 10. Juni 2026 in der Sitzung des Ausschusses Stadtentwicklung, Bau und Verkehr im öffentlichen Teil vorgestellt.

Bürgerschaftsvotum via carolaVOTE und Bürgerbeteiligungsformate vom 13. Juni bis 19. Juli 2026

Im gesamten Zeitraum wird eine Abstimmung via carolaVOTE ermöglicht. Daneben gibt es eine dauerhafte Ausstellung der Entwürfe im Stadtforum, einen Bürgerdialog mit den Planungsteams, mehrere sogenannte Brückencafés mit Expertinnen und Experten und Tage, an denen die Ausstellungen fachlich betreut werden. Kinder und Jugendliche werden durch Workshops an Schulen und Horten beteiligt.

Sitzung des Begleitgremiums am 18. August 2026

Das Begleitgremium diskutiert in dieser Sitzung die Ergebnisse der Fachexperten sowie der Bürgerbeteiligung. Die Empfehlung wird Grundlage für die Stadtratsvorlage.

Entwurfsplanung durch den ausgewählten Planer

Der ausgewählte Siegerentwurf wird beauftragt und setzt die Planung des Entwurfs fort. In dieser Planungsphase wird das Brückenkonzept technisch und gestalterisch weiter ausgearbeitet und konkretisiert. Danach schließen sich weitere Planungsphasen an.

Entscheidung durch den Stadtrat am 3. September 2026

Dem Stadtrat werden die Ergebnisse der Fachexperten, der Bürgerbeteiligung und die Empfehlung des Begleitgremiums vorgelegt. In der Sitzung entscheidet der Stadtrat frei über einen Siegerentwurf, der dann für die weitere Planung beauftragt wird.

Realisierung der Carolabrücke

Die Bauausschreibung für den Wiederaufbau der Carolabrücke wird voraussichtlich im Oktober 2027 veröffentlicht. Der Baubeginn ist für Mai 2028 vorgesehen.

Blick auf die Altstadt

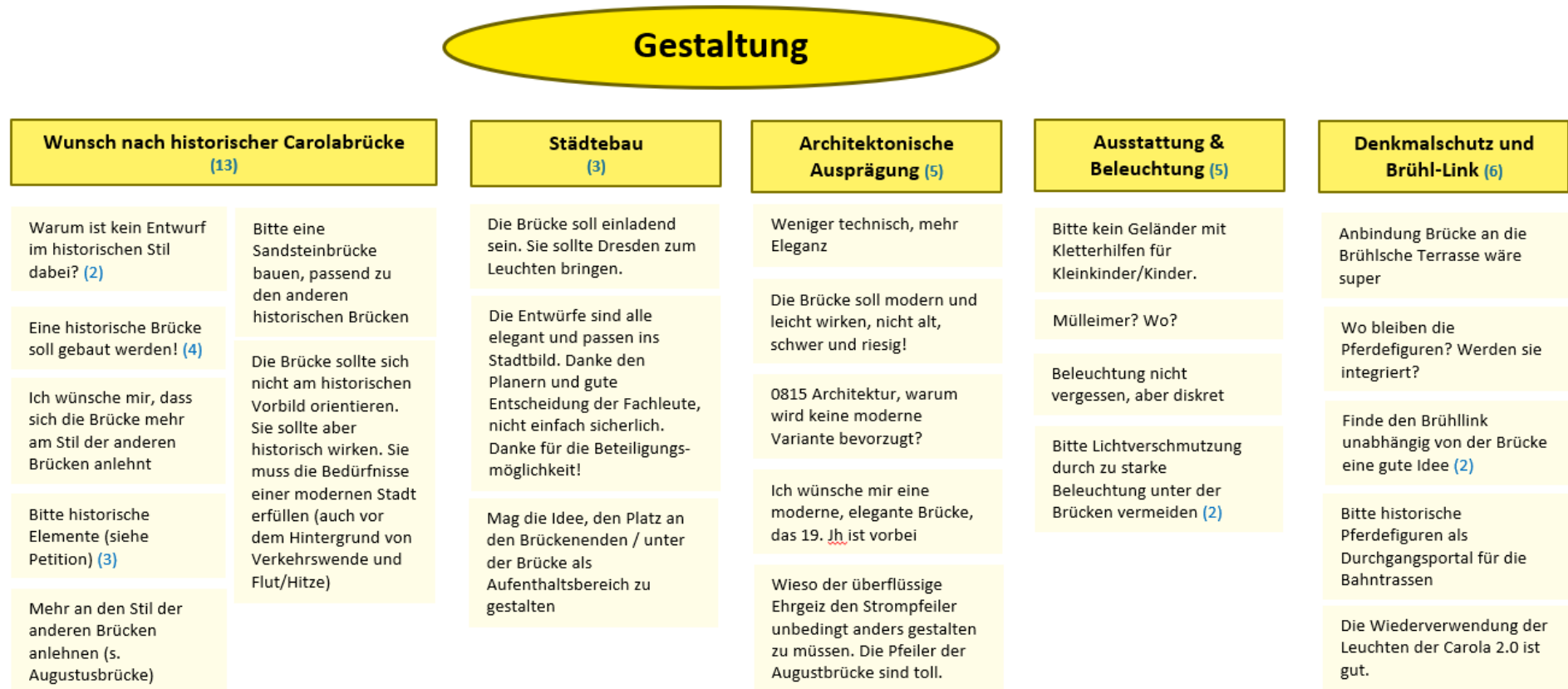


Anlage 2: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Wiederaufbau allgemein

Wiederaufbau allgemein

Grundsatzfragen- & Alternativen (14)	Planungs- und Entwurfsfragen (20)	Erwartungen an den Neubau (13)	Kosten & Wirtschaftlichkeit (12)	Technische Umsetzung & Ausstattung (3)
Brauchen wir diese Brücke im Moment? Auf Kosten der Kürzungen? (3)	Warum wurde die „alte“ Brücke nicht wieder aufgebaut → Schneller und kostengünstig	Sie sollte 200 Jahre bestehen bleiben	Hat die Kämmerei ausreichend Reserven eingeplant (Inflation, Zeitverzug ca. 2 Jahre?)	Brückenpfeiler im Wasser und an Land: Sind diese im Winter Eisgang-fest?
Brauchen wir eine neue Brücke?	Bitte Erinnerung an Dr. R. Friedrich	Bitte so bauen, dass sie lange bestehen bleibt! (3)	Zu groß und zu teuer	Wie werden die Belange d. Hochwasserschutzes beachtet? Gibt es bei den Entwürfen einen Aufstau? Wer beseitigt das Schwemmgut?
So lassen wie es jetzt ist	Es hat jeder Entwurf etwas!	Warum dauert das so lange? (3)	Zu teuer (3)	Moderne Pläne, wie wäre es Aufzüge einzuplanen?
Keine Brücke ist auch eine Option (6)	Welche Konstruktionsform ist zukünftig am flexibelsten?	Möglichst schneller Wiederaufbau (3)	Wo erfahre ich die Kosten? (4)	
Ich kenne keinen der die Brücke überhaupt braucht	Ich bin für den Entwurf der TU (10) schade, dass sie fehlen (5)	Wenn es eine neue Carolabrücke geben soll, soll das schnell sein und nichts hässliches	Wenn wir hier diesen ganzen Spaß veranstalten & der Stadtrat stimmt dann für die günstigste gibts Randle	
Warum kein Tunnel? (2)	Eigentlich sollte von allen Entwürfen das Beste genommen werden	Die Brücke sollte schnell fertig gebaut werden, relativ niedrige Kosten und geringe Nachfolgekosten haben	Denken Sie an Wartung und Pflege. Verzichten Sie auf die Beleuchtung des Unterbaus (2)	

Anlage 3: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Gestaltung



Anlage 4: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität

Gestaltung der Räume unter der Brücke (11)	Wunsch nach Balkonen / Terrassen (7)	Wunsch nach mehr Grünräumen / Bäumen (20)
Bitte keine Parkplätze am Terrassenufer (8)	Sitzbänke : schöne Idee	Freilegung vom Kaitzbach ist top! (3)
Öffentliche Räumlichkeiten im Brückenkopf (z. B.) WC sind unabhängig von Entwurf eine super Idee	Schattenplätze auf der Brücke / auf den Balkonen wären gut.	Mehr Begrünung → + Stadtklima (2)
Die Brücke sollte den Bereich unterhalb mitdenken (Aufenthaltsqualität, Busparkplatz, Toilette) Einige Entwürfe tun das schon gut.	Terrassen, an denen man verweilen kann, gefallen mir gut. Dort können Touristen Fotos machen ohne den Fußgängerverkehr zu stören	Mehr Grün (10)
Busparkplätze sind notwendig	Ich mag die Aussichtsplattformen	Bitte viele Bäume (3)
	Unbedingt eine Brücke mit Balkon wählen (2)	Weniger Autos, mehr Fahrradfahrer und Grün
	Keine überbreiten Panorama-Fußwege, Balkone reichen dafür	Begrünung der Sitzmöglichkeiten?

Anlage 12: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Spurigkeit

Spurigkeit

Wunsch nach vier Autospuren (43)

4 MIV- Fahrspuren (38)

Es müssen vier Fahrspuren sein, ein einmal gefasster SR-Beschluss sollte akzeptiert werden, keine endlos-Diskussionen mehr

Kein 2-spuriges Nadelöhr, 4-spurig, da Chaos bei Brückensperrung einer Brücke

4-spurig, denn die Ausweichbrücken werden jetzt extrem belastet und müssen wieder saniert werden (2)

Augustusbrücke = Hauptachse zum Flanieren für Touristen

Carolabrücke = Hauptachse DD-Nord/Hbf. für Trams, Kfz, Rad- und Fußverkehr

Wunsch nach zwei Autospuren (137)

Nur 2 MIV-Fahrspuren (119)

So viele Brücken kaputt in DD, bezahlbar scheint nur eine mit 2 Fahrspuren (2)

2-spurig! Schaut nach vorn und nicht zurück, denkt an die Kosten

Keine 4-Streifigkeit → sogar Experten der Verkehrsfakultät halten das für völlig unnötig

Verkehrsfluss wird durch den Knoten bestimmt, d.h. 2 Fahrspuren auf der Brücke sind leistungsfähiger bei guter Durchlassfähigkeit der Anschlusspunkte

Warum stehen 4 ähnliche Brücken zur Wahl? Eine 2-spurige fehlt

Wo sind die 2-Spuren Modelle!!! (5)

Mit 4 statt 2 Spuren entscheidet der Stadtrat gegen die Experten – warum?

Jede Weltstadt plant nachhaltig (siehe Paris), 2 Spuren reichen, Verkehr muss nicht in die Innenstadt

Nicht wieder so ein 4-spuriges Monstrum!

Ein modernes DD braucht keine autozentrische Brücke mit 4 Spuren

Ich finde man darf auf Verkehrswissenschaftler hören. Wofür leisten wir sie uns sonst?

4 Fahrspuren sind überdimensioniert, die Studenten hatten deutlich futuristische Ideen, das fehlt Dresden!

Brücke in menschlichen Dimensionen bauen (ÖPNV in Mittellage, 2x MIV, 2x Rad, 2x Fußgänger stromab breit 4m!)

Anlage 13: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Verkehr und Anbindung

Verkehr und Anbindung

Wunsch nach keinen Autospuren / Autos (29)

Brücke nur für ÖPNV,
Radverkehr, Rettungskräfte,
Fußgänger - Kein MIV (3)

Für eine Brücke mit Fokus
„Mensch“ statt Fokus
„Autos“

Nein zu Autos! (21)

Autofreie Innenstadt (3)

Das Auto ist nicht die
Zukunft

Alternativwünsche neben 2 / 4 Spuren (9)

Ich finde 3 Fahrspuren
einen guten Kompromiss.
(4)

4. Fahrbahn für E-Bike und
Roller, Unterbauten
einbringen

6 Spuren (3)

2 oder 4 Spuren? Die
Anbindung an die
Knotenpunkte sind das
Problem! Vielleicht sind
Kreisverkehre
überlegenswert?!

Befahrung der Gleise / Bahn in Mittellage (4)

In Notlagen sollen
Straßenbahngleise
überfahrbar sein

Gleise für Rettungsdienste
überfahrbar gestalten

Flexibilität in der Anzahl der
Fahrspuren zwingend. Die
Variante Straßenbahn mittig
scheint viele Vorzüge zu
haben – ist das machbar?

Mit beachten bei
Straßenbahnführung:
Umgestaltung St. Peters-
burger Str., Georgplatz,
Pirnaischer Platz, Rathenau-
platz, Carolaplatz
→ Mittellage ist besser

Wunsch nach Barrierefreiheit (3)

Abgang Brücke: Treppen!
An Rollstuhl und
Rollatorfahrer denken!

Bitte barrierefrei!

Barrierefreie Zugänge sind
wichtig

Anlage 14: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Radverkehr

Radverkehr

Allgemeine Hinweise zum Radverkehr

(9)

Für den Fall Gehweg + Zusatzschild „Radfahrer frei“ bitte beachten: Hier dürfen nach STVO Radfahrer nur Schritt fahren. Das wäre sehr ungünstig.

Verwendung der Standardlösung: Konflikt Radverkehr und Rechtsabbieger bei hohen Geschwindigkeiten

Radweganbindung möglichst kurz

TU-Entwürfe mitdenken z. B. abgehangene Radwege

Hohe Brücke = anstrengender für Radfahrer

Denkt an Lastenräder

Liebe Entscheidungsträger, bitte bei der weiteren Planung die Radfahrer nicht überwerten. (2)

Denkt daran, dass man vom Terrassenufer mit dem Fahrrad auf die Brücke will ohne großen Umweg

Wunsch nach sicheren Radwegen (9)

Radwege zu schmal und unsicher; kein Überholen anderer Radfahrer möglich = sehr doof

Wunsch: breite und sichere Radwege (4)

Fußweg getrennt durch Fahrbahn von Radweg ist sicherer für alle Fußgänger

Fahrrad nicht am Fußweg

Keine Schienenkreuzung

Wunsch nach Trennung von Autos und Radverkehr (23)

Radweg neben Straßenbahn = Tod und Verderben

Radwegführung gut: getrennt von Autos und beidseitig befahrbare Richtung der Osttrasse

Radverkehr zwischen Bahn und PKW-Spur ist furchtbar (9)

Aufgrund Radfahr-Erfahrung: keine 2-Wege-Rollspuren, Räumliche Trennung Rad- & Fußweg

Die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an den Brückenköpfen ist wichtig (keine Kreuzungen)

Fahrspur in der Mitte finde ich gefährlich (3)

Bitte Radwege- und Auto-spuren durch physische Barrieren trennen (5)

Radspur mittig = negativ Radfahrer werden wohl direkter Blendung durch LED der Autos ausgesetzt

Sichere Radwege mit räumlicher Trennung von Kfz und ohne Schienenkreuzung

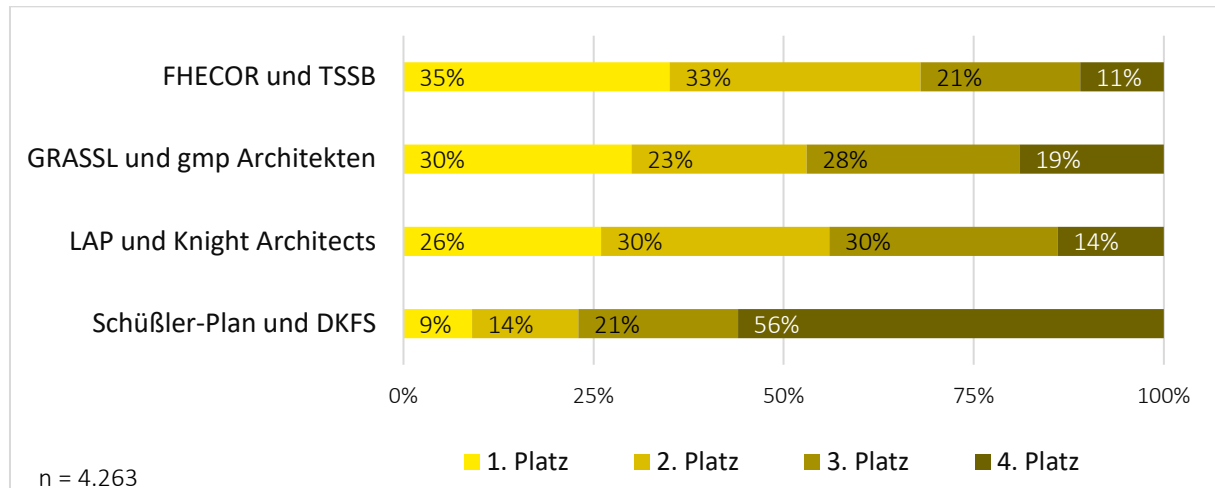
Anlage 15: Anregungen auf der Feedbackwand zum Thema Resonanz und Anregungen zur Beteiligung

Resonanz und Anregungen zur Beteiligung

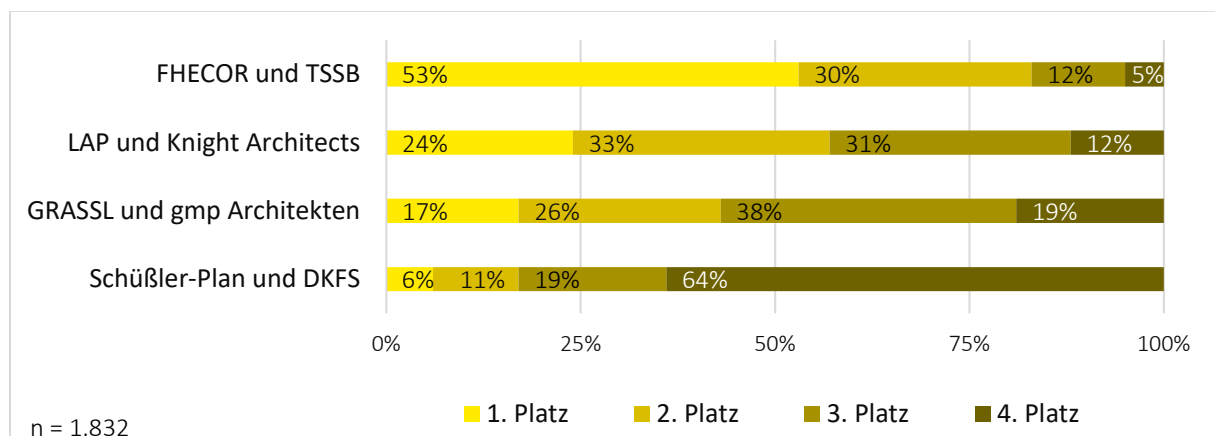
Positives Feedback zur Ausstellung (34)	Positives Feedback zur Beteiligung allg. (15)	Hinweise zur Beteiligung /Ausstellung (9)	Feedback zu den Modellen (4)	Feedback zu carolaVOTE (3)	Allgemeine Hinweise (6)
Gelungene Ausstellung (10)	Schön, dass wir Mitspracherecht haben! (2)	Auf den Tafeln fehlen Angaben zu Baukosten, Bauzeiten, lfd. Wartungskosten, ... (6)	Vorstellung der Projekte ist ok – durch die Simulation werden die Vorschläge erst vergleichbar. Danke, für die Erstellung!	Wo ist die analoge Abstimmung möglich? Es gibt noch Bürger die ohne den digitalen Diktat leben und mitwirken möchten!	Die Plakatwände sollten nicht vor den Fenstern stehen. Beim Betrachten wird man von oben geblendet
Tolle Präsentation, danke! (4)	Danke, für die intensive Bürgerbeteiligung (6)	Ich wünsche mir eine vergleichende Darstellung (z. B.) übereinander legen	Die originale Königin Carolabrücke als Modell wäre schön gewesen (2)	Abstimmung zu kompliziert. Es hätten vier Knöpfe gereicht.	Die Auswertungen der Hinweise / Meinungen als Übersicht bitte veröffentlichen! (3)
Gute Betreuung der Umfrage (4)	Super Bürgerbeteiligung → mehr davon!	Ausstellung gut, ursprüngliche Veröffentlichung intransparent	Modellansichten sehr anschaulich	Das Votum ist zu kompliziert!	Bitte eine Zusammenfassung der vielen Feedbackkarten!
Sehr gute Erklärung der Fragen (4)	Cool, dass man mitentscheiden kann! (2)	Man hätte den Bürgern von Anfang an mehr Informationen zutrauen und somit vorzeitige Urteile vermeiden können			Die offene Ausstellung ist sehr gut. Ich hoffe, auf die Bürger wird auch gehört
Schöner Rundgang (4)	Bürgerbeteiligung ist eine sehr gute Idee! Spannend wird das Resultat				
Sehr gute und informative Ausstellung (5)	Tolle Präsentationen, öffentlichkeitswirksam + Mitnahme der Bevölkerung → zukunftsweisend				
Sehr schöne Ausstellung, hat mir bei meiner Entscheidung geholfen (2)	Danke, dass wir Kinder mitbestimmen dürfen (2)				
Danke! Für die vielen wunderbaren Entwürfe von den Büros					

Anlage 16: Gesamtranking außerhalb von Dresden

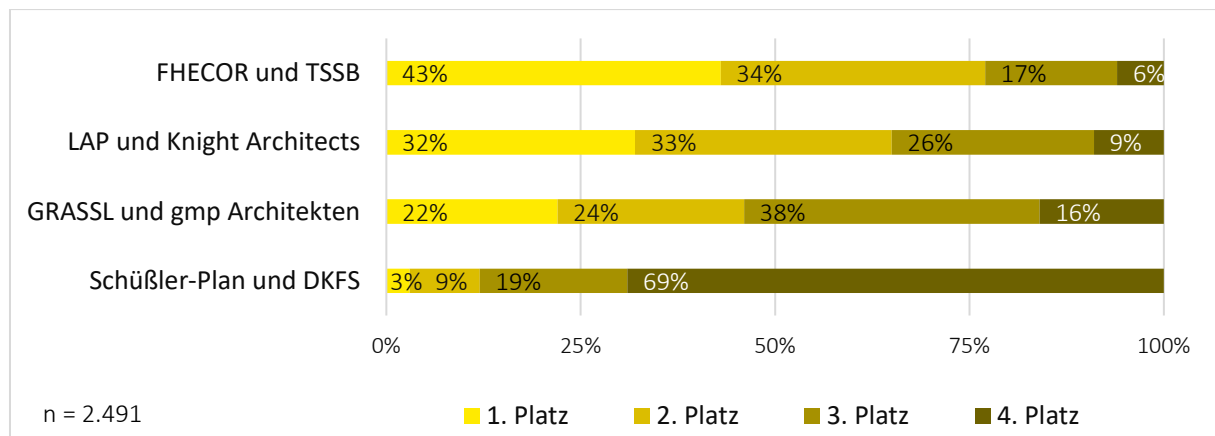
Auch bei den Teilnehmenden außerhalb Dresdens liegt FHECOR und TSSB mit 35 % auf Platz 1. GRASSL und gmp Architekten folgen mit 30 % auf Platz 2, vor LAP und Knight Architects mit 26 %. Schüßler Plan und DKFS erreichen mit 9 % Platz 4. Damit fällt das Ergebnis außerhalb Dresdens ausgeglichener aus als unter den Dresdner Teilnehmenden.

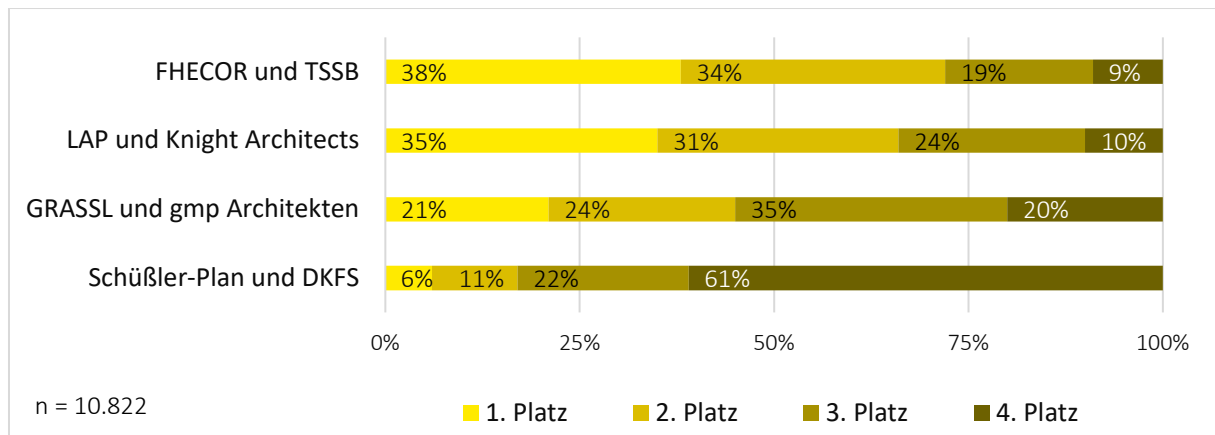
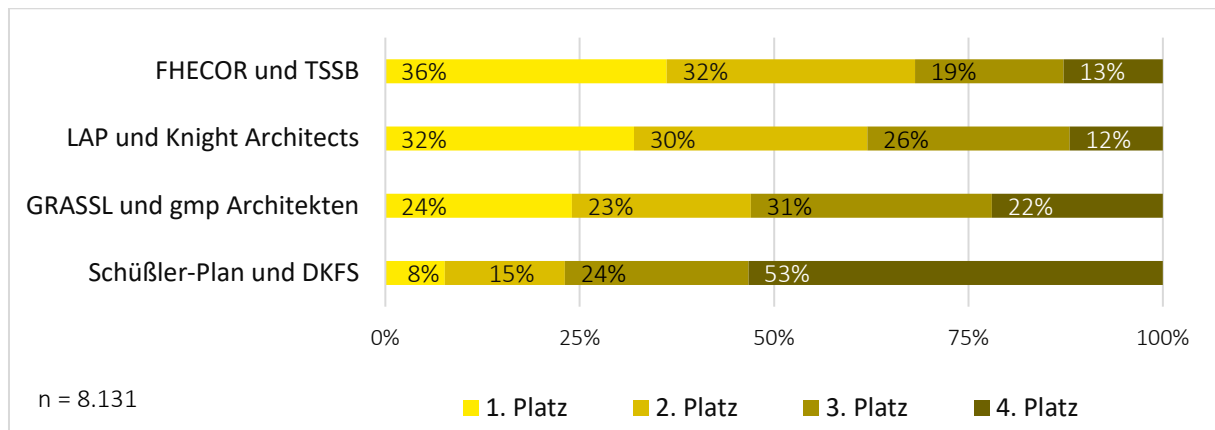
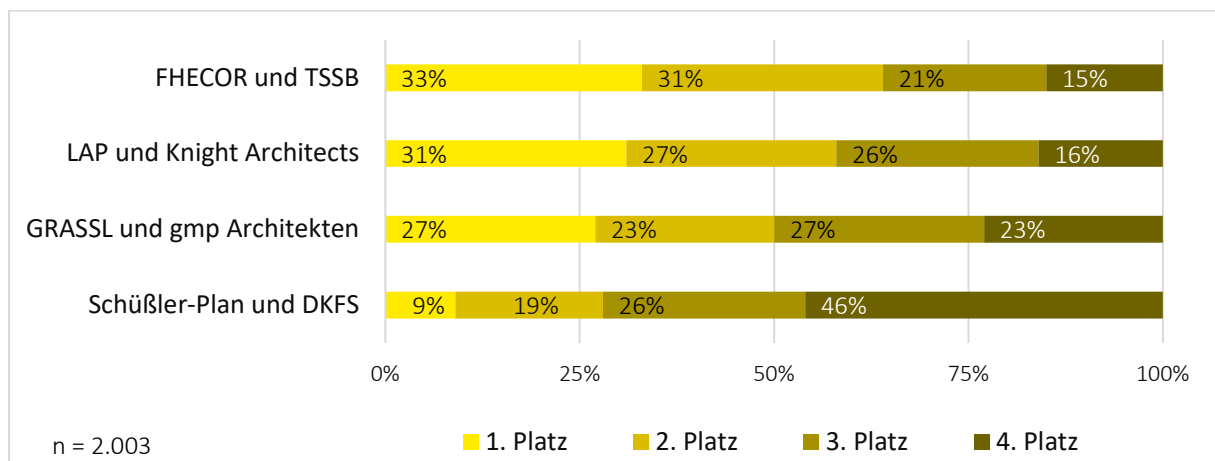


Anlage 17: Ranking Altersgruppe unter 18 Jahre

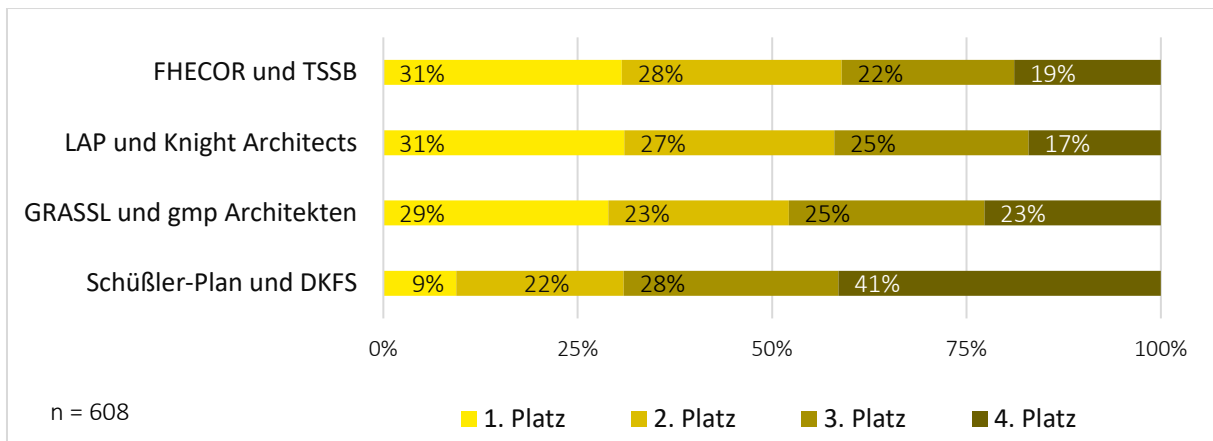


Anlage 18: Ranking Altersgruppe 18 - 24 Jahre

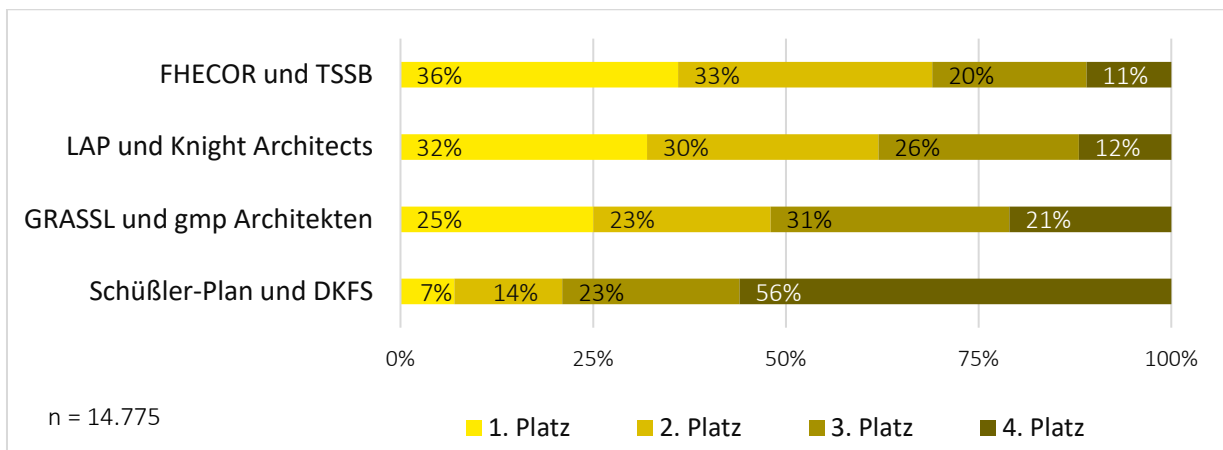


Anlage 19: Ranking Altersgruppe 25 - 44 Jahre**Anlage 20: Ranking Altersgruppe 45 - 64 Jahre****Anlage 21: Ranking Altersgruppe 65 - 74 Jahre**

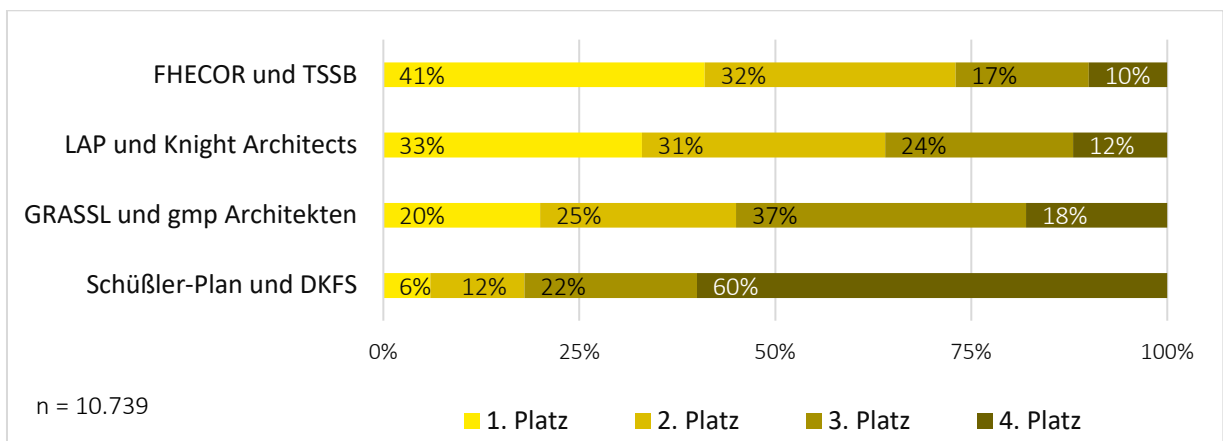
Anlage 22: Ranking Altersgruppe 75 Jahre und älter



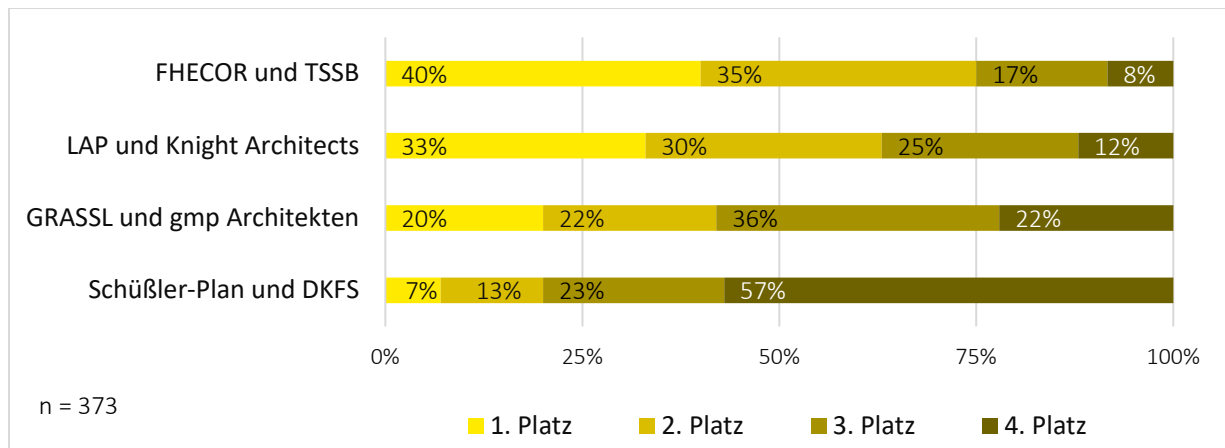
Anlage 23: Ranking nach Geschlecht, männlich



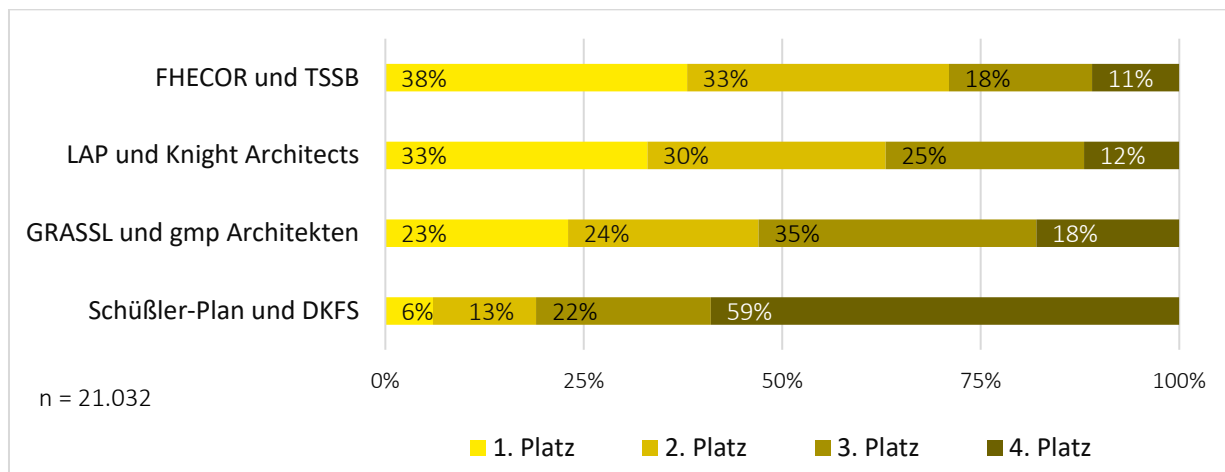
Anlage 24: Ranking nach Geschlecht, weiblich



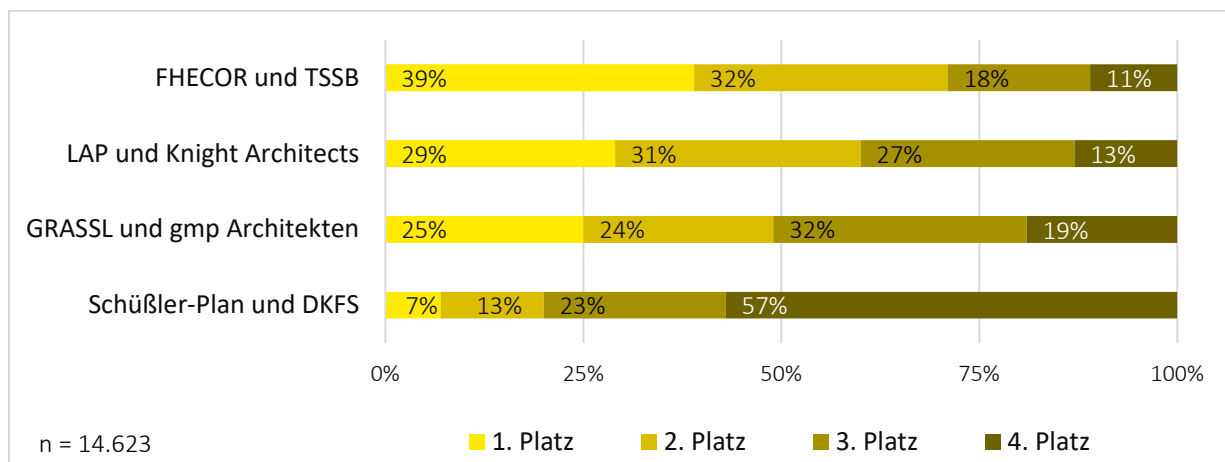
Anlage 25: Ranking nach Geschlecht, divers



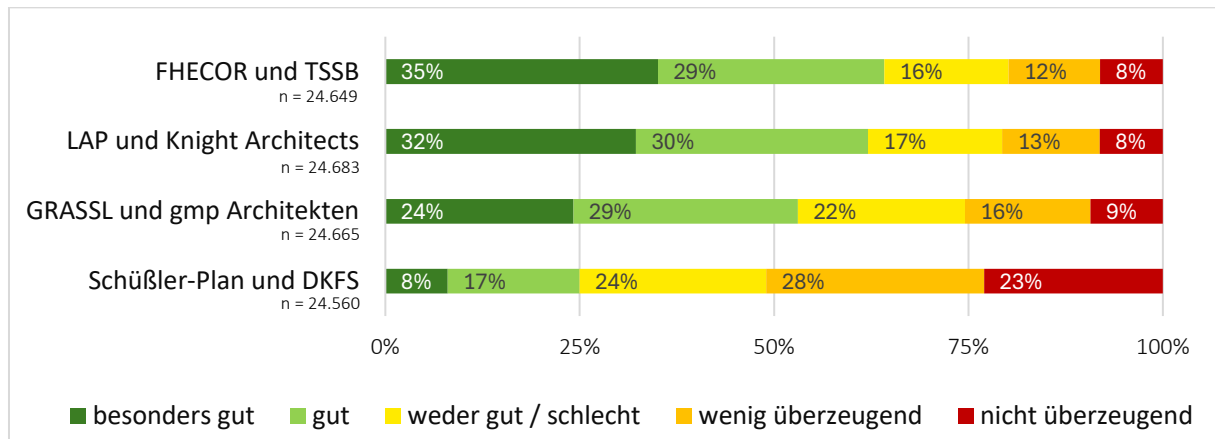
Anlage 26: Ranking von Teilnehmenden, die die Brücke mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, mit Fahrrad, mit ÖPNV) genutzt haben



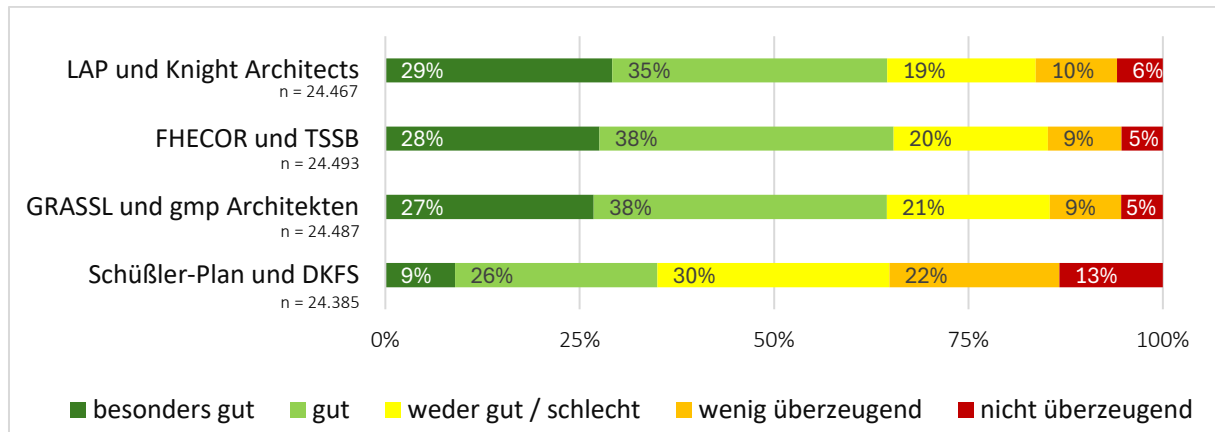
Anlage 27: Ranking von Teilnehmenden, die die Brücke mit dem motorisierten Individualverkehr genutzt haben



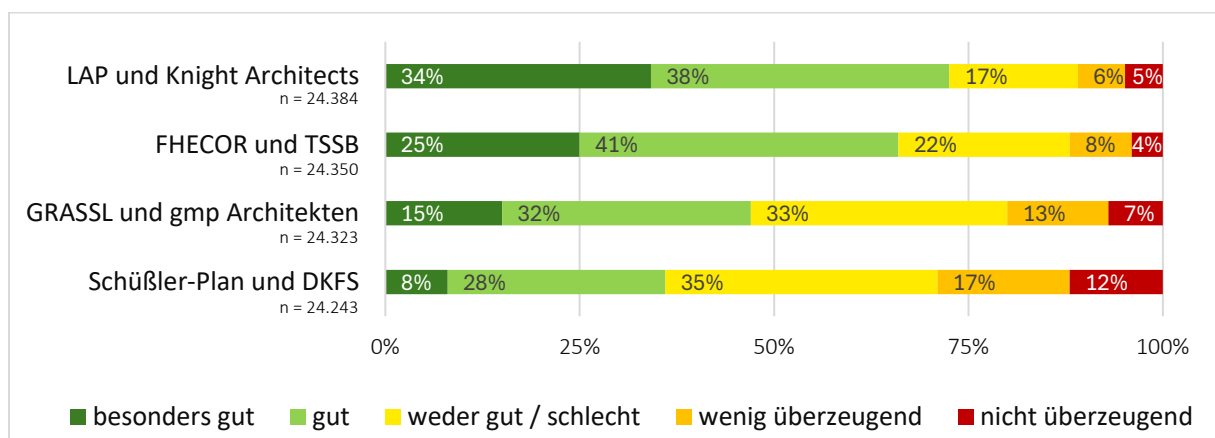
Anlage 28: Stapeldiagramm für das Kriterium Gestaltung, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



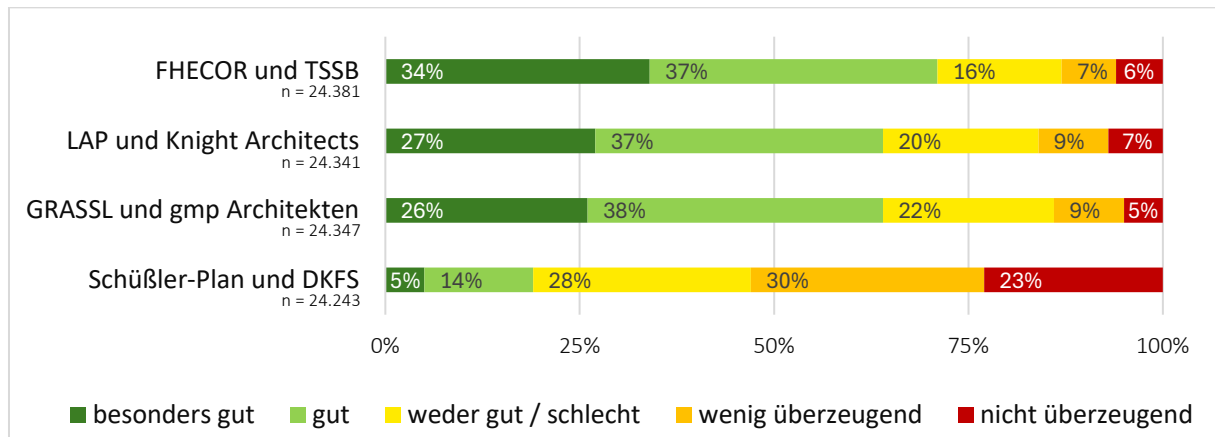
Anlage 29: Stapeldiagramm für das Kriterium Aufenthaltsqualität, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



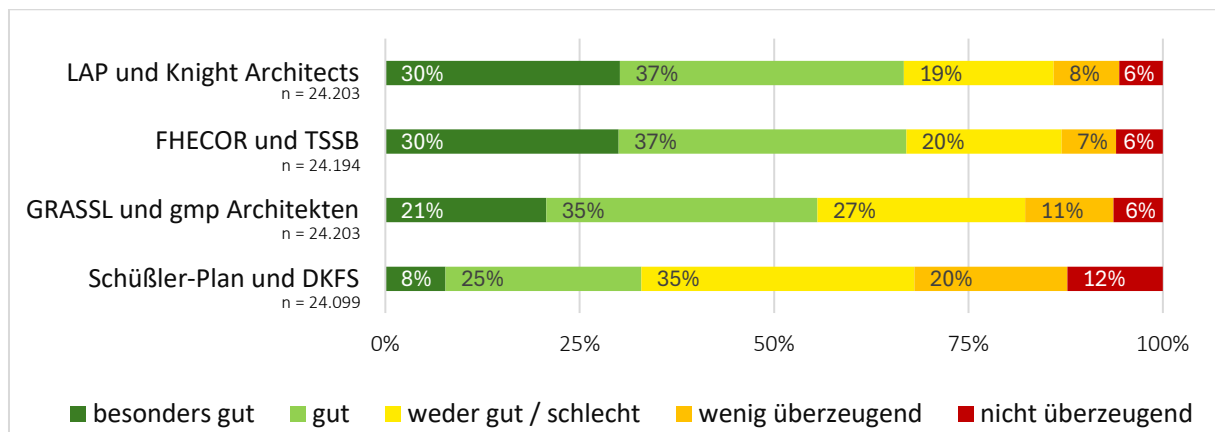
Anlage 30: Stapeldiagramm für das Kriterium Bezüge Stadt und Land, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



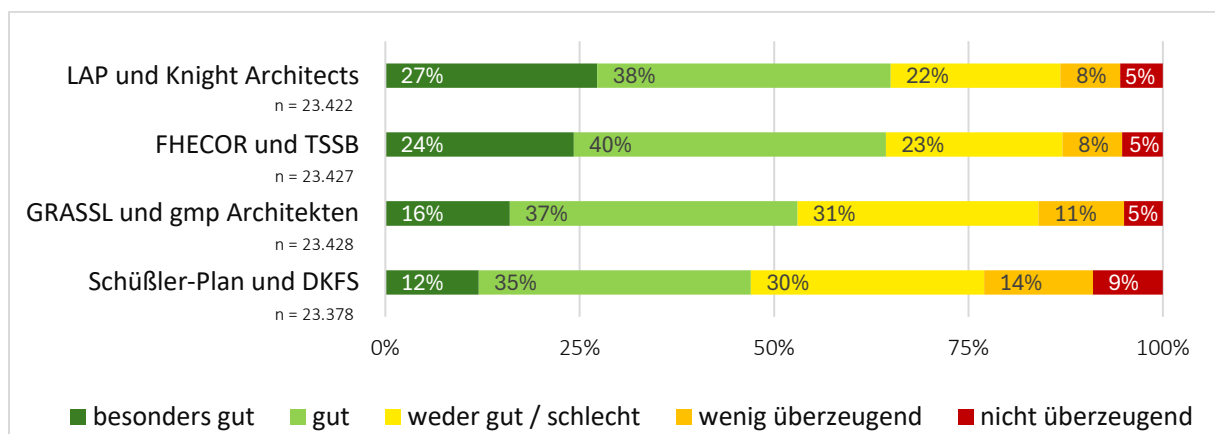
Anlage 31: Stapeldiagramm für das Kriterium Materialität, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



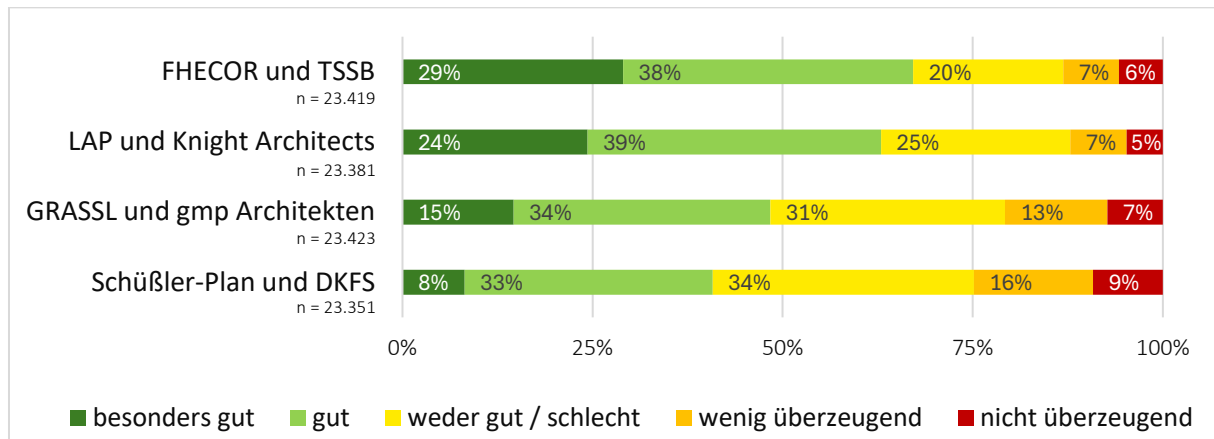
Anlage 32: Stapeldiagramm für das Kriterium Besonderheiten (Städtebau & Architektur), sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



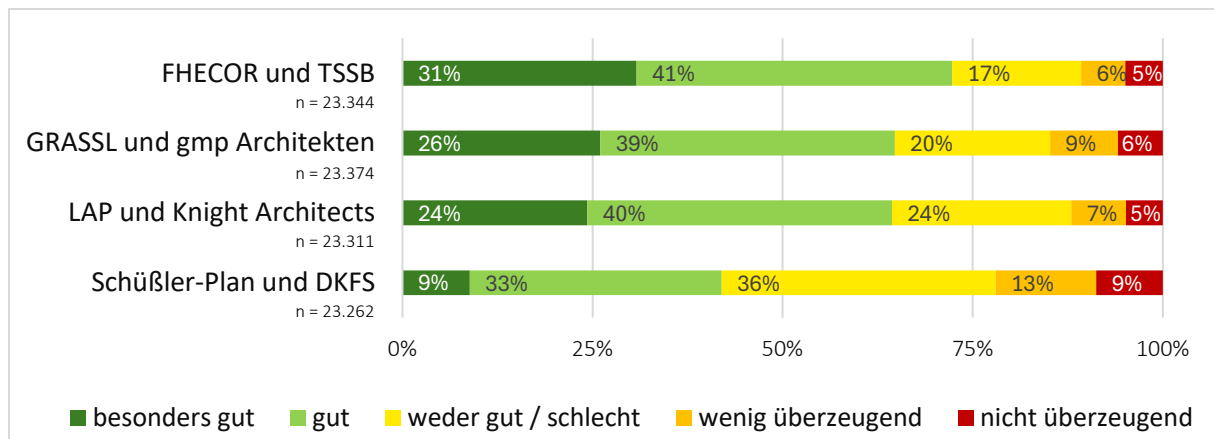
Anlage 33: Stapeldiagramm für das Kriterium Anbindung, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



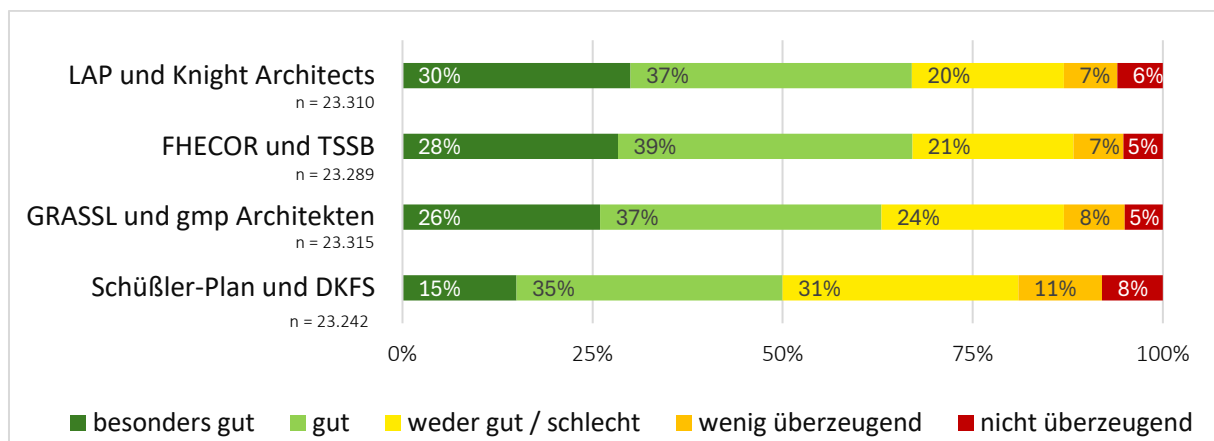
Anlage 34: Stapeldiagramm für das Kriterium Rad- und Gehwege, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



Anlage 35: Stapeldiagramm für das Kriterium Verkehrsführung, sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



Anlage 36: Stapeldiagramm für das Kriterium Besonderheiten (Technik und Verkehr), sortiert nach Reihenfolge besonders gut bis nicht überzeugend (doppelt grün bis doppelt rot)



Anlage 37: Einzelevaluationen der Kinder- und Jugendbeteiligung

3.1)

Rahmendaten

Datum	02.07.2026
Namen der durchführenden Person	Gregor S.
Einrichtung	145. OS in Dresden
gesamte Anzahl Klassen	2 Klassen

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
8a	21
8c	24

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- gerne viel Sitzmöglichkeiten auf der Brücke
- vielleicht einen Skatepark oder Spielplatz
- Fahrradwege nicht neben Autos
- nicht mehr einstürzen
- Unten ein Shop
- soll zu den anderen Brücken passen
- Pflanzen, Bäume
- Platz für die Straßenbahn
- Sandstein
- Fahrradweg breit genug
- Eine Möglichkeit für Aufenthalt (der Wal kam super an)

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
19	2	
22	2	

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
17	4	
13	9	

Kritik am Vote

- Brücken konnte man auf den Bildern nicht wiedererkennen
- Namen der Brücken konnte man sich nicht merken

3.2)

Rahmendaten

Datum	30.06.2026
Namen der durchführenden Person	Vincent H.
Einrichtung	145. OS in Dresden
gesamte Anzahl Klassen	5 Klassen

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
7 d	27
7 a	25
7 e	26
8 b	22
8 d	22

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- soll ins Stadtbild passen
- Sandstein wäre cool
- gerne viel Sitzmöglichkeiten auf der Brücke
- vielleicht einen Skatepark oder Spielplatz unterhalb der Brücke, Neustadt Seite
- Getränke und Snackautomaten unterhalb der Brücken
- Im Sommer sollen die Bänke überdacht sein; auf der Brücke, zwischen den Lampen Sonnensegel spannen
- Wasserbrunnen und Sprühnebelanlagen
- breitere Fußwege und Fahrradwege
- gerne eine Art 2. Fahrradweg für Inliner, Roller, Scooter, etc.
- Bepflanzung bei den Bänken und auf der Brücke

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
122		

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
100	22	

Kritik am Vote

-

3.3)

Rahmendaten

Datum	01.07.2026
Namen der durchführenden Person	Martin G.
Einrichtung	107.OS
gesamte Anzahl Klassen	4

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
7 a	3
7b	5
8a	4
8b	2

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Viele Balkone
- Fußwege und Radweg

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
9	3	2

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
9	4	1

Kritik am Vote

-

3.4)

Rahmendaten

Datum	30.06.2026
Namen der durchführenden Person	Martin G.
Einrichtung	BSZ Wirtschaft
gesamte Anzahl Klassen	4x12

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
12 1-4	14
12 1-4	14

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Soziale Plätze
- Radwege und Fußwege
- Architektur
- Kiosk unter der Brücke
- Modulare Bauweise
- Materialität
- Gestaltung unter der Brücke und Umgebung

Wie findet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
13	1	0

Wie findet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
6	8	0

Kritik am Vote

-

3.5)

Rahmendaten

Datum	30.06.2026
Namen der durchführenden Person	Hanjo M.
Einrichtung	128. Oberschule Dresden
gesamte Anzahl Klassen	3

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
9A	19
9B	18
9C	17

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Gute Fahrradwege
- Anbindung der Radwege an den Elberadweg
- Alle Verkehrsmittel brauchen Platz
- Ordentliche Beleuchtung in der Nacht
- Stabil
- Sicher (das man nicht runterfallen kann)
- Bahn muss Platz drauf haben
- Kein langweiliges Design -> Cooles Lichtkonzept
- Viel Platz für Fußgänger:innen

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
80%	20%	

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
90%	10%	

Kritik am Vote

-

3.6)

Rahmendaten

Datum	30.06.2026
Namen der durchführenden Person	Vincent H.
Einrichtung	Neue Waldorfschule
gesamte Anzahl Klassen	3

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
9 b	21
10 a	21
9 a	20

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- die Brücken sollen ruhig sein
- sollen nicht beschmiert werden
- bitte keine Drogensüchtigen
- nicht so eintönig gestalten
- viel Platz für Fußgänger
- viel Platz für Fahrräder
- guter Blick auf die Altstadt

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
54	3	5

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
51	3	8

Kritik am Vote

- Querformat war doof für die App

3.7)

Rahmendaten

Datum	22.06.2026
Namen der durchführenden Person	Ralf K.
Einrichtung	Gymnasium Dresden Bühlau
gesamte Anzahl Klassen	3

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
GePro 10	20
GePro 9	33
10.2	18

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Sitzmöglichkeiten wären super
- Nicht so Beton lastig war wichtig
- Schlichtheit war wichtig

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
80%	20%	

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
30%	30%	40%

Kritik am Vote

- Voting zu unübersichtlich und keine Vergleichbarkeit
- Ein Vergleich der Kosten wäre schön
- die Kinder verloren beim Voting die Zuordnung zur jeweiligen Brücke

3.8)

Rahmendaten

Datum	23.06.2026
Namen der durchführenden Person	Vincent H.
Einrichtung	35. Oberschule Dresden
gesamte Anzahl Klassen	4

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
8b	15
9b	23
9a	14
8a	25

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- genug Platz zum entspannten Fahrrad fahren
- Grassi Modell sieht entspannt und schlicht aus
- Gerne ungestört laufen
- lieber nicht Fahrrad fahren, wenn man die Spur zwischen Auto und Tram nehmen muss
- TSSB Entwurf schön für Fahrräder
- sollte nicht zu modern sein
- sollte nicht zu klobig sein und zur Stadt passen

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
53	23	1

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
49	27	1

Kritik am Vote

- Alles besser mit Hochkant (Tablet, Handy etc.); den Laptop zu nutzen ist eher unvorteilhaft
- "Einfache Sprache"; nur Zeilen, Einstiegstext, keine hochtrabenden Formulierungen zu den Brücken etc.
- Viele Entwürfe haben die "Besonderheit: Flexibilität" angegeben, dass sie zwischen 2 und 4 Spuren wechseln könnten: aber die Anforderung war ja, dass sie 4-spurig sein soll - große Fragezeichen!

3.9)

Rahmendaten

Datum	22.06.2026
Namen der durchführenden Person	Hanjo M.
Einrichtung	Martin-Andersen Nexö Gymnasium
gesamte Anzahl Klassen	2

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
9A	19
9B	17

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Gute Anbindung an den Elberadweg
- Weniger Spuren
- Sicherer Radweg
- Haltbarkeit

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
90%	10%	

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
75%	25%	

Kritik am Vote

-

3.10)

Rahmendaten

Datum	22.06.2026
Namen der durchführenden Person	Gregor S.
Einrichtung	64. Oberschule Dresden
gesamte Anzahl Klassen	3

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
8b	23
8c	25
8a	24

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Instandhaltung
- genug Platz
- Materialien wie in der Innenstadt
- Aufenthaltsmöglichkeiten
- Dresden Bezug (Wappen)
- moderneres Design

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
23		
25		
24		

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
23		
20	5	
21	3	

Kritik am Vote

- noch besser durch das Tool geführt werden

3.11)

Rahmendaten

Datum	22.06.2026
Namen der durchführenden Person	Hanjo M.
Einrichtung	Gymnasium Johannstadt
gesamte Anzahl Klassen	1

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
9/3	18

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Gute Anbindung an den Elberadweg
- Sollte ins Stadtbild passen
- Sollte eine eigene Persönlichkeit haben
- Sollte nicht so dick auftragen und schlicht sein

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
100%		

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
89%	11%	

Kritik am Vote

-

3.12)

Rahmendaten

Datum	19.06.2026
Namen der durchführenden Person	Hanjo M.
Einrichtung	Vitzthum Gymnasium Dresden
gesamte Anzahl Klassen	4

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
7A	29
7B	28
7C	25
7D	26

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Genug Platz für den Rad- und Fußverkehr
- Raum für Stadtgrün
- Platz für die Tram
- Eleganz / Altstadtoptik erhalten / Sandstein verbauen
- Schneller Wiederaufbau
- Stabilität & Sicherheit

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
100 %		

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
100%		

Kritik am Vote

-

3.13)

Rahmendaten

Datum	18.06.2026
Namen der durchführenden Person	Gregor S.
Einrichtung	Bertolt-Brecht Gymnasium
gesamte Anzahl Klassen	3

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
9/1	23
8/3	18
8/2	19

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- zwischen Bahn und Auto und Fahrrad genug Platz (räumliche Abgrenzung) -> ungern zwischen Bahn und Auto
- keine optisch simplistische Brücke,
- Außenbereich (Unterführung) gestaltet,
- Sandstein als Optik/Materialität
- nicht zu modern
- guter Aufenthaltsort
- gute Fuß- und Fahrradwege
- gut zur Altstadt passt, nicht zu modern
- alle Altersklassen bedacht (besonders bei Aufenthaltsmöglichkeiten)
- nicht zu teuer
- Anbindung an die Brücke
- soll sich gut in das Stadtbild einfügen, nicht zu modern
- Gestaltung der Freizeiträume, grüne Plätze

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
23		
11	7	
19		

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
11	12	
15	3	
13	6	

Kritik am Vote

- schwer zu erkennen was gemeint ist ohne fachlichen Bezug
- manchmal verwirrt was man bewertet, größere Überschrift Kriterien,
- manchmal standen zu manchen Punkte (Kriterien) noch andere Dinge
- komplexe Texte, Zeit knapp wenn man liest
- Texte zu komplex
- Bilder schwer zu beurteilen
- sehr viel Text, wenig Zeit
- Bilder verwirrend dargestellt
- beim abschließenden Ranking keine Bilder der Brücke daneben

3.14)

Rahmendaten

Datum	17.06.2026
Namen der durchführenden Person	Martin G.
Einrichtung	Dreikönigsgymnasium
gesamte Anzahl Klassen	4

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
9a	10
9b	4
9c	5
9d	2

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Sitzgelegenheiten
- Ästhetik des Gesamtwerkes
- Einfügen in Gesamtumgebung (Altstadt/Neustadt)
- Gesamtbild bei Nacht/Beleuchtung
- Zu- und Abgang für Radfahrer und Fußgänger

Wie findet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
alle oben		

Wie findet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
alle oben		

Kritik am Vote

-

3.15)

Rahmendaten

Datum	16.06.2026
Namen der durchführenden Person	Ralf K.
Einrichtung	Julius-Ambrosius-Hülße-Gymnasium
gesamte Anzahl Klassen	6

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
8.1	18
8.2	19
10.1	18
10.2	21
9.1	26
9.2	25

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Bepflanzung auf der Brücke sollte möglich sein
- Bahnen sollen in der Mitte fahren

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
90%	10%	

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
70%	30%	

Kritik am Vote

- Kleines Bild bei der Favorisierung zu jeder Brücke wäre sehr hilfreich
- Die Kinder erinnerten sich nicht mehr an die Namen und den Zusammenhang zu den Entwürfen

3.16)

Rahmendaten

Datum	16.06.2026
Namen der durchführenden Person	Martin G.
Einrichtung	Marie-Curie Gymnasium
gesamte Anzahl Klassen	1

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
6d	26

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Material,
- Sicherheit,
- Beleuchtung,
- Einfügen ins Stadtbild
- Sitzgelegenheit mit Wal kam super an
- Bepflanzung der Brücke

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
Volle Zustimmung		

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
Sehr hoch		wenige

Kritik am Vote

-

3.17)

Rahmendaten

Datum	15.06.2026
Namen der durchführenden Person	Martin G.
Einrichtung	Pestalozzi Gymnasium
gesamte Anzahl Klassen	11

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
9/1	27
7/2	27
9/3	20
9/4	19
9/2	21
7/3	26
7/1	22
11/1,11/2,11/3,11/4	82

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Fahrradwege
- Design
- Balkone
- Details unter der Brücke wie Wal
- Optik
- Materialität
- Sicherheit der Fußwege
- Sitzmöglichkeiten
- Begrünung

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
3/4	1/4	0

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
4/6	1/6	1/6

Kritik am Vote

-

3.18)

Rahmendaten

Datum	15.06.2026
Namen der durchführenden Person	Ralf K.
Einrichtung	Berthold-Brecht Gymnasium
gesamte Anzahl Klassen	11

Teilnehmende Schülerinnen & Schüler

Klasse	Anzahl der Schüler
10	17
11. LK Ge	11
11. LK Bio	9
11. LK Ph	19
11. LK Ch	11
11. LK Eng 1	18
11. LK Eng 2	19
11. LK Eng 3	17
8.4	26
9.2	26
9.5	26

Feedback

Was ist euch für den Neubau der Brücke am wichtigsten?

- Soll Fahrradfreundlich sein
- Der Aufenthalt darunter soll schön sein
- Soll bitte nicht Aussehen wie Carolabrücke 2.0.
- Es sollen Bänke drauf sein.
- Bepflanzen der Brücke sollte Möglich sein

Wie fandet ihr es, eure Meinung zu den Brücken abgeben zu können?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
70%	30%	

Wie fandet ihr die Umsetzung von carolaVOTE?

 Daumen Hoch	 Neutral	 Daumen runter
60%	40%	

Kritik am Vote

- Die Kategorien sollten vergleichbarer sein. Bilder zu unterschiedlich.
- Kriterien konnten schwer den Entwürfen zugeordnet werden.

Anlage 38: Brücken-Checker-Bogen der Kinderbeteiligung

Quelle: Kinder- und Jugendbüro Dresden

Brücken- Checker- Bogen :)					
Das checkst du:	LAP und Knight Architects 	FHECOR und TSSB 	Schüler-Plan und DKFS 	GRASSL und gmp Architekten 	Platz für deine Gedanken
STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR					
Gestaltung  Wie sieht die Brücke aus? Welche Form hat sie und wie wirkt sie?					
Aufenthaltsqualität  Wie gut können sich Menschen auf und unter der Brücke bewegen und sie nutzen?					
Bezüge  Wie passt die Brücke in die Stadt und ihre Umgebung?					
Material  Woraus besteht die Brücke und welche Kleinigkeiten fallen dir auf?					
Besonderheiten  Was ist das Besondere an dieser Brücke? Was ist anders als bei den anderen Brücken?					
VERKEHR UND TECHNIK					
Anbindung  Wie kommst du zur Brücke und von dort weg?					
Rad- und Gehwege  Wie können Menschen zu Fuß oder auf dem Rad zur Brücke laufen oder fahren?					
Verkehrsführung  Wie gelingt ein sicheres Miteinander von Menschen, Fahrrädern, Autos und Bussen auf der Brücke?					
Besonderheiten  Was ist besonders/anders als bei den anderen Brücken?					

Anlage 39: Auswertung Brücken-Checker-Bogen der Kinderbeteiligung

Quelle: Kinder- und Jugendbüro Dresden

Gesamtauswertung

Auswertung Brücken-Checkerbögen Carolabrücke [Kinderbeteiligung KiJuB]

Kriterien Brückenmodell	LAP (gelbes Dreieck)					FHECOR (blauer Kreis)					Schüler-Plan (grünes Quadrat)					GRASSL (oranges Fünfeck)				
Bewertungsskala	-2	-1	0	1	2	-2	-1	0	1	2	-2	-1	0	1	2	-2	-1	0	1	2
STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR	54	38	149	246	265	12	25	66	185	439	86	88	237	207	122	42	74	202	279	165
Gestaltung	15	8	32	46	60	3	1	18	33	106	19	30	56	33	25	6	22	33	67	38
Aufenthaltsqualität	7	8	31	66	47	1	1	6	31	94	20	23	55	40	18	13	11	56	46	25
Bezüge	14	9	28	45	60	1	6	16	45	86	15	18	44	52	29	6	24	32	54	41
Material	5	4	36	49	40	2	12	15	50	62	10	17	36	55	24	9	9	39	59	26
Besonderheiten	13	9	22	40	58	5	5	11	26	91	22	23	46	27	26	8	8	42	53	35
Bewertungsskala	-2	-1	0	1	2	-2	-1	0	1	2	-2	-1	0	1	2	-2	-1	0	1	2
VERKEHR UND TECHNIK	56	51	137	168	137	10	9	75	176	306	68	86	2	94	98	45	62	171	200	92
Anbindung	9	8	30	58	32	2	2	25	46	68	12	20	38	47	28	7	17	42	60	20
Rad- und Gehwege	19	20	37	44	24	2	1	17	43	78	14	26	51	32	23	22	17	39	46	23
Verkehrsführung	16	16	39	33	32	3	3	13	47	82	14	19	47	36	29	9	16	47	45	23
Besonderheiten	12	7	31	33	49	3	3	20	40	78	28	21	31	36	18	7	12	43	49	26

Anzahl der Kinder (gesamt)	Alter	7	8	9	10 k.A.	165
weiblich	15	25	25	9	10	84
männlich	16	12	17	15	13	73
Kind (ohne Angabe)	1	1	1	1	1	8
	31	38	42	24	30	165

Lieblingsbrücke
(= gefällt mir am besten)

Dreieck	43
Kreis	89
Quadrat	10
Fünfeck	10
keine Angabe	12
die alte Carolabrücke	1
Gesamtangabe Lieblingsbrücke	165

Entdecker*innen – Tour Stadtforum und CAROLABRÜCKE

Schön, dass Du heute gemeinsam mit uns das Stadtforum und die Ausstellung zu den Modellen der Carolabrücke erkundest. Wir starten damit Dresden's Agora „unter die Lupe zu nehmen“.



Danach schauen wir uns die Ausstellung mit den 4 Modellen für eine neue Carolabrücke an. Und dann macht ihr den „Brücken-Check“.

...und jetzt geht's los!

Die Ausstellung zur Carolabrücke befindet sich im Stadtforum, und zwar in der ‚Agora‘. Was bedeutet Agora?

1. Es ist ein hebräisches Wort und heißt so viel wie „große Halle“ oder Stadthalle.
2. Ist ein altgriechisches Wort. Die Agora ist im alten Griechenland der zentrale Platz einer Stadt und der Versammlungsort für Bürger.
3. Kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „Ort für alle“.

Wie viele Partnerstädte hat Dresden?



1. 12
2. 13
3. 14

Welche Partnerstadt liegt am nächsten an Dresden?

..... km

Welche Partnerstadt ist am weitesten entfernt?

1. Brazzaville
2. Columbus
3. Hangzou

Im Stadtforum kannst du viele Sachen machen.

Schau dir die beiden Bilder auf der Rückseite in Ruhe an. Kreise ein, was im rechten Bild anders ist als links. Kreuze am Ende des Tages an, was wir heute hier gemacht haben.

4Modelle für eine neue Brücke

Schau dir jetzt in Ruhe die Ausstellung an.

Damit du leichter wieder erkennst, um welchen Entwurf es sich handelt haben wir jedem Symbol noch eine Farbe gegeben.

Wenn ihr mit dem Entdeckerbogen fertig seid, dürft ihr checken, ob ihr jeweils 4Bilder bzw. Bildausschnitte dem passenden Entwurf zuordnen könnt.

Schüler-Plan
und DKFS



LAP und Knight
Architects



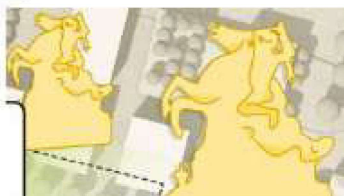
FHECOR
und TSSB



GRASSL und
gmp Architekten



Wie oft findest du die Statuen der Brückenpferde in der Ausstellung zur Carolabrücke?



Brückenpferde als Portal zur Brücke

Wie viele Balkone hat das Modell von GRASSL und gmp Architekten?



Schon gewusst: die allererste Carolabrücke hatte auch Balkone ;).

Schau dir das Video zu den Brückenmodellen – welche Farben haben die Wege im Modell von Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architekten?

1. grau mit weißer Fahrbahnmarkierung
2. grau (ohne Markierungen)
3. schwarz, weiß, altrosa
4. hell und dunkler grau, altrosa



Was gibt es nur im Brückenmodell von FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft?

1. Plätze/Flächen zum Skaten
2. Sitzgelegenheiten unter der Brücke
3. einen Spielplatz
4. ein Brückenmuseum

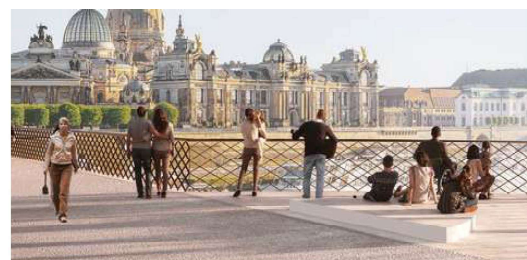
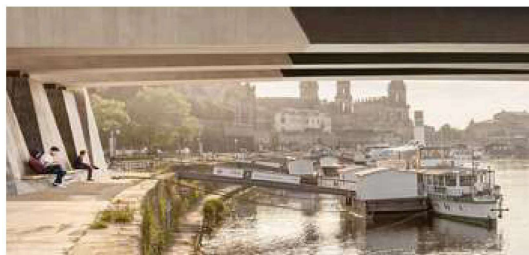


Kreuze an, aus welchen Materialien die Brücke im Modell von Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS besteht:

1. Beton, Stahl, Sandstein, Holz
2. Beton, Stahl, Porphyry, Holz
3. Asphalt, Stahl, Sandstein, Holz
4. Beton, Bronze, Sandstein, Holz



Ordne folgende Bilder den verschiedenen Modellen zu:



Danke für's Mitmachen und viel Spaß beim Brücken-Check !

Anlage 41: Qualitative Auswertung Grundschulworkshops kategorisierte Gesamtübersicht

Qualitative Auswertung Grundschulworkshops Carolabrücke

Kinder- und Jugendbüro Dresden – kategorisierte Gesamtübersicht

Der „Checker-Bogen“ zur Begehung der Carolabrücke umfasst eine quantitative Abfrage zur Bewertung der Brücken sowie eine qualitative Abfrage zu drei Aussagen zur Vervollständigung:

1) Wunsch = „Wenn ich mir noch etwas wünschen dürfte, gäbe es auf/an/unter/neben der neuen Brücke noch...“

2) Vergessen = „Daran haben die Architekt*innen nicht gedacht...“

3) Anmerkung = „Das muss ich unbedingt noch loswerden...“

Im Rahmen der Workshops wurde den Schüler*innen freigestellt, ob und welche Aussagen sie vervollständigen. Es wurde lediglich darum gebeten, das Feld zur „Lieblingsbrücke“ auszufüllen. Die Ergebnisse der Lieblingsbrücke sind in der Tabelle zur quantitativen Auswertung (Detailauswertung) zu finden.

Alle Einzelantworten wurden in Kategorien zusammengefasst, um mehr Übersichtlichkeit zu gewährleisten. In diesem Dokument sind zwei Tabellen zu finden.

Tabelle 1: Die erste Tabelle befasst sich mit einem Überblick je nach Häufigkeit der Nennungen und benennt allgemeine Kategorien. Die Spalte „Schwerpunkt der Nennungen“ spiegelt wieder, in welchem der drei Felder (Wunsch, Vergessen, Anmerkung) die meisten Antworten passend zur jeweilige Kategorie gegeben wurden.

1 · Überblick: Themen nach Häufigkeit

Rang	Kategorie	Nennungen	Schwerpunkt der Nennungen
1	Gastronomie	15	Wunsch
2	Spiel & Bewegung	13	Vergessen und Wunsch
3	Grünanlagen & Natur	12	Vergessen, Wunsch und Anmerkung
4	Verbesserung Radverkehr	11	Wunsch, Vergessen und Anmerkung

Rang	Kategorie	Nennungen	Schwerpunkt der Nennungen
5	Balkone & Aussicht	10	Wunsch
6	Elemente zur Erinnerung, Kunst & Farbgestaltung	9	Vergessen
7	Sitzgelegenheiten & Aufenthalt	8	Vergessen und Wunsch
8	Bade- und Angelmöglichkeiten	7	Wunsch
9	Sicherheit & Geländer	7	Vergessen
10	Mehr oder andere Beleuchtung	4	Wunsch und Vergessen
11	Fußwege & Barrierearmut	4	Wunsch
12	Bauwerk & Konstruktion	4	Wunsch und Vergessen
13	Beteiligungsprozess (Meta-Ebene)	2	Anmerkung
14	ÖPNV-Anbindung	1	Vergessen
	Gesamt	107	

Tabelle 2: Die zweite Tabelle schlüsselt die in Tabelle 1 benannten Kategorien auf. So werden in der „Spalte“ Einzelnennung Antworten aus den Feldern Wunsch, Anmerkung und Vergessen konkretisiert. Die „Spalte“ Bezug zeigt auf, ob sich die Antworten auf alle Brückenmodelle beziehen bzw. kein Brückenmodell konkret benannt wurde („allgemein“) oder welches Modell im Zusammenhang mit der gegebenen Antwort benannt wurde.

2 · Detailauswertung nach Kategorien

Kategorie	Gesamt	Einzelnennung	Nennungen	Frage	Bezug
Gastronomie	15	Café	2	Wunsch	allgemein
		Dönerladen	6	Wunsch/Vergessen	Allgemein
		Eisladen	3	Wunsch/Vergessen	allgemein
		Kiosk (unter der Brücke)	4	Wunsch	allgemein

Kategorie	Gesamt	Einzelnenennung	Nennungen	Frage	Bezug
Spiel & Bewegung	13	Spielplatz	7	Wunsch und Vergessen	Allgemein
		Spielplatz für größere Kinder	1	Anmerkung	Allgemein
		Sportplatz	5	Wunsch	Allgemein
		Spielplatz	7	Wunsch und Vergessen	Allgemein
Grünanlagen & Natur	12	Bäume	3	Vergessen	allgemein
		Mehr Grün	3	Anmerkung	allgemein
		Bäume (auf der Fahrbahn)	4	Wunsch	allgemein
		Einen Wald	2	Wunsch	allgemein
Verbesserung Radverkehr	11	Fahrräder nicht in der Mitte führen	8	Wunsch	GRASSL und gmp Architekten
		Radweg neben dem Fußweg	1	Vergessen	allgemein
		Hügel für die Fahrradfahrer	1	Anmerkung	allgemein
		Sicherheit auf den Radwegen	1	Vergessen	allgemein
Balkone & Aussicht	10	Balkone	3	Wunsch	allgemein
		Balkone	1	Wunsch	allgemein
		Fernglas auf der Brücke	6	Wunsch	allgemein
Elemente zur Erinnerung, Kunst & Farbgestaltung	9	Zeitkapsel	3	Vergessen	allgemein
		Statuen auf der Brücke	2	Vergessen	Allgemein
		Mehr Farbe	1	Vergessen	Allgemein
		Photokiste	1	Vergessen	Allgemein
		Lesecke	1	Wunsch	Allgemein
		Legoladen	1	Vergessen	Allgemein
	8	(Mehr) Sitzplätze	5	Wunsch	allgemein

Kategorie	Gesamt	Einzelnenennung	Nennungen	Frage	Bezug
Sitzgelegenheiten & Aufenthalt		Hängematte	1	Wunsch	allgemein
		Lehne für Sitzbank	1	Vergessen	allgemein
		Fehlende Sitzplätze	1	Vergessen	LAP und Knight Architects
Bade- und Angelmöglichkeiten	7	Ein Schwimmbad	5	Wunsch	allgemein
		Sprungturm zum Baden	1	Wunsch	allgemein
		Angelplätze	1	Wunsch	allgemein
Sicherheit & Geländer	7	Geländer	3	Vergessen	allgemein
		Zäune fehlen	3	Vergessen	allgemein
		Weg zur Brücke führt direkt zu den Schienen	1	Vergessen	allgemein
Mehr oder andere Beleuchtung	4	Lichter	1	Wunsch	FHECOR und TBBS
		Lichter	1	Wunsch	GRASSL und gmp Architekten
		Lichterketten	1	Vergessen	allgemein
		Altmodische Lampen	1	Vergessen	allgemein
Fußwege & Barrierearmut	4	Ein bisschen mehr Gehweg	2	Wunsch	allgemein
		Blindenweg	1	Wunsch	allgemein
		Rollstuhlterasse	1	Vergessen	allgemein
Bauwerk & Konstruktion	4	Tunnel in der Brücke	3	Wunsch	allgemein
		Stahlseile	1	Vergessen	

Kategorie	Gesamt	Einzelnenennung	Nennungen	Frage	Bezug
Beteiligungsprozess (Meta-Ebene)	2	Ausstellung kinderfreundlicher gestalten	2	Anmerkung	allgemein
ÖPNV-Anbindung	1	Bahn- und Bushaltestellen auf der Brücke	1	Vergessen	allgemein
Gesamt Nennungen =	107				

Protokoll 6. Sitzung des Begleitgremiums am 18.08.2026

Im Zuge der Vorentwürfe der Mehrfachbeauftragung des Wiederaufbaus der
Carolabrücke

1. Begrüßung

Die Mitglieder des Begleitgremiums finden sich am 18. August 2026 um 15.30 Uhr im Kulturrathaus auf der Königstraße 15 in 01097 Dresden zusammen. Herr Hilbert begrüßt die Sitzungsteilnehmer und stellt die Anwesenheit des Begleitgremiums fest. Es wurden vorher keine Abwesenheiten bekanntgegeben. Herr Hilbert begrüßt die Mitglieder des Begleitgremiums und eröffnet die Sitzung.

Vorstellung des Begleitgremiums:

- Thomas Ladzinski, AfD-Fraktion
- Bettina Kempe-Gebert, CDU-Fraktion
- Susanne Krause, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Stefan Engel, SPD-Fraktion
- Holger Zastrow, Fraktion Team Zastrow
- Benjamin Keckeis, Fraktion DIE LINKE
- Ralf Böhme, Fraktion Bündnis Sahra Wagenknecht
- Patrick Probst, FDP/FB-Fraktion
- Martin Schulte-Wissermann, PVP-Kooperation
- Dirk Hilbert, Oberbürgermeister
- Stephan Kühn, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften
- Stephan Berger, Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung
- Maximilian Meinert, Industrie- und Handelskammer Dresden
- Ralf Donner, Ingenieurkammer Sachsen
- Christian Steinborn, Architektenkammer Sachsen
- André Krause, Handwerkskammer Dresden
- David Tobias, Handelsverband Sachsen
- Markus Löffler, ADAC Sachsen e.V.
- Julian Hommel, ADFC Dresden e.V.
- Karsten Imbrock, VCD Dresden
- Thomas Naumann, Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V., Beratungsstelle barrierefreies Bauen
- Florian Wendler, BUND Regionalgruppe Dresden
- Lutz Hennig, NABU Regionalverband Dresden-Meißen
- Hans-Joachim Jäger, Landesverein Sächsischer Heimatschutz
- Torsten Kulke, Gesellschaft Historischer Neumarkt Dresden
- Christian Bösl, IG Automobil in Dresden

Weitere Anwesende seitens der AGG, der Vorprüfung und der Projektsteuerung:

- Grit Ernst, Projektleitung Neubau Carolabrücke
- Sarah Hamann, Projektleitung Neubau Carolabrücke
- Holger Kalbe, Abteilungsleiter Brücken- und Ingenieurbauwerke
- Simone Prüfer, Amtsleitung Straßen und Tiefbauamt
- Silke Schoßig, Straßen und Tiefbauamt
- Rainer Nagel, stellvertretender Vorsitzender Fachexpertengremium
- Axel Wittstock, Referent des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften
- Thomas Bösche, CBIg
- Holger Flederer, CBIg
- Anja Heckmann, Amt für Stadtplanung und Mobilität
- Kristof Lutter, Amt für Stadtplanung und Mobilität
- Axel Wittkuhn, Amt für Stadtplanung und Mobilität
- Frank Fiedler, Amt für Stadtplanung und Mobilität
- Dr. Nils Schinker, Landesamt für Denkmalpflege
- Daniel Reich, Amt für Kultur und Denkmalschutz
- Toni Brendel, DVB AG
- Nadine Schulte, DVB AG
- Rico Grunenberg, SachsenEnergie AG
- David Rudolph, Sachsenenergie AG
- Undine Wolf, STESAD GmbH
- Florian Lawrenz, STESAD GmbH
- Steven Eichler, STESAD GmbH
- Jasmin Linke, STESAD GmbH

Agenda:

1. Begrüßung
2. Vorstellung Votum Bürger:innen
3. Kurzvorstellung Votum der Fachexperten
4. Kurzvorstellung Vorprüfverfahren Fachämter
5. Offene Abstimmung Plätze 1 bis 4 mit einfacher Mehrheit
6. Formulierung Begründung des Votums für Siegerentwurf
7. Formulierung Empfehlung an Stadtrat mit Planungsauftrag für Siegerentwurf
8. Ausblick auf weiteres Vorgehen

2. Vorstellung Votum Bürger:innen

Vorstellung Votum Bürger:innen

- Steven Eichler, STESAD GmbH

Zeitraum Bürgervotum: 13.06. – 19.07.2026

Auswertungszeitraum: 20.07. – 06.08.2026

Ergebnis der Bürgerbeteiligung:

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

Die Auswertung der Bürgerbeteiligung wurde an alle Mitglieder des Begleitgremiums versendet.

3. Kurzvorstellung Votum der Fachexperten

Vorstellung Votum der Fachexpertensitzung

- Rainer Nagel, stellvertretender Vorsitzender der Fachexpertensitzung

Zeitraum der Sitzung: 05.06.2026

Ergebnis der Fachexpertensitzung:

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

Die Einschätzung der Fachexperten wurde an alle Mitglieder des Begleitgremiums versendet.

4. Kurzvorstellung Vorprüfverfahren Fachämter

Das Ergebnis des Vorprüfverfahrens durch die beteiligten Fachämter wird kurz vorgestellt. Dabei werden die wesentlichen fachlichen Erkenntnisse und Hinweise zu den eingereichten Entwürfen erläutert.

Vorstellung der Vorprüfung:

- Grit Ernst, Projektleitung Neubau Carolabrücke

Inhalt der Vorprüfung:

Die Vorprüfung der eingereichten Vorentwürfe erfolgte im Zeitraum 27.05.2026 – 04.06.2026 durch die STESAD GmbH im Rahmen der formalen Prüfung, durch Curbach Bösche Ingenieurpartner für die statische Prüfung des Ingenieurbauwerks sowie durch die Auftraggebergemeinschaft (AGG) und weitere beteiligte Fachämter für fachspezifische und genehmigungsrelevante Belange. Gegenstand der Prüfung waren insbesondere die Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen sowie die objektiv prüfbaren fachlichen Inhalte. Grundlage der Bewertung waren die im Stadtratsbeschluss V0339/25 festgelegten Kriterien.

Der Vorprüfbericht wurde an alle Mitglieder des Begleitgremiums versendet.

Einordnung der Folie 78 bzgl. des „hohen“ Risikos bzgl. der Genehmigungsfreiheit beim Entwurf FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft:

Alle Entwürfe haben die Vorprüfung bestanden. Bei keinem Entwurf kam die Vorprüfung zur Einschätzung, dass sich dieser nicht mehr im Rahmen eines Ersatzneubaus bewegt und deshalb ausgeschlossen werden muss. Ebenso ist kein Entwurf frei von Risiken, was die Genehmigungsfreiheit betrifft. Alle Entwürfe unterscheiden sich von der bisherigen Carolabrücke, aber in unterschiedlichem Maße. Mögliche Risiken hinsichtlich der Genehmigungsfreiheit ergeben sich so einerseits aus dem Maß der baulichen Abweichung von der bisherigen Brücke, andererseits aus daraus resultierenden möglichen Betroffenheiten Dritter, wie der Schifffahrt oder des Umwelt- und Naturschutzes. Beim Entwurf des Planungsteams „FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft“, das unter anderem mit einem zusätzlichen Pfeilerpaar sowie einer Verschiebung der Höhenachse der Brücke geplant hat, ist das Risiko, sich mit der Planung nicht mehr im Rahmen eines Ersatzneubaus zu bewegen, im Vergleich zu den drei anderen Entwürfen am höchsten. Das bedeutet aber nicht, dass das Risiko insgesamt als hoch eingeschätzt wird. Um mögliche Risiken genauer zu bestimmen wurde durch die Stadtverwaltung erneut der Kontakt zur Kanzlei Redeker, Sellner, Dahs aufgenommen, die bereits im vergangenen Jahr das "Gutachten zu verfahrensrechtlichen Szenarien für den Wiederaufbau der Carolabrücke in Dresden" verfasst haben. Deren Einschätzung wird dem Begleitgremium und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften anschließend mitgeteilt und soll in die weiteren Beratungen des Stadtrates eingehen.

5. Offene Abstimmung Plätze 1 bis 4 mit einfacher Mehrheit

Bevor die Abstimmung erfolgte wurden folgende Aspekte diskutiert:

- Genehmigungsfähigkeit vor allem des FHECOR/TSSB-Entwurfs (erhöhte Gradiente, zusätzliche Pfeilerachse, Anschlussbereiche durch Gradiente)
- Führung der Versorgungsleitungen bei dem GRASSL-Entwurf, da außerhalb der Hohlkästen
- Genehmigungsfähigkeit des LAP-Entwurfs hinsichtlich der Busgarage im Überschwemmungsgebiet
- Betroffenheit des FFH-Gebiets aufgrund der Anschlussbereiche an die Elberadwege sowie durch den zusätzlichen Pfeiler bei FHECOR/TSSB
- Bedingungen für Radverkehr (Führung Radverkehr von Nord nach Süd bei FHECOR/TSSB, Anbindung Radverkehr Neustädter Seite bei LAP, Zweirichtungsradweg bei GRASSL-Entwurf auf der Oberstromseite)
- Kostenplausibilität des GRASSL-Entwurfs. Einzig das Planerteam GRASSL hat in Vorbereitung einer eventuellen Weiterbeauftragung der nächsten Planungsleistungen seine bezifferten Baukosten nicht bestätigt.

Verfahrensablauf und Entscheidungsmodus:

Das Begleitgremium war vollständig mit 26 Mitgliedern vor Ort.

Das Begleitgremium diskutierte die Verfahrensweise der eigenen Bewertung und hat sich im ersten Schritt für die Abstimmung einer engeren Wahl entschieden. Dabei erhält jedes Mitglied des Begleitgremiums zwei „ja“-Stimmen, welche der 4 Entwürfe sie in die engere Wahl nehmen. Es handelt sich um eine offene Abstimmung mit Abstimmungszwang.

Das Ergebnis der Abstimmung gestaltet sich folgendermaßen:

Entwurf FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft: **ja: 19 nein: 7 – Engere Wahl**

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

ja: 21 nein: 5 – Engere Wahl

Entwurf Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS: **ja: 3 nein: 23**

Entwurf Ingenieurgemeinschaft GRASSL: **ja: 8 nein: 18**

Im Anschluss werden die Ränge 3 und 4 ermittelt:

4. Rang: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS **(21:5)**

3. Rang: Ingenieurgemeinschaft GRASSL **(19:7)**

Bevor die Abstimmung bzgl. des 1. und 2. Ranges erfolgt, wurden diese Entwürfe vorab nochmals diskutiert, um bestenfalls ein Abstimmungsergebnis zu erzielen, welches vom breiten Teil des Begleitgremiums getragen wird. Beide Entwürfe weisen eine hohe Qualität auf. Folgende Themen wurden dabei besprochen:

Städtebauliche Einbindung und Gestaltung

- Die städtebauliche Einbindung der Brücke in den Elbraum und die Wirkung auf die Stadtsilhouette sind von hoher Bedeutung. Gleichzeitig soll die Brücke als prägnantes, eigenständiges Bauwerk wahrgenommen werden und sich gestalterisch in den Bestand der umgebenden Brücken einfügen. Hier weisen beide Entwürfe deutliche Unterschiede auf.
- Eine höhere Gradienten ist kritisch zu betrachten, da eine Überhöhung die Stadtsilhouette und die Nutzungsqualität beeinträchtigen könnte (Entwurf FHECOR/TSSB).

Zukunftsfähigkeit und Flexibilität

- Die Möglichkeit künftiger Nutzungsänderungen und eine flexible Anpassung der Verkehrswege sind besonders wichtig.
- In diesem Zusammenhang ist auch die zukünftige Entwicklung der St. Petersburger Straße zu berücksichtigen, insbesondere die Möglichkeit einer späteren Verschmälerung.
- Beide Entwürfe zeigen grundsätzlich Möglichkeiten zur flexiblen Umnutzung; bei FHECOR ist das einfacher umsetzbar

Verkehr und Verkehrsanbindungen

- Die Radverkehrsanbindungen weisen bei beiden Entwürfen noch Verbesserungsbedarf auf.
- Besonders wichtig sind durchgängige, sichere und ausreichend breite Radwege.
- Fuß- und Radverkehr sollten möglichst baulich bzw. eindeutig voneinander getrennt werden, um Konflikte und Unfallschwerpunkte zu vermeiden.
- Kritisch sind insbesondere Querungen des Radverkehrs mit Gleisen (FHECOR/TSSB bei der wichtigen Radverbindung von Nord nach Süd) sowie fehlende Verbindungen auf der Neustädter Seite (LAP).
- Die Zuwegungen zu den Elbwiesen sind bei beiden Entwürfen grundsätzlich gegeben und müssen entsprechend berücksichtigt werden.

Umwelt, Freiraum und Aufenthaltsqualität

- Auf und unter der Brücke sollte eine hohe Aufenthalts- und Erlebnisqualität möglich sein.
- Eine gute Belebung des öffentlichen Raums und Möglichkeiten zur sozialen Kontrolle sind anzustreben.
- Auswirkungen auf die Umwelt sind bei beiden Entwürfen noch zu untersuchen.

Baukosten und Genehmigung

- Möglichst geringe Baukosten spielen eine große Rolle.
- Planungsrechtliche und genehmigungsrechtliche Fragestellungen müssen frühzeitig geklärt werden, insbesondere im Hinblick auf die Gradienten und das zusätzliche Pfeilerpaar. (Entwurf FHECOR/TSSB)

Unterhaltung und Betrieb

- Insbesondere der Wartungsaufwand von Stahlkonstruktionen wurde kritisch gesehen.
- Bei der Bewertung sind daher nicht nur die Herstellungskosten, sondern auch langfristige Betriebs- und Unterhaltungskosten zu berücksichtigen.

Bürgerbeteiligung

- Das Bürgervotum soll bei der weiteren Entscheidung angemessen berücksichtigt werden.

Nach den Wortmeldungen und Rückfragen erfolgte die finale Abstimmung bzgl. des 1. und 2. Ranges. Dabei hatte jedes Mitglied des Begleitgremiums eine „ja“-Stimme. Folgendermaßen wurde bzgl. des 1. Ranges abgestimmt:

Entwurf Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG und Knight Architects: **14 ja-Stimmen für Rang 1**

Entwurf FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft: **12 ja-Stimmen für Rang 1**

Finales Ergebnis des Begleitgremiums:

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

6. Formulierung Begründung des Votums für Siegerentwurf

Da sich das Begleitgremium insbesondere aus Zeitgründen nicht auf eine einheitliche Begründung festlegen konnte, sollen je Entwurf die Vor- und Nachteile/Risiken je Wortmeldung aufgenommen werden.

Vor- und Nachteile Rang 1 – Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects

Vorteile:

- Geringeres Genehmigungsrisiko; planungsrechtliche Themen werden als grundsätzlich lösbar eingeschätzt. Aufgrund des geringeren Genehmigungsrisikos wird die tatsächliche Umsetzung teilweise als sicherer eingeschätzt.
- Bessere Aufenthaltsqualität und stärkere Belebung des öffentlichen Raums. Gute Zuwegungen.
- die dargestellten Radverkehrsverbindungen werden positiv hervorgehoben.
- Eine Teilinbetriebnahme ist möglich.
- Die Zukunftsfähigkeit im Uferbereich und in den Platzbereichen wird positiv hervorgehoben.

Nachteile/Risiken:

- Das Bürgervotum sieht den Entwurf von FHECOR/TSSB auf dem 1. Rang.
- Die Radverkehrsverbindung auf der Neustädter Seite in Richtung Osten fehlt.
- Die Doppelführung von Fuß- und Radverkehr auf der Rampe wird kritisch gesehen.
- Städtebaulich wird der Entwurf als weniger prägnant und eigenständig als der Entwurf von FHECOR/TSSB gesehen.
- Die Sinnhaftigkeit der Busgarage wird hinterfragt.

Vor- und Nachteile Rang 2 - Arbeitsgemeinschaft FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft mbH

Vorteile:

- Hohe Flexibilität der Verkehrsanlagen durch Einzigkeit, der Entwurf kann somit besser auf zukünftige Nutzungsänderungen reagieren.
- Bögen fügen sich gut in die umgebenden Brücken ein, hohe gestalterische Qualität und starke Identität. Wird als emotionalster und prägnantester Entwurf bzw. als „Dresdner Brücke“ wahrgenommen. Außenliegende Bögen sind sichtbar und verleihen der Brücke eine klare gestalterische Qualität.
- Das Bürgervotum sieht den Entwurf von FHECOR/TSSB auf dem 1. Rang.
- Schnellerer Komplettabschluss der Baumaßnahme als beim Entwurf von LAP.
- Zuwegung für Rad- und Fußverkehr zu den Elbwiesen wird als ansprechend bewertet.

Nachteile/Risiken:

- Genehmigungsrechtliche und planungsrechtliche Risiken werden gegenüber dem Entwurf von LAP als höher eingeschätzt.
- Überhöhte Gradienten und steilere Gradienten als bei der Augustusbrücke werden kritisch bewertet. Die steilere Gradienten kann die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen.
- Die hohe Gradienten kann die Stadtsilhouette beeinträchtigen.
- Problematische zweimalige Kreuzung des Radwegs mit der Gleisquerung in der Nord-Süd-Verbindung.
- Fahrleitungsanlage über die gesamte Brücke wird kritisch gesehen. Die in den Visualisierungen dargestellte Schlankheit der Brückenkonstruktion wird teilweise als unrealistisch eingeschätzt. Die Lasten der Oberleitung könnten eine massivere Konstruktion erfordern.

7. Formulierung Empfehlung an Stadtrat mit Planungsauftrag für Siegerentwurf

Das Begleitgremium empfiehlt dem Stadtrat den erstplatzierten Entwurf Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects mit der weiteren Planung zu beauftragen.

Wesentliche Prüfaufträge und Hinweise für die weitere Planung sollen in der Sondersitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften am 2. September 2026 formuliert werden. Das Begleitgremium wird dabei einbezogen und deshalb zu dieser Sitzung eingeladen.

Vorab erhalten die Mitglieder des Begleitgremiums die bisher herausgearbeiteten wesentlichen Prüfaufträge und Hinweise aus Sicht der Verwaltung für die weitere Beauftragung mit der Möglichkeit, diese zu ergänzen. Die bis zum 28. August 2026 übermittelten Ergänzungen werden aufbereitet und in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften am 2. September 2026 vorgestellt.

8. Ausblick auf das weitere Vorgehen

Die Vorlage „Wiederaufbau Carolabrücke – Festlegung der Vorzugsvariante für eine zeitnahen, zeitgemäßen und zukunftsfähigen Brückenneubau“ wird in der Sondersitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften am 2. September 2026 unter Beteiligung des Begleitgremiums behandelt. Nach dem Stadtratsbeschluss am 3. September 2026 erfolgt der Zuschlag an den Planer. Im April nächsten Jahres ist eine weitere Sitzung des Begleitgremiums vorgesehen, in der über den dann vorliegenden Entwurf für die neue Carolabrücke informiert wird.

Herr Kühn bedankt sich bei allen Anwesenden für die engagierte Mitwirkung und schließt die Sitzung um 20.30 Uhr.

Protokollführung: Florian Lawrenz, STESAD GmbH



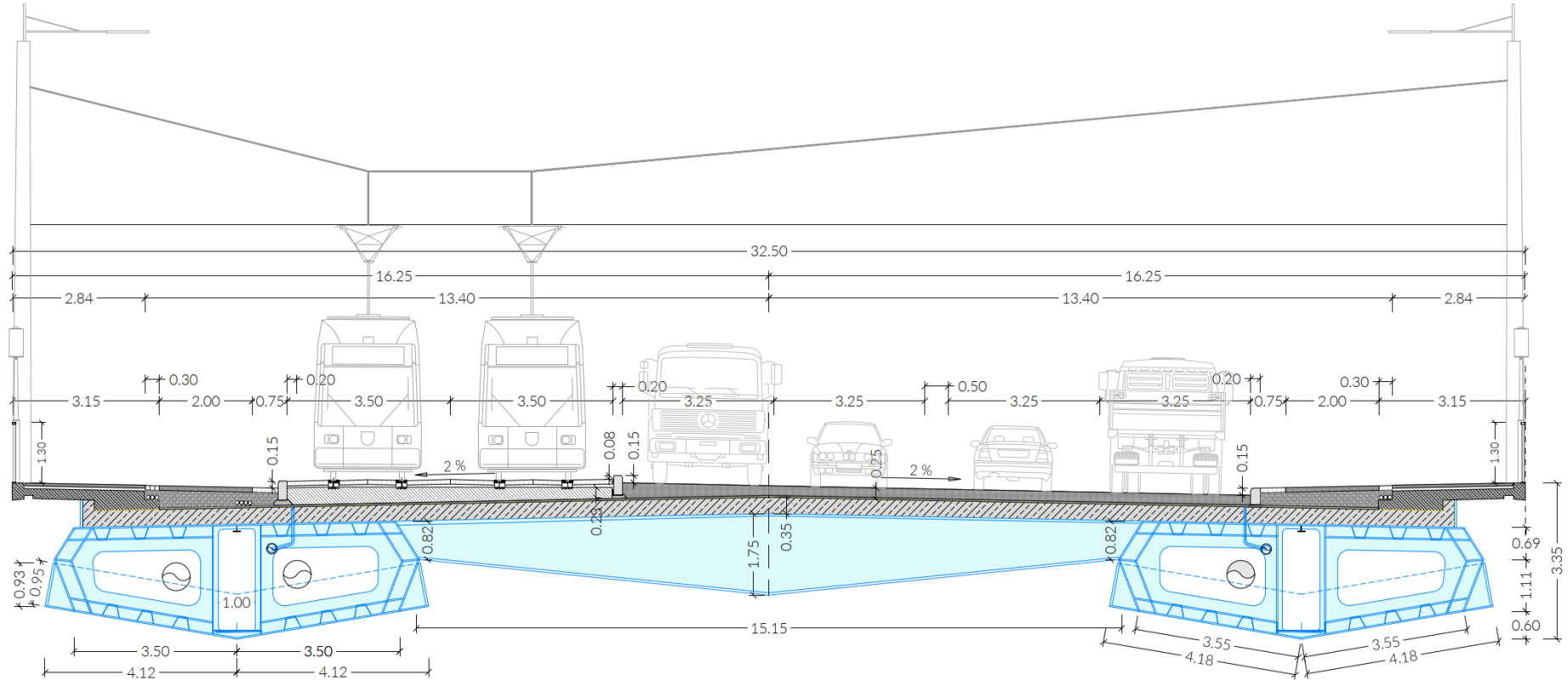
Querschnitte

Ansichten

Visualisierungen 3D-Stadtmodell

FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft

FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft



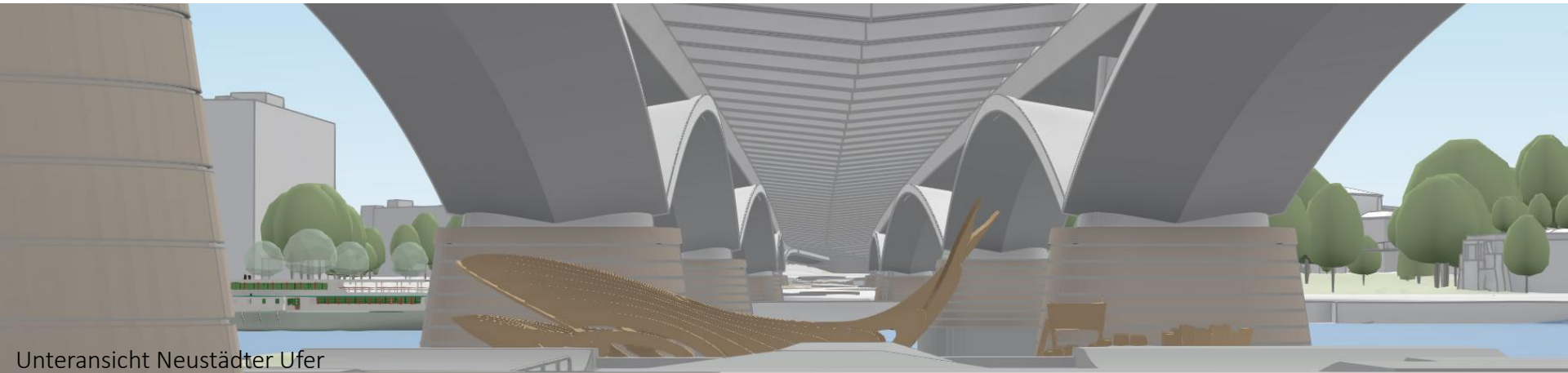
Regelquerschnitt

FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft



Ansicht Neustädter Ufer

FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft

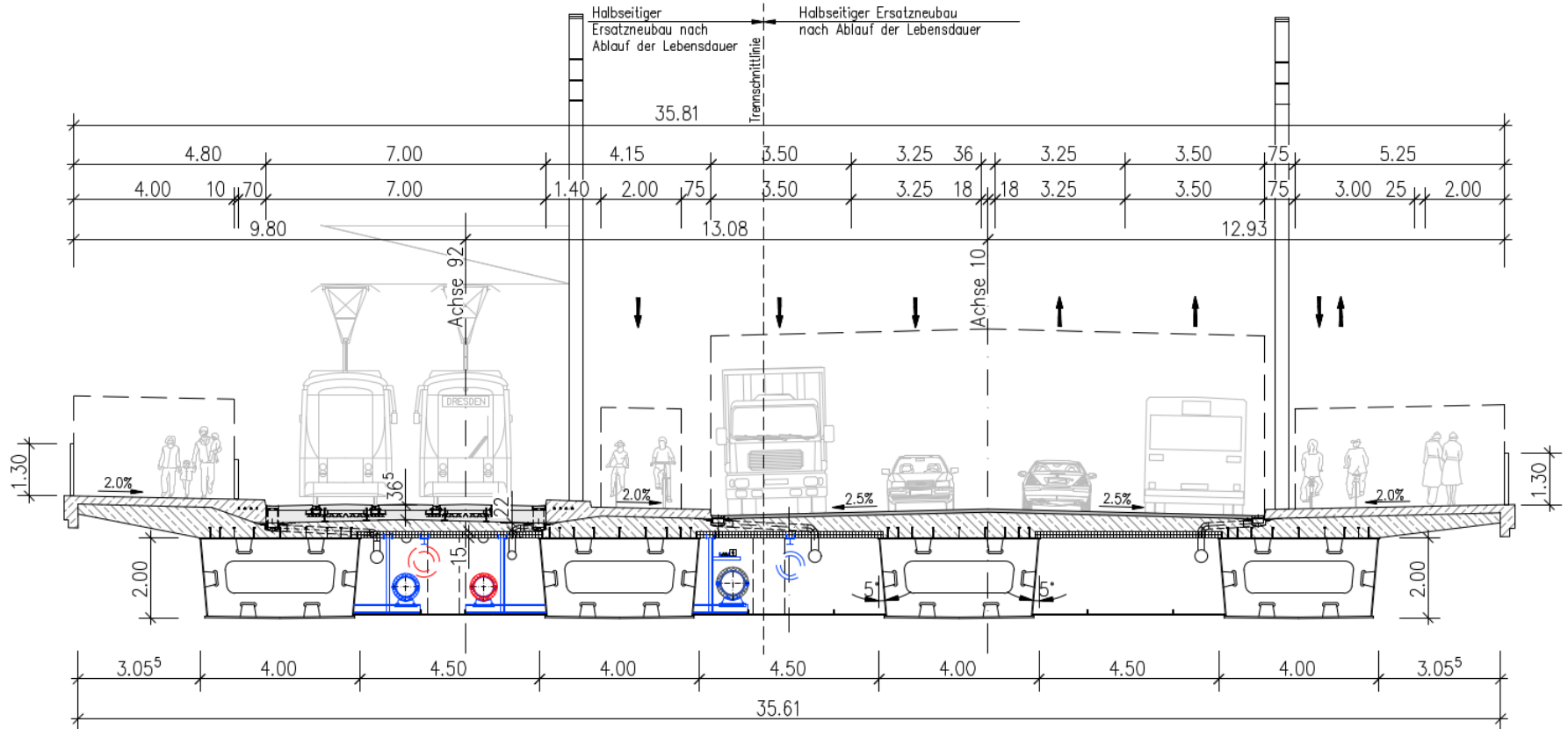




Dresden.
Dresdner

Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten

Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten

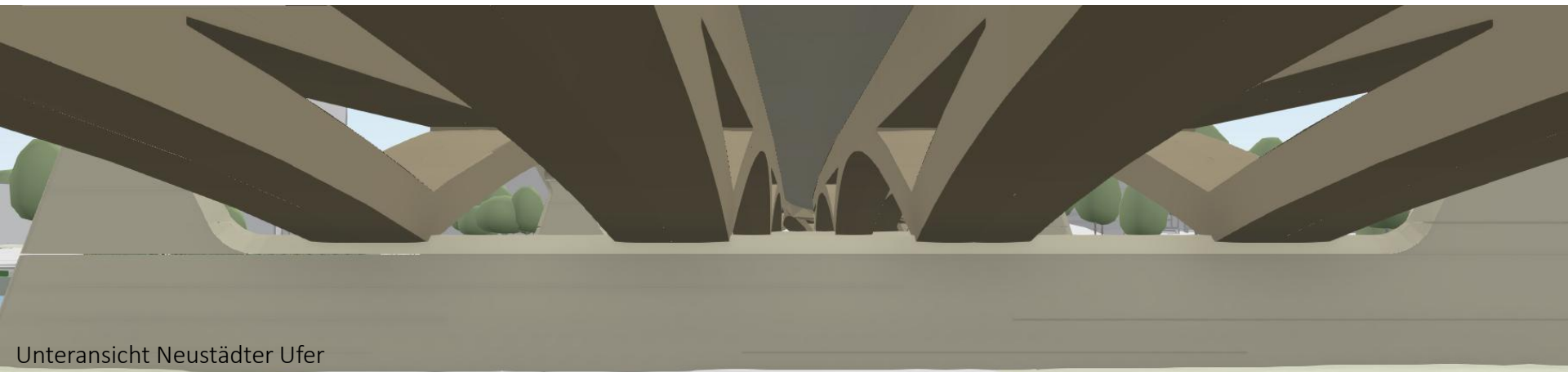


Regelquerschnitt



Ansicht Neustädter Ufer

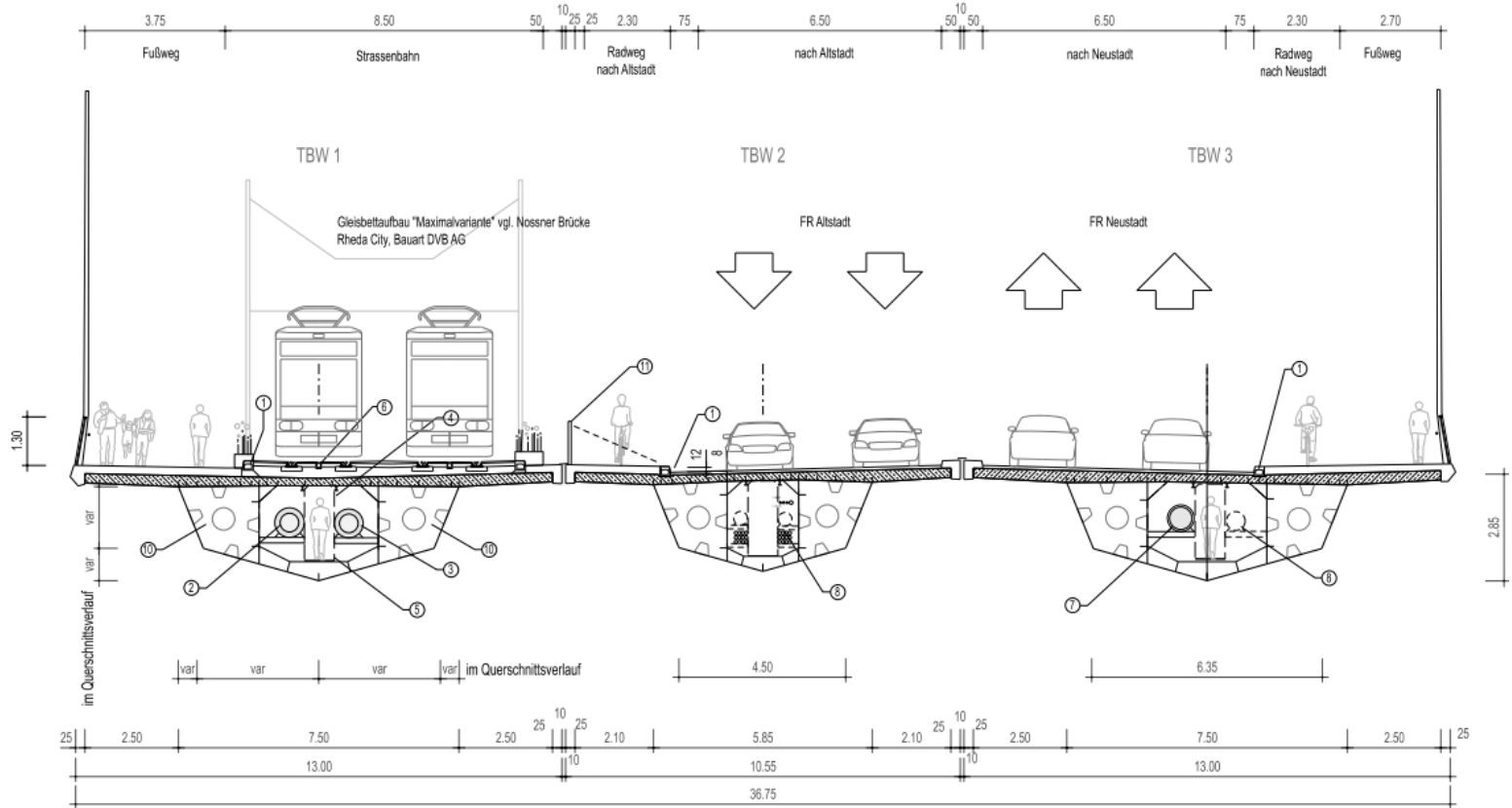
Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten



Schüßler-Plan

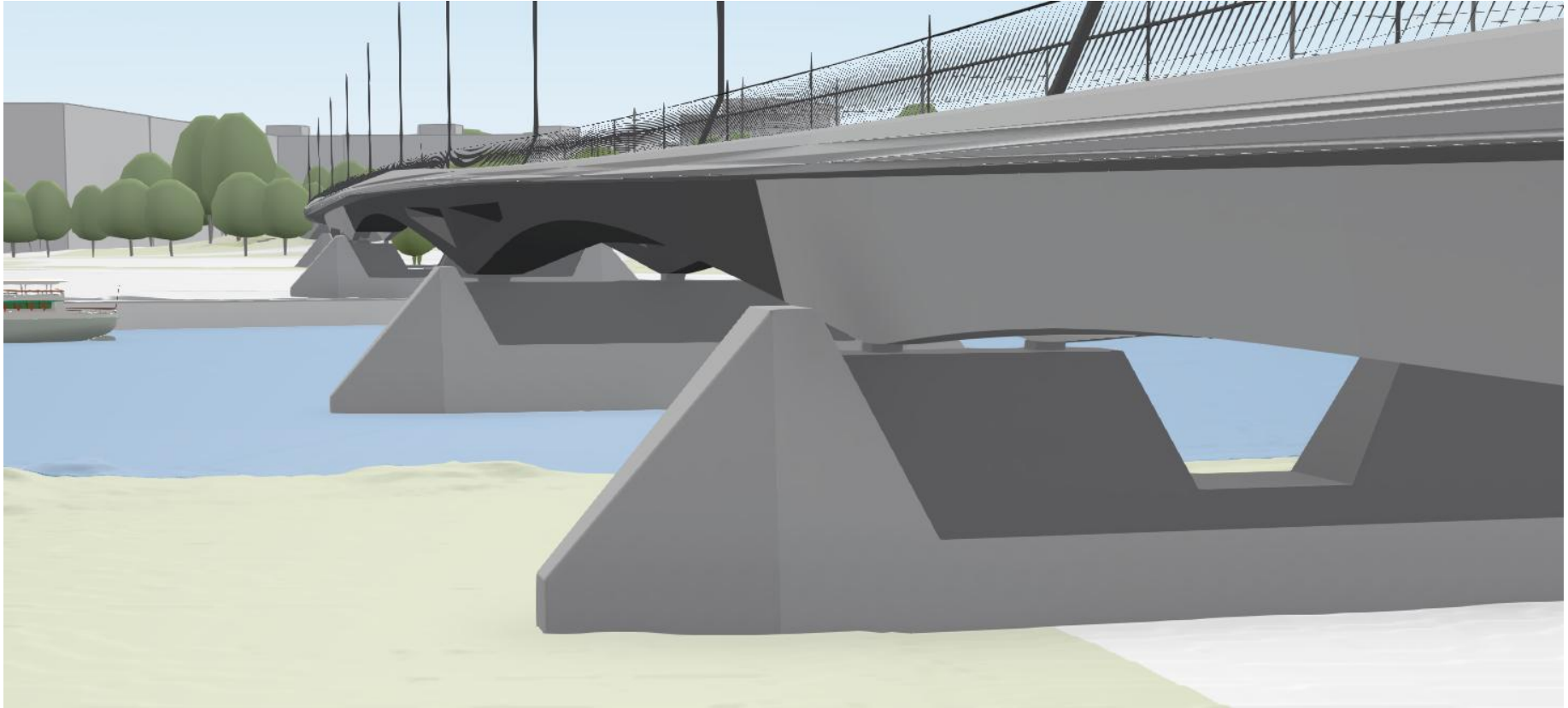
Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS Architekten

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS Architekten



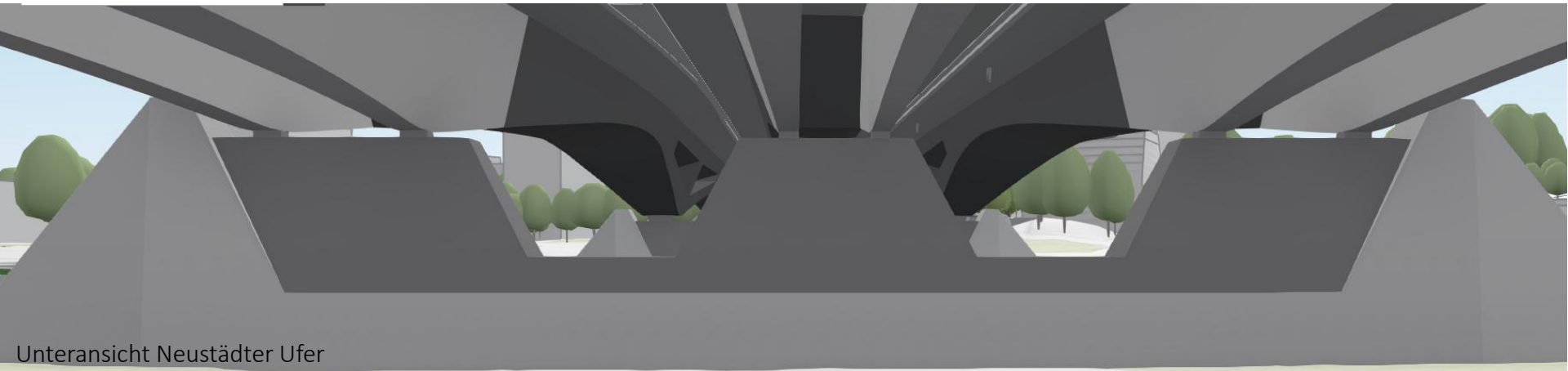
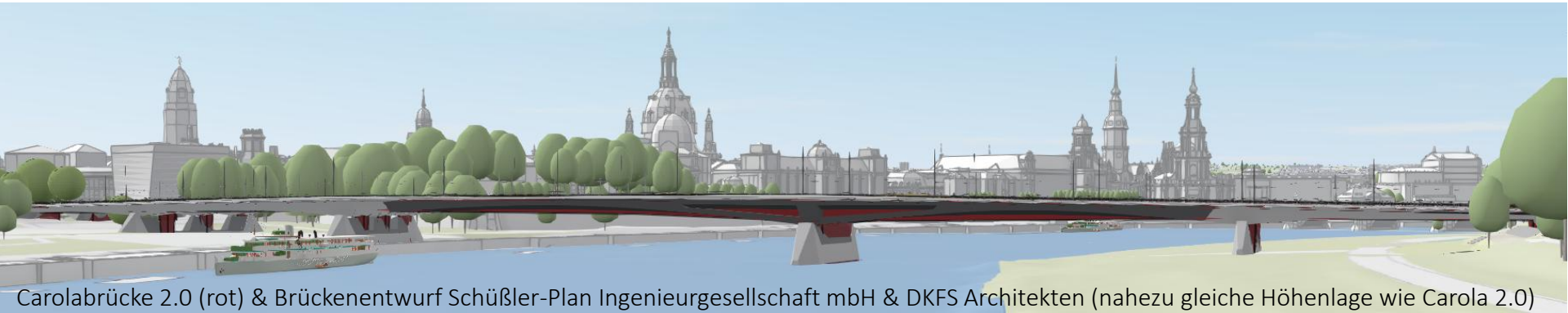
Regelquerschnitt

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS Architekten



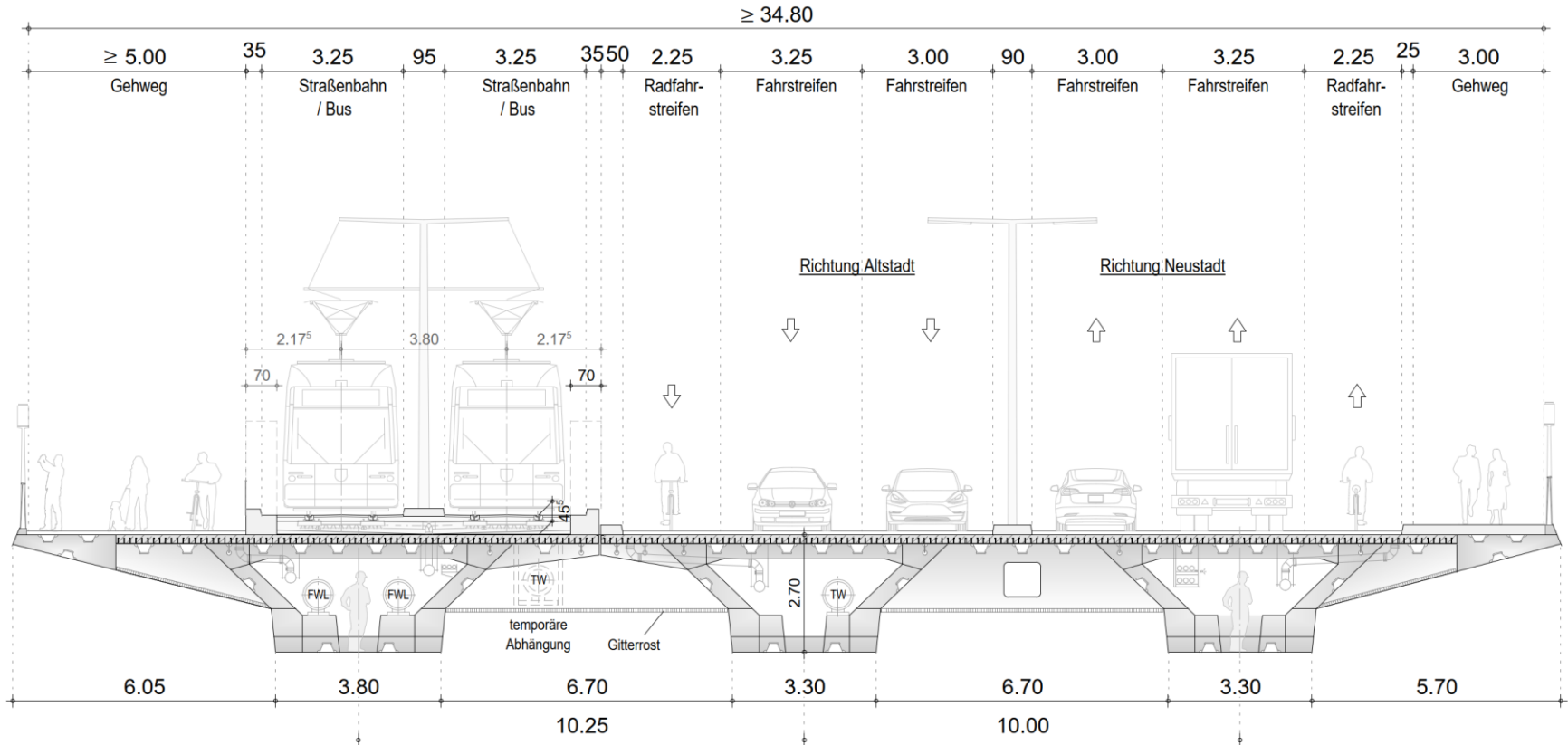
Ansicht Neustädter Ufer
Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS Architekten



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

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



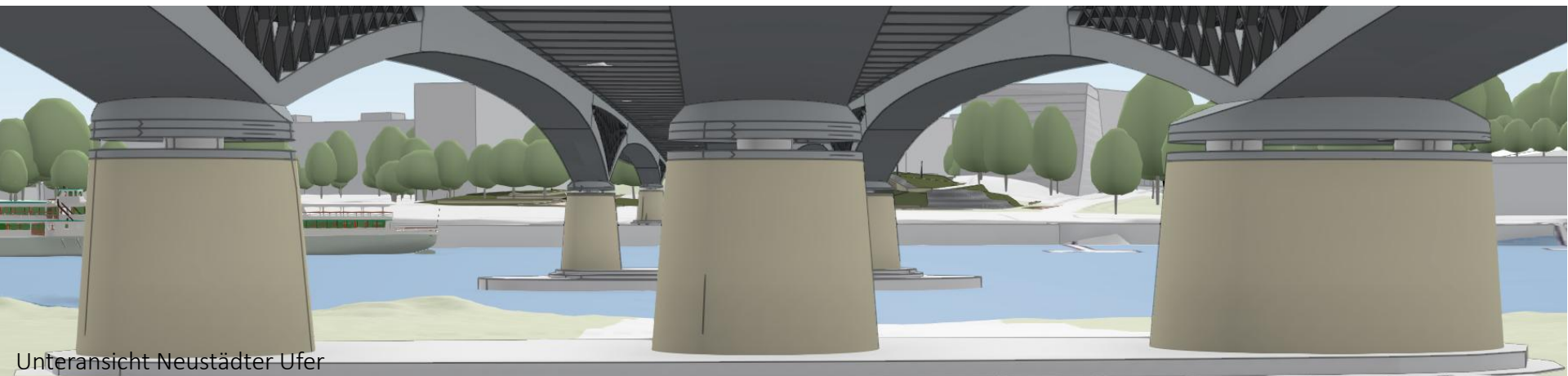
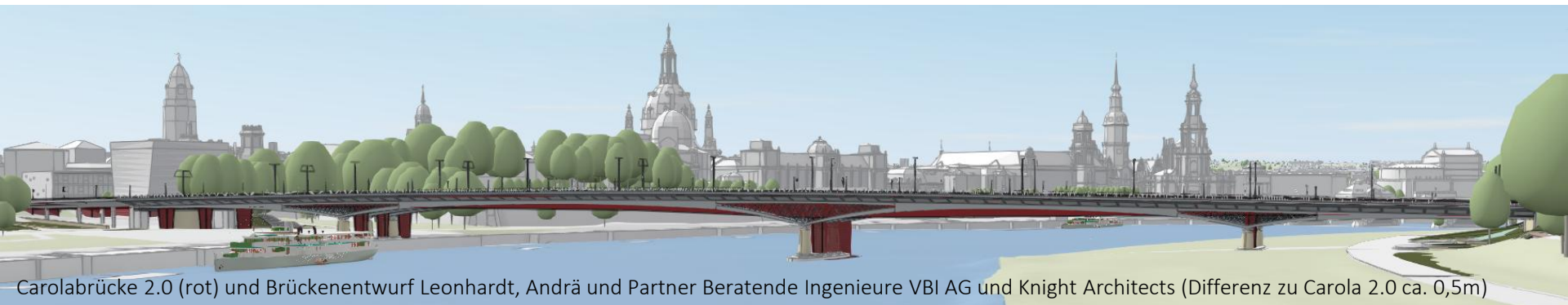
Regelquerschnitt

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



Ansicht Neustädter Ufer

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

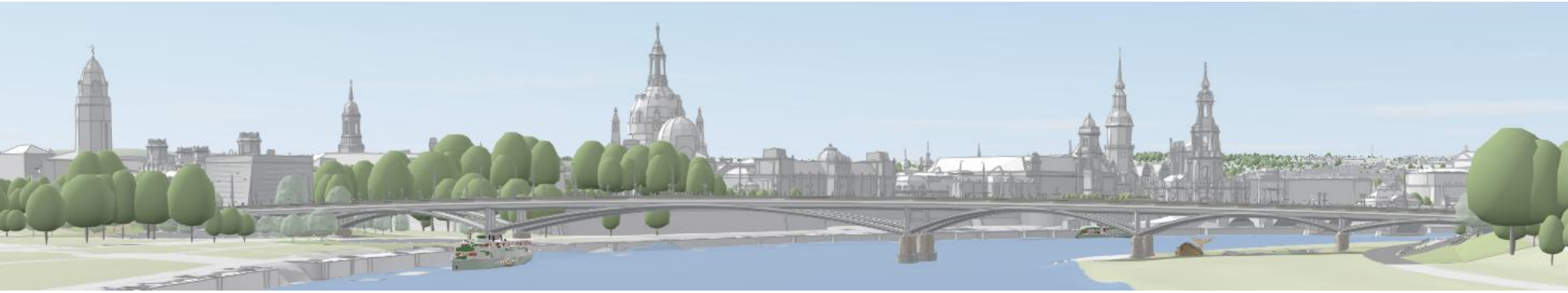




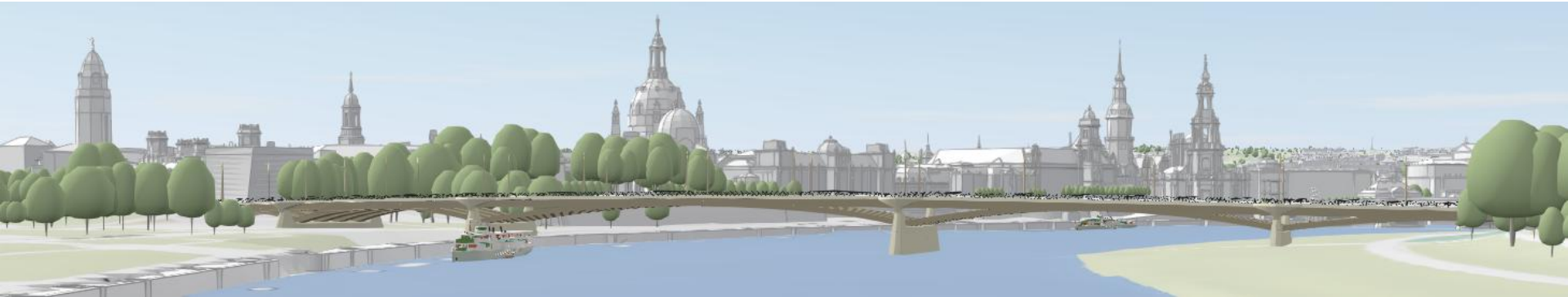
Dresden.
Dresdner

Gegenüberstellung

Scheitelpunkt/Gradiente



Brückenentwurf FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft



Brückenentwurf Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten

Scheitelpunkt/Gradiente



Brückenentwurf Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS Architekten



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

Ansicht Unterseite Neustädter Ufer



Unteransicht Neustädter Ufer Brückenentwurf FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft



Unteransicht Neustädter Ufer Ingenieurgesellschaft GRASSL und gmp Architekten

Ansicht Unterseite Neustädter Ufer



Übersicht Ranking			
	Ranking Fachexpertenvotum	Ranking Bürgervotum	Bewertung Begleitgremium
Platz 1	LAP	FHECOR/TSSB	LAP
Platz 2	FHECOR/TSSB	LAP	FHECOR/TSSB
Platz 3	SCHÜßLER	GRASSL	GRASSL
Platz 4	GRASSL	SCHÜßLER	SCHÜßLER

Planungsteams

ARGE FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft mbH (FHECOR/TSSB)

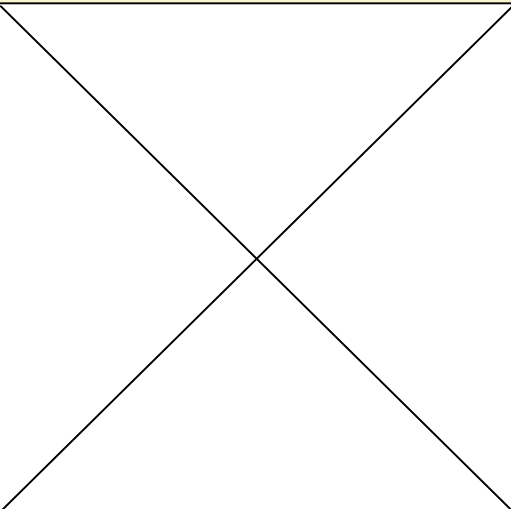
Ingenieurgemeinschaft GRASSL (GRASSL)

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (SCHÜßLER)

Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG (LAP)

Gegenüberstellungen Vorprüfung/Fachexpertenvotum und Bürgervotum				
Planungsteam 1: ARGE FHECOR Deutschland GmbH mit TSSB Planungsgesellschaft mbH				
Hinweis: In dieser Übersicht sollen vor allem Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen dem Fachexpertenvotum und dem Bürgervotum herausgearbeitet werden, damit das Begleitgremium einen schnellen Überblick erhält und auf der Grundlage eine Entscheidung treffen kann.				
	Vorprüfung	Fachexpertenvotum	Bürgervotum	
Fachspezifische Einschätzungen				
d) Städtebauliche und Architektonische Aspekte			Bewertung	
			Legende:	
			■ besonders gut ■ gut ■ weder gut / schlecht ■ wenig überzeugend ■ nicht überzeugend	
Gestaltung und Einbindung der Brücke in das Stadtbild	Der Entwurf überzeugt durch seine sensible städtebaulich-gestalterische Einbindung in den hochsensiblen Stadtraum zwischen Altstadt, Neustadt und Elbland. Die klare und ruhige Formsprache des Bauwerks tritt gegenüber den prägenden historischen Stadträumen bewusst zurück und stärkt die Wahrnehmbarkeit der Dresdner Stadtsilhouette. Durch die schlanke Ausbildung des Tragwerks sowie die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme gelingt eine angemessene Einordnung in die Abfolge der Dresdner Elbbrücken. Besonders positiv hervorzuheben ist die Verbesserung der Verknüpfung zwischen Brücke, Elbufern und angrenzenden Stadträumen durch neue direkte Wegebeziehungen, Aufenthaltsbereiche und barrierefreie Zugänge. Die Brücke wird dadurch nicht allein als Verkehrsbauwerk verstanden, sondern als integraler Bestandteil des öffentlichen Stadtraums. Auch hinsichtlich der Entwicklungsfähigkeit der angrenzenden Stadträume weist der Entwurf überzeugende Qualitäten auf. Sowohl auf der Altstadt als auch auf der Neustädter Seite werden die bestehenden Platz- und Freiraumstrukturen weitgehend erhalten und zugleich funktional aufgewertet. Die verbesserten Anbindungen an Terrassenufer, Königsufer und Elbwiesen schaffen neue Potenziale für Aufenthalt, Erholung und stadträumliche Vernetzung. Die zurückhaltende Gestaltung der Anschlussbereiche sowie die nur geringen Eingriffe in die vorhandenen Stadträume ermöglichen zudem eine hohe Flexibilität für zukünftige Entwicklungen der angrenzenden Freiräume und Verkehrsflächen. Positiv zu bewerten ist insbesondere, dass der Entwurf langfristige Anpassungen an veränderte Mobilitätsanforderungen zulässt und damit die zukünftige Entwicklung der Altstadt und Neustädter Brückenköpfe nicht einschränkt, sondern unterstützt. Insgesamt leistet der Entwurf einen überzeugenden Beitrag zur stadträumlichen Verknüpfung beider Elbseiten und schafft zugleich robuste räumliche Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der angrenzenden Stadt- und Freiräume.	Der Entwurf ist durch einen starken Gestaltungswillen gekennzeichnet, der in besonderer Weise sowohl auf die historischen Bogenbrücken als auch auf die beiden Vorgängervarianten der Carolabrücke Bezug nimmt. Dieser Gestaltungswunsch wird selbstbewusst durch die helle Farbgebung , das ausdrückliche Ablösen des Bogens vom Träger und den kurzen, eine Verschattung verändernden Kragarm am Brückenrand weithin sichtbar gemacht. Bogenzug, Querbalken und Fahrbahnplatte funktionieren konstruktiv als Einheit, wirken jedoch durch die Schichtung der Elemente optisch additiv. Die Materialanmutung und Farbwirkung der Stahl- und Betonteile sind nicht gänzlich schlüssig und zu abstrakt weiß. Die Bögen fügen sich in die Dresdner Brückenfamilie ein, setzen jedoch einen sehr starken neuartigen Akzent in ihrer besonderen Formsprache. Sie setzen in ihrer Modernität einen bewussten starken Kontrast zum historischen Stadtzentrum und führen dennoch zu einem stimmigen Erscheinungsbild . Insbesondere tragen auch der weitere Pfeiler und die weiteren Bögen auf der Neustädter Seite zur besonderen Charakteristik der Bogenreihe bei. Der Scheitelpunkt der Hauptöffnung ist höher angesetzt als bei der Vorgängerbrücke , wodurch die prägnante Bogenform auch im Hauptfeld der Elbe ermöglicht wird. Die Pfeilerstruktur ist aufgelöst . Mit den zweigeteilten Brückenpfeilern wird der Raum unter der Brücke sehr transparent und dadurch qualitativ erheblich aufgewertet. Die Aufweitung der Brücke über den Pfeilern in Form von Stadtbalkonen greift ein typisches Motiv der Dresdner Brücken auf. Die Gestaltung als schwebende Aufweitung der Fahrbahnplatte sollte überprüft werden. Die über die gesamte Brückenbreite gespannte Oberleitung ist zu hoch und zu dominant und sollte besser mit Einzelmasten gelöst werden. Dies erfordert eine etwas größere Brückenbreite. Die Übergänge von der Brücke in die anschließenden Straßen- bzw. Platzbereiche sind gut gelungen. Der Elbzugang wird in selbstverständlicher Weise gelöst. In denkmalpflegerischer Hinsicht ist der Brühl-Link an dieser Stelle und aufgrund des Bestandes des ehemaligen Gondelhafens verfehlt. Die Vorschläge für die Freiraumentwicklung im Bereich des Neustädter Ufers werden begrüßt. Der Konflikt des zweifach die Straßenbahn querenden Radwegs wurde nicht aufgelöst.	Kriterium Gestaltung 35% 29% 16% 12% 8%	
Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität		Kriterium Aufenthaltsqualität 28% 38% 20% 9% 5%		
Darlegung einer Beleuchtung				
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)		Kriterium Bezüge zu Stadt und Land 25% 41% 22% 8% 4%		
Stärkung der Stadträume von Alt- und Neustadt				
Dimensionierung und Einfügung in Stadt- und Landschaftsbild				
Funktion der Brücke als verbindendes Element für die städtebauliche Entwicklung angrenzender Bereiche (Carolaplatz, Rathenauplatz)				
Orientierung an den Zielen des Planungsleitbildes Innenstadt (2008) mit integrierter Frei- und Verkehrsflächenentwicklung				
Anbindung an bestehende und geplante Rad- und Fußwegeverbindungen entlang der Elbe				
Besonderheiten (Bürgervotum)		Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Städtebau und Architektur): - Flexibler Querschnitt - Mittellage der Straßenbahn möglich - Verkehrswege 30% 37% 20% 7% 6%		
e) Denkmalschutzrechtliche Aspekte				
Einbindung der Brücke unter denkmalschutzrechtlichen Aspekten in Stadt- und Landschaftsbild (Gestaltung und Dimensionierung)	Insgesamt zeigt der Entwurf aus denkmalfachlicher Sicht mehrere kritische Punkte . Die Einbindung in die denkmalgeschützte Umgebung gelingt nur eingeschränkt, insbesondere durch die konstruktionsbedingt wesentlich erhöhte Gradienten , die dominierende Stahlwirkung und die nur bedingt gelungene Einordnung in die Dresdner Brückenfamilie . Insgesamt werden die Anforderungen des Denkmalschutzes damit nicht überzeugend erfüllt.			
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)				
Darlegung einer Beleuchtung				
Einbindung stildbildender Elemente				
Einsatz von Materialien			Kriterium Materialität 34% 37% 16% 7% 6%	

f) Ingenieurbauwerk/ Statik			
Bauweise/Baustoffe - Konstruktion Bauverfahren/Bauzustände Geometrische Prüfung Hochwasserquerschnittsabfluss Lichtraum Schifffahrt Plausibilität des Tragwerksmodells Lastannahmen Modellierung Tragfähigkeit Gebrauchstauglichkeit Ermüdungssicherheit Querschnittsauslastung und -flexibilität Dauerhaftigkeit und Lebensdauer Wirtschaftlichkeit der Bauweise Verkehrssicherheit Anforderung an Wartung/ Instandhaltung Prüfauflagen/Überarbeitung in 2. Stufe		Das Brückentragwerk ist als sprengwerkartige Konstruktion über sechs Felder konzipiert. Der Überbau ist an jedem Pfeiler biegesteif und längs unverschieblich angeschlossen. An den Brückenden sind längsverschiebliche Lager und Fugen angeordnet. Dadurch ergibt sich eine semi-integrale Brückenkonstruktion. Der Überbau besteht aus zwei Stahlhohlkästen in Brückenlängsrichtung, die durch Stahlhohlkasten-Querträger verbunden sind. Mit der aufgesetzten, Schubsteif angebundenen Stahlbetonplatte wird insgesamt ein Stahlverbundquerschnitt erzeugt. Jeder Stahlhohlkasten in Brückenlängsrichtung ist jeweils durch einen Pfeiler in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund. Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 42 Meter – 58 Meter – 120 Meter – 60 Meter – 50 Meter – 44 Meter. Es wurde - verglichen mit Carola 2.0 – eine zusätzliche Pfeilerreihe angeordnet. Die Medien werden in den dafür zugänglichen Stahlhohlkästen geführt. Das Strebewerk der Brücke reduziert die effektiven Spannweiten zwischen den Pfeilern auf jeweils circa ein Drittel. Somit ergeben sich geringe erforderliche Querschnittshöhen und damit eine große Schlankheit der Brücke trotz der großen Hauptspannweite. Insbesondere über den Pfeilern wird dadurch eine sehr große Transparenz erreicht. Durch die großen Unterschiede in den Stützweiten des Mittelfeldes (120 Meter) und den angrenzenden Feldern (60m) entsteht ein starkes Ungleichgewicht der Horizontalkräfte in den Pfeilerachsen. Die resultierenden hohen Horizontalkräfte erzeugen entsprechend hohe Biegemomente, die durch die Pfeiler und Gründungen sowie die Stahlhohlkästen der angrenzenden kürzeren Felder aufgenommen werden müssen. Die Tragwerkslösung als Sprengwerk ist für die vorliegende Stützwellensituation somit nicht optimal und nicht ganz schlüssig im Tragwerkskonzept. Die harmonisch wirkende Bogenreihung, kann hier nur durch einen erhöhten Materialaufwand erkauft werden.	
g) Verkehrsplanerische/Technische Aspekte			
Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss Vier Fahrspuren für den MIV Anbindung der Verkehrsanlage der neuen Brücke an die Anschlussbereiche Carolaplatz, Rathenauplatz Beidseitige Anbindung der Geh- und Radwege an die Brücke Reduzierung bestehender Nutzungskonflikte durch geeignete Verkehrsführung Barrierefreie Gestaltung der Haltestelle vor der Synagoge Beleuchtung der Verkehrsanlagen Technische Lösung zur Medienführung und Anbindung im Bereich der Widerlager Prüfauflagen/Überarbeitung in 2. Stufe Besonderheiten (Bürgervotum)	Die Variante erfüllt die Anforderungen an die Verkehrsanlagen für Straße und Schiene grundsätzlich. Die Anbindung des Rad- und Fußverkehrs ist möglich, jedoch bestehen noch offene signaltechnische Fragestellungen an den Knotenpunkten Rathenauplatz und Carolaplatz. Die Planung reduziert bestehende Nutzungskonflikte und ermöglicht eine weitgehend barrierefreie Haltestellengestaltung. Die Medienführung ist schlüssig und nachvollziehbar innerhalb des Brückenquerschnitts angeordnet, wodurch eine gute Zugänglichkeit für Betrieb und Instandhaltung gewährleistet wird. Insgesamt ist die Variante technisch umsetzbar und grundsätzlich geeignet.	Kriterium Anbindung 24% 40% 23% 8% 5% Kriterium Rad- und Gehwege 29% 38% 20% 7% 6% Kriterium Verkehrsführung 31% 41% 17% 6% 5% Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Technik und Verkehr): - Breite der Brücke - Flexibler Querschnitt - Zukunftsperspektiven 28% 39% 21% 7% 5%	
h) Bauzeitliche Aspekte			
Bauzeit abschnittsweise Teilbetriebnahme Vorrang Brückenzug für ÖPNV und Medienleitungen	Auch ohne Teilbetriebnahme kurze Bauzeit. Somit ist dieses Kriterium erfüllt.	Das Bauwerk ist als eine Einheit geplant, wodurch eine vorgezogene Teilbetriebnahme nicht möglich ist. Durch einen relativ hohen Vorfertigungsgrad der Stahlkonstruktion kann jedoch eine kurze Bauzeit erreicht werden, die diesen Nachteil kompensiert. Bei späteren Reparaturen bzw. Instandhaltungsmaßnahmen muss jedoch im Falle einer notwendigen Sperrung immer das gesamte Bauwerk gesperrt werden.	
i) Finanzielle Aspekte			
Einhaltung der angesteuerten Baukostenobergrenze Wirtschaftlichkeit über den Lebenszyklus (Bau, Betrieb, Instandhaltung)	Herstellungskosten liegen unter Baukostenobergrenze, aber Kosten für Wartung und Pflege hoch.	Die Bauwerkskosten sind auskömmlich, sodass das vorgesehene Gesamtbudget eingehalten werden kann. Aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit des Bauwerkes ist mit höheren Unterhaltungs- und Instandhaltungsaufwendungen zu rechnen. Insbesondere die engen Bereiche in der Nähe des Verschmelzungspunktes der Bögen mit den Fahrbanträgern sind für die spätere Wartung ungünstig.	

j) Genehmigungsrelevante Aspekte			
Vermeidung der Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens	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.	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 Schiffahrtsprofil 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 stilleren Auffahrt für die Straßenbahn und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Lärmschutzsituation wird als unkritisch bewertet.	
Beachtung Rechtsgutachten vom April 2025 REDEKER/SELLNER/DAHS			
Einhaltung Vorgaben und Belange des Denkmalschutzes (Stellungnahme 25.04.2025)			
Einhaltung Vorgaben und Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Schreiben vom 29.01.2025)			
Eingriffe in das FFH- und das Landschaftsschutzgebiet, Eingriffe in den Abflussbereich der Elbe		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. Die größeren Neigungen entsprechen den Anforderungen an die Barrierefreiheit. Für die Straßenbahn sind die Neigungen entsprechend der Vorprüfung nicht optimal, aber verkraftbar. Sie führen zu etwas ungünstigeren Fahrbeschleunigungen und ggf. zu etwas höherem Verschleiß.	

Gegenüberstellungen Vorprüfung/Fachexpertenvotum und Bürgervotum				
Planungsteam 2: Ingenieurgemeinschaft GRASSL				
Hinweis: In dieser Übersicht sollen vor allem Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen dem Fachexpertenvotum und dem Bürgervotum herausgearbeitet werden, damit das Begleitgremium einen schnellen Überblick erhält und auf der Grundlage eine Entscheidung treffen kann.				
	Vorprüfung	Fachexpertenvotum	Bürgervotum	
Fachspezifische Einschätzungen				
d) Städtebauliche und Architektonische Aspekte			Bewertung	
			Legende:	
			■ besonders gut ■ gut ■ weder gut / schlecht ■ wenig überzeugend ■ nicht überzeugend	
Gestaltung und Einbindung der Brücke in das Stadtbild	Der Entwurf bemüht sich erkennbar um eine sensible Einbindung in den außergewöhnlichen Stadtraum des Dresdner Elbtals und nimmt mit seiner Orientierung an historischen Brückenmotiven sowie den vorgesehenen Aufenthaltsbereichen Bezug auf die Tradition der Dresdner Altstadtbrücken. Positiv hervorzuheben ist insbesondere das Bestreben, die Blickbeziehungen zwischen Altstadt, Neustadt und Elbraum weitgehend freizuhalten und die Brücke nicht als dominantes Einzelobjekt, sondern als Teil des Stadtraums auszubilden. Kritisch zu betrachten ist jedoch die gestalterische Herleitung der Pfeiler und Stadtbalkone. Die vorgeschlagenen Stadtbalkone, die massiven Pfeilerausbildungen und die angestrebte massive Materialwirkung erzeugen teilweise eine hohe Eigenständigkeit des Bauwerks , wodurch die Gefahr besteht, dass die Brücke stellenweise stärker als architektonisches Objekt denn als zurückhaltendes Bindeglied zwischen den Stadträumen wahrgenommen wird. Insbesondere die Ausbildung könnte die angestrebte Leichtigkeit und Transparenz des Bauwerks beeinträchtigen . Die scheibenartige Ausformung der Stützen wirkt vergleichsweise abstrakt und technisch . Auch die auf den Pfeilern angeordneten Kanzeln bzw. Stadtbalkone erscheinen gestalterisch nicht durchgängig als selbstverständlicher Bestandteil der Pfeilerarchitektur. Vielmehr wirken sie wie auf die scheibenartigen Stützen aufgesetzt, sodass die gewünschte Einheit von Tragwerk, Pfeiler und Aufenthaltsraum noch nicht vollständig erreicht wird. Hinsichtlich der Entwicklungsfähigkeit der angrenzenden Stadträume ist positiv zu würdigen, dass durch die kompaktere Verkehrsführung und die perspektivisch vorgesehene Reduzierung überdimensionierter Verkehrsflächen am Carola- und Rathenauplatz grundsätzlich Flächenpotenziale für eine spätere städträumliche Neuordnung und stärkere urbane Fassung der Platzräume offengehalten werden. Die angestrebte Wiedergewinnung von Platz- und Stadtraumqualitäten entspricht langfristigen Zielen der Innenstadtentwicklung. Gleichwohl bleibt offen, inwieweit die vorgeschlagenen verkehrlichen Lösungen tatsächlich eine spätere grundlegende Transformation der Brückenkopfbereiche unterstützen oder durch ihre starke Orientierung am heutigen Verkehrsregime langfristig Entwicklungsspielräume einschränken. Die planerisch dargestellten Entwicklungsperspektiven für Carola- und Rathenauplatz bleiben teilweise visionär und werden nicht durch konkrete städtebauliche Konzepte für die angrenzenden Quartiere unteretzt. Die Gewährleistung einer langfristigen Entwicklungsfähigkeit der Altstädter und Neustädter Brückenkopfbereiche kann daher als angelegt, jedoch noch nicht abschließend nachgewiesen bewertet werden.	Kriterium Gestaltung 24%29%22%16%9%		
Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität		Kriterium Aufenthaltsqualität 27%38%21%9%5%		
Darlegung einer Beleuchtung		Kriterium Bezüge zu Stadt und Land 15%32%33%13%7%		
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)				
Stärkung der Stadträume von Alt- und Neustadt				
Dimensionierung und Einfügung in Stadt- und Landschaftsbild				
Funktion der Brücke als verbindendes Element für die städtebauliche Entwicklung angrenzender Bereiche (Carolaiplatz, Rathenauplatz)				
Orientierung an den Zielen des Planungsleitbildes Innenstadt (2008) mit integrierter Frei- und Verkehrsflächenentwicklung				
Anbindung an bestehende und geplante Rad- und Fußwegeverbindungen entlang der Elbe				
Besonderheiten (Bürgervotum)		Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Städtebau und Architektur): - Gestaltung in Bezug auf Pfeilerform, Bogenstruktur, Balkone - Brückenaugen - städtebauliche Entwicklung 21%35%27%11%6%		
e) Denkmalschutzrechtliche Aspekte				
Einbindung der Brücke unter denkmalschutzrechtlichen Aspekten in Stadt- und Landschaftsbild (Gestaltung und Dimensionierung)	Der Entwurf zeigt einen für den historischen Kontext stimmigen, eigenständigen Ansatz mit guter Einbindung in die Dresdner Brückenfamilie und die Altstadtsilhouette. Gestaltung, Materialwahl und konstruktive Idee wirken insgesamt hochwertig, schlüssig und stadtypisch . Gleichzeitig bestehen im Detail noch Anforderungen und Auflagen , insbesondere in der Ausarbeitung einzelner Bauteile wie Pfeiler und Balkone, Beleuchtung, Geländer und Ausstattungselemente. Insgesamt ist der Entwurf denkmalfachlich grundsätzlich positiv bewertbar, jedoch noch weiter zu optimieren.			
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)				
Darlegung einer Beleuchtung				
Einbindung stildbildender Elemente				
Einsatz von Materialien				
		Kriterium Materialität 26%38%22%9%5%		

f) Ingenieurbauwerk/ Statik													
Bauweise/Baustoffe - Konstruktion	Aus ingenieurtechnologischer Sicht solide und sehr wartungsarmer Entwurf.	Das Brückentragwerk ist als sprengwerkartige Konstruktion über fünf Felder konzipiert. Der Überbau ist an jedem Pfeiler biegesteif und längs unverschieblich angeschlossen. Dadurch ergibt sich eine semi-integrale Brückenkonstruktion. An den Brückenenden sind Lager und Fugen angeordnet. Der Überbau besteht aus vier Stahlhohlkästen, die mit der aufgesetzten, schubsteif angebundenen Stahlbetonplatte zu einem Stahlverbundquerschnitt kombiniert werden. Die Stahlhohlkästen sind durch einen massiven Pfeiler in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund. Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 40 Meter – 56 Meter – 120 Meter – 95 Meter – 58 Meter. Das Sprengwerk reduziert die jeweilige effektive Spannweite zwischen den Pfeilern. Somit ergeben sich geringe erforderliche Querschnittshöhen. Insbesondere über den Pfeilern wird dadurch eine größere Transparenz erreicht. Durch den großen Unterschied in der Stützweite des Mittelfeldes (120 Meter) und dem angrenzenden Feld (56m) entsteht ein starkes Ungleichgewicht der Horizontalkräfte in den Pfeilerachsen. Die resultierenden hohen Horizontalkräfte erzeugen entsprechend hohe Biegemomente, die durch die Pfeiler und Gründungen sowie die Stahlhohlkästen der angrenzenden kürzeren Felder aufgenommen werden müssen. Die Tragwerkslösung als Sprengwerk ist für die vorliegende Stützweiten-situation somit nicht optimal und nicht ganz schlüssig als Tragwerkskonzept. Die harmonisch wirkende Bogenreihung muss deshalb durch einen erhöhten Materialaufwand erkaufte werden. Die Medien werden zwischen den Stahlhohlkästen offen geführt. Aus Sicht der Medienbetreiber ist das nicht ganz optimal.											
Bauverfahren/Bauzustände													
Geometrische Prüfung													
Hochwasserquerschnittsabfluss													
Lichttraum Schifffahrt													
Plausibilität des Tragwerksmodells													
Lastannahmen													
Modellierung													
Tragfähigkeit													
Gebrauchstauglichkeit													
Ermüdungssicherheit													
Querschnittsauslastung und -flexibilität													
Dauerhaftigkeit und Lebensdauer													
Wirtschaftlichkeit der Bauweise													
Verkehrssicherheit													
Anforderung an Wartung/ Instandhaltung													
Prüfaufgaben/Überarbeitung in 2. Stufe													
g) Verkehrsplanerische/Technische Aspekte													
Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen	Die verkehrlichen Anforderungen für Straße und Schiene werden grundsätzlich erfüllt, jedoch weist die Lösung hinsichtlich Beleuchtung und Medienführung Nachteile auf. Die Medien werden außerhalb des Brückenkörpers geführt, wodurch höhere Betriebs- und Instandhaltungskosten sowie eine geringere Schutzwirkung entstehen. Die Führung entspricht zudem nicht den Vorgaben der Aufgabenstellung. Die technische Umsetzbarkeit ist gegeben, die Variante wird aufgrund der ungünstigen Medienführung jedoch nicht bevorzugt.		Kriterium Anbindung <table><tr><td>16%</td><td>37%</td><td>31%</td><td>11%</td><td>5%</td></tr></table> Kriterium Verkehrsführung <table><tr><td>15%</td><td>34%</td><td>31%</td><td>13%</td><td>7%</td></tr></table> 26% 39% 20% 9% 6% Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Technik und Verkehr): - Vorfertigung der Bauteile - Teilbetriebnahme - flexibler Querschnitt 26% 37% 24% 8% 5%	16%	37%	31%	11%	5%	15%	34%	31%	13%	7%
16%				37%	31%	11%	5%						
15%				34%	31%	13%	7%						
Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss													
Vier Fahrspuren für den MIV													
Anbindung der Verkehrsanlage der neuen Brücke an die Anschlussbereiche Carolaplatz, Rathenauplatz													
Beidseitige Anbindung der Geh- und Radwege an die Brücke													
Reduzierung bestehender Nutzungskonflikte durch geeignete Verkehrsführung													
Barrierefreie Gestaltung der Haltestelle vor der Synagoge													
Beleuchtung der Verkehrsanlagen													
Technische Lösung zur Medienführung und Anbindung im Bereich der Widerlager													
Prüfaufgaben/Überarbeitung in 2. Stufe													
Besonderheiten (Bürgervotum)													
h) Bauzeitliche Aspekte													
Bauzeit	Kriterium ist erfüllt.	Die vorgeschlagene Herstellmethode - Hubmontage im Freivorbau – ist nachvollziehbar. Sie stellt ein bewährtes und risikoarmes Baukonzept dar. Eine einfache Errichtung mit kurzen Bauzeiten ist zu erwarten. Durch einen schrittweisen Aufbau ist eine abschnittsweise Teilbetriebnahme möglich.											
abschnittsweise Teilbetriebnahme													
Vorrang Brückenzug für ÖPNV und Medienleitungen													

i) Finanzielle Aspekte			
Einhaltung der angesteuerten Baukostenobergrenze	Herstellungskosten werden vom Planer sehr gering angesetzt, sind aber auch bei anderen Kostenansätzen unterhalb der geforderten Baukostenobergrenze . Instandhaltungskosten sind aber über den Lebenszyklus als gering an zu setzen.	Der angegebene Herstellpreis erscheint zu gering und ist nicht plausibel . Die Preisbasis muss überprüft werden, es wurden in der Kalkulation unrealistisch niedrige Einheitspreise angesetzt!	
Wirtschaftlichkeit über den Lebenszyklus (Bau, Betrieb, Instandhaltung)		Die Brücke lässt geringe Unterhaltungskosten erwarten. Die engen Zwickelbereiche im Übergang von den Bögen zum Fahrbahnträger sind jedoch für die Bauwerksprüfung schwer zugänglich und problematisch. Ansonsten ist die leichte Prüfbarkeit durch Gitterroste als Laufebene unter dem Bauwerk gegeben. Die Pfeiler erfordern aufgrund ihrer Massivität und Breite einen sehr hohen und unnötigen Materialeinsatz . Der Graffitienschutz ist wegen der großen Flächen problematisch .	
j) Genehmigungsrelevante Aspekte			
Vermeidung der Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahren	Aufgrund der breiten Balkone ist eine zusätzliche Abstimmung mit LaDi erforderlich. Eine Einigung dazu ist ggf. erwartbar mit Auflagen .	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.	
Beachtung Rechtsgutachten vom April 2025 REDEKER/SELLNER/DAHS			
Einhaltung Vorgaben und Belange des Denkmalschutzes (Stellungnahme 25.04.2025)			
Einhaltung Vorgaben und Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Schreiben vom 29.01.2025)			
Eingriffe in das FFH- und das Landschaftsschutzgebiet, Eingriffe in den Abflussbereich der Elbe			

Gegenüberstellungen Vorprüfung/Fachexpertenvotum und Bürgervotum				
Planungsteam 3: Schüler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit DKFS Architekten				
Hinweis: In dieser Übersicht sollen vor allem Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen dem Fachexpertenvotum und dem Bürgervotum herausgearbeitet werden, damit das Begleitgremium einen schnellen Überblick erhält und auf der Grundlage eine Entscheidung treffen kann.				
	Vorprüfung	Fachexpertenvotum	Bürgervotum	
Fachspezifische Einschätzungen				
d) Städtebauliche und Architektonische Aspekte			Bewertung	
			Legende:	
			■ besonders gut ■ gut ■ weder gut / schlecht ■ wenig überzeugend ■ nicht überzeugend	
Gestaltung und Einbindung der Brücke in das Stadtbild	Trotz der nachvollziehbaren Bemühungen um eine eigenständige architektonische Identität und die Aufnahme historischer Motive der Dresdner Brückenfamilie erscheint die städtebaulich-gestalterische Einbindung des Entwurfs nicht in allen Bereichen überzeugend. Insbesondere die scheibenartige Ausbildung der Pfeiler, die kanzelartig ausgebildeten Aussichtsbalkone an den Brückenköpfen sowie die konstruktiv stark artikulierte Tragwerksgestaltung verleihen dem Bauwerk einen vergleichsweise technischen und infrastrukturellen Charakter, der im hochsensiblen Stadtraum zwischen Altstadt, Königsufer und Brühlischen Terrassen teilweise dominant wirkt. Die angestrebte Zurückhaltung gegenüber der historischen Stadtsilhouette wird dadurch nur eingeschränkt erreicht. Kritisch zu bewerten ist zudem die deutliche Auffächerung der Verkehrsflächen im Bereich der Anbindungen an Carolaplatz und Rathenauplatz. Die hier entstehenden großmaßstäblichen Verkehrsraumaufweitungen schwächen die stadträumliche Fassung der Brückenköpfe und verstärken den Eindruck einer verkehrstechnischen Anlage gegenüber einem integrierten Stadtraum. Insgesamt erscheint die gestalterische Verzahnung mit den angrenzenden Stadträumen sowie die Einbindung in die denkmalgeschützte Elblandschaft noch nicht vollständig ausgereift.	Die funktionale, technisch hochwertige Brücke ist in der Formsprache und der Detailgestaltung in sich selbst gut gelungen, aber nicht passend an dem Ort. Die Brücke ist von der Form her schlicht gestaltet und referenziert am stärksten auf die zweite Carolabrücke und deren gewollten Bruch mit der barocken Historie. Die Brücke bleibt damit im Stadtkonzept der siebziger Jahre verfangen. Sie fügt sich nicht in das historische und heutige Stadtbild ein, sondern wirkt eher wie eine außerorts liegende Schnellwegbrücke. Der Eindruck wird verstärkt, indem die linear und flach ausgebildete Balkenbrücke auf durchgängige Pfeilerscheiben aufgelegt wird. Diese führen zu einer Mauerwirkung für die Querenden und beeinträchtigen den Raum unter der Brücke deutlich. Durch die Aufweitung und Aufteilung der Fahrspuren an den Brückenden wird das Bauwerk insgesamt noch breiter und es entstehen unwirtliche Räume geringer Qualität unter der Brücke. In der Gesamtkomposition wirkt der Materialwechsel zwischen Beton und Stahl unruhig und in der stark divergierenden Farbwahl zu fragmentierend. Die starke Auffächerung der Brückenden manifestiert die heutige Situation und erschwert flexible Anpassung des Umfelds an neue städtebauliche Entwicklungen.	Kriterium Gestaltung 8% 17% 24% 28% 23%	
Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität			Kriterium Aufenthaltsqualität 9% 26% 30% 22% 13%	
Darlegung einer Beleuchtung				
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)			Kriterium Bezüge zu Stadt und Land 8% 28% 35% 17% 12%	
Stärkung der Stadträume von Alt- und Neustadt				
Dimensionierung und Einfügung in Stadt- und Landschaftsbild				
Funktion der Brücke als verbindendes Element für die städtebauliche Entwicklung angrenzender Bereiche (Carolaplatz, Rathenauplatz)				
Orientierung an den Zielen des Planungsleitbildes Innenstadt (2008) mit integrierter Frei- und Verkehrsflächenentwicklung				
Anbindung an bestehende und geplante Rad- und Fußwegeverbindungen entlang der Elbe				
Besonderheiten (Bürgervotum)			Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Städtebau und Architektur): - Stadtbalkon über Brückenpfeiler - Gliederung in Flut- und Strombrücke - Aufenthaltsräume 8% 25% 35% 20% 12%	
e) Denkmalschutzrechtliche Aspekte				
Einbindung der Brücke unter denkmalschutzrechtlichen Aspekten in Stadt- und Landschaftsbild (Gestaltung und Dimensionierung)	Insgesamt zeigt der Entwurf einen zurückhaltenden, funktional und materialseitig schlüssig aufgebauten Ansatz mit deutlichem Bezug zur Vorgängerbrücke. Die Grundidee ist nachvollziehbar und gut eingebunden, korrigiert Schwächen der Vorgängerbrücke und bereichert den Entwurf durch wenige, gezielte Eingriffe. Er bleibt jedoch in einzelnen gestalterischen und materialbezogenen Details noch nicht vollständig ausgereift und weist die wenigsten Konflikte zum Denkmalschutz auf.			
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)				
Darlegung einer Beleuchtung				
Einbindung stilbildender Elemente				
Einsatz von Materialien			Kriterium Materialität 5% 14% 28% 30% 23%	

f) Ingenieurbauwerk/ Statik				
Bauweise/Baustoffe - Konstruktion	Wirtschaftlicher und ingenieurtechnologisch durchdachter Entwurf.	Der fünffeldrige Durchlaufträger ist biegesteif mit dem zentralen Stropfpeiler verbunden und auf allen anderen Stützen längsverschieblich gelagert. Der Brückenüberbau wird in drei Brückenzüge aufgelöst. Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 44 Meter, 58 Meter, 120 Meter, 95 Meter, 58 Meter, die Lagen der Pfeiler sind angelehnt an die Positionen der Carolabrücke 2.0 und bieten für eine Balkenbrücke sinnvoll gewählte Spannweiten. Die Brückenzüge werden durch massive durchgehende Pfeilerscheiben in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund. Die Überbauträger über den Flussspannweiten sind als dreizellige Stahlhohlkastenkonstruktionen konzipiert: zwei spiegelsymmetrisch angeordnete dichtgeschweißte Zellen und einen mittleren, für Medienführung und Wartung zugänglichen Bereich. Über den Uferbereichen schließt die Stahlkonstruktion an eine Plattenbalkenkonstruktion aus Spannbeton an. In den Pfeilerachsen werden Vouten ausgebildet, die über dem Stropfpeiler geteilt werden. Durch die Auflösung in Streben wird der Querschnitt geöffnet. Das gewählte statische System ist bautechnisch einfach realisierbar, robust und gilt als bewährtes Konstruktionsprinzip im Brückenbau. Der Materialwechsel von Spannbeton auf Stahl wird durch die größeren Spannweiten im Flussbereich begründet. Hinsichtlich der Erstellung ergeben sich jeweils Vorteile durch günstigere Herstellmethoden an Land (Beton) und im Gewässerbereich (Stahl).		
Bauverfahren/Bauzustände				
Geometrische Prüfung				
Hochwasserquerschnittsabfluss				
Lichtraum Schifffahrt				
Plausibilität des Tragwerksmodells				
Lastannahmen				
Modellierung				
Tragfähigkeit				
Gebrauchstauglichkeit				
Ermüdungssicherheit				
Querschnittsauslastung und -flexibilität				
Dauerhaftigkeit und Lebensdauer				
Wirtschaftlichkeit der Bauweise				
Verkehrssicherheit				
Anforderung an Wartung/ Instandhaltung				
Prüfaufgaben/Überarbeitung in 2. Stufe				
g) Verkehrsplanerische/Technische Aspekte				
Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen	Die Variante erfüllt die Anforderungen an die Verkehrsanlagen weitgehend und ermöglicht eine bestandsnahe Anbindung von Straßen-, Schienen- sowie Radverkehr, insbesondere bei der Gleisstrassierung und den Sicherheitsräumen, sind im weiteren Planungsprozess zu optimieren. Die Planung reduziert bestehende Nutzungskonflikte und verbessert die Barrierefreiheit der Haltestellen. Die Medienführung ist schlüssig innerhalb des Brückenquerschnitts vorgesehen und technisch plausibel umsetzbar. Insgesamt wird die Variante als grundsätzlich geeignet bewertet.		 Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Technik und Verkehr): - Teilinbetriebnahme - flexibler Querschnitt - Promenadenräume	
Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss				
Vier Fahrspuren für den MIV				
Anbindung der Verkehrsanlage der neuen Brücke an die Anschlussbereiche Carolaplatz, Rathenauplatz				
Beidseitige Anbindung der Geh- und Radwege an die Brücke				
Reduzierung bestehender Nutzungskonflikte durch geeignete Verkehrsführung				
Barrierefreie Gestaltung der Haltestelle vor der Synagoge				
Beleuchtung der Verkehrsanlagen				
Technische Lösung zur Medienführung und Anbindung im Bereich der Widerlager				
Prüfaufgaben/Überarbeitung in 2. Stufe				
Besonderheiten (Bürgervotum)				
h) Bauzeitliche Aspekte				
Bauzeit	Kriterium ist erfüllt.	Die vorgeschlagenen Herstell- und Montagevorgänge sind nachvollziehbar und stellen erprobte Verfahren dar. Sie lassen eine einfache Errichtung mit kurzen Bauzeiten erwarten, insbesondere unter Voraussetzung der parallelen Fertigung der Bauteile. Eine abschnittsweise Teilinbetriebnahme und auch ein späterer Teilbetrieb bei größeren Reparaturen ist aufgrund der Trennung in drei Brückenzüge einfach möglich. Eine flexible Anpassung bzw. spätere Neuaufteilung der Verkehrsfläche ist dagegen deutlich erschwert.		
abschnittsweise Teilinbetriebnahme				
Vorrang Brückenzug für ÖPNV und Medienleitungen				

i) Finanzielle Aspekte			
Einhaltung der angesteuerten Baukostenobergrenze	Baukostenobergrenze ist eingehalten. Geringste Herstellungskosten zu erwarten. Kosten für Instandhaltung und Wartung im Rahmen.	Einfache Bauart, klare großflächige Strukturen und glatte Außenflächen garantieren geringe Kosten in der Herstellung und in der Wartung , speziell im Vergleich zu den anderen eingereichten Entwürfen.	
Wirtschaftlichkeit über den Lebenszyklus (Bau, Betrieb, Instandhaltung)			
j) Genehmigungsrelevante Aspekte			
Vermeldung der Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens	Entwurf setzt im Wesentlichen genehmigungsrelevanten Forderungen um. Die Pfeilerbreiten müssen noch tiefer geprüft werden.	Es sind keine technischen Schwierigkeiten zu erwarten. Die städtebauliche Einbindung und kontextuelle Inflexibilität werden jedoch als problematisch gesehen.	
Beachtung Rechtsgutachten vom April 2025 REDEKER/SELLNER/DAHS			
Einhaltung Vorgaben und Belange des Denkmalschutzes (Stellungnahme 25.04.2025)			
Einhaltung Vorgaben und Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Schreiben vom 29.01.2025)			
Eingriffe in das FFH- und das Landschaftsschutzgebiet, Eingriffe in den Abflussbereich der Elbe			

Gegenüberstellungen Vorprüfung/Fachexpertenvotum und Bürgervotum				
Planungsteam 4: Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG mit Knight Architects				
Hinweis: In dieser Übersicht sollen vor allem Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen dem Fachexpertenvotum und dem Bürgervotum herausgearbeitet werden, damit das Begleitgremium einen schnellen Überblick erhält und auf der Grundlage eine Entscheidung treffen kann.				
	Vorprüfung	Fachexpertenvotum	Bürgervotum	
Fachspezifische Einschätzungen				
d) Städtebauliche und Architektonische Aspekte			Bewertung	
			Legende:	
			■ besonders gut ■ gut ■ weder gut / schlecht ■ wenig überzeugend ■ nicht überzeugend	
Gestaltung und Einbindung der Brücke in das Stadtbild	Der Entwurf überzeugt durch seinen integrativen Ansatz, die Carolabrücke nicht als isoliertes Ingenieurbauwerk, sondern als Bestandteil eines zusammenhängenden Stadt- und Landschaftsraums zu verstehen. Insbesondere die Neuordnung der Brückenköpfe schafft sowohl auf Altstadt als auch auf Neustädter Seite eine deutlich verbesserte Verknüpfung zwischen den innerstädtischen Quartieren, den Elbufern und den übergeordneten Fuß- und Radwegeverbindungen. Die Brücke wird damit zu einem vermittelnden Element zwischen Stadtraum und Landschaftsraum. Positiv hervorzuheben ist, dass die Gestaltung der Anschlussbereiche über die reine Verkehrsfunktion hinausgeht und neue Aufenthalts-, Freiraum- und Bewegungsräume ausbildet. Insbesondere die Neuordnung des Rathenaplatzes, die stärkere Vernetzung mit dem Terrassenufer und den Elberadwegen sowie die Aufwertung des Carolaplatzes eröffnen Potenziale für eine langfristige Reurbanisierung bislang stark verkehrlich geprägter Stadträume. Auch im Hinblick auf die perspektivische Entwicklung der angrenzenden Stadträume erscheint der Entwurf robust und zukunftsfähig. Die gewählten Strukturen lassen ausreichend Spielraum für künftige Veränderungen der Verkehrsorganisation sowie für eine weitere Aufwertung der öffentlichen Räume entlang des Promenadenrings, des Königsufers und der östlichen Altstadt. Der Entwurf verstellt keine wesentlichen Entwicklungsmöglichkeiten, sondern schafft vielmehr räumliche Voraussetzungen für eine schrittweise Transformation der heute noch von Verkehrsinfrastrukturen dominierten Bereiche. Insgesamt leistet der Entwurf damit einen überzeugenden Beitrag zur stadträumlichen Vernetzung von Altstadt und Neustadt und bietet zugleich eine tragfähige Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der an die Brückenköpfe anschließenden Stadträume. Besonders hervorzuheben ist, dass die Brückenköpfe nicht als Endpunkte eines Verkehrsbauwerks verstanden werden, sondern als eigenständige Stadträume mit Entwicklungsimpulsen für den Rathenaplatz, den Carolaplatz und die angrenzenden Elbräume. Dadurch entsteht ein belastbares städtebauliches Gerüst, das künftige Veränderungen der Mobilität und der öffentlichen Raumgestaltung aufnehmen kann, ohne seine räumliche Qualität einzubüßen.	Kriterium Gestaltung	32%30%17%13%8%	
Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität		Kriterium Aufenthaltsqualität	29%35%19%10%6%	
Darlegung einer Beleuchtung				
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)		Der Entwurf der Carolabrücke knüpft durch die Auflösung des Längstragwerkes in ein filigran aufgelöstes Stabwerk vor allem an die erste Carolabrücke an. Dadurch entstehen ein harmonisches Gesamtbild und eine angemessene Lösung für den wichtigen innerstädtischen Ort. Die Formensprache ist gelungen und gestaltet damit ein eigenes Bauwerk. Die symbiotische Verbindung einer Balkenbrücke mit einer Anmutung von Bögen erscheint im Kontext der Dresdner Brückenfamilie logisch .	Kriterium Bezüge zu Stadt und Land	34%38%17%6%5%
Stärkung der Stadträume von Alt- und Neustadt		Durch die Auflösung der sehr breiten Pfeilerachsen in jeweils drei Einzelstützen wird eine hohe Transparenz und Luftigkeit unter der Brücke geschaffen. Dadurch wird eine hohe Aufenthaltsqualität für die vielzähligen Nutzerinnen und Nutzer der Elbufer und der Geh- und Radwege auch unter der Brücke erreicht. Die wichtigen Blickbeziehungen von den Elbauen auf verschiedene Stadtbereiche werden durch den Entwurf nicht nur erhalten, sondern sogar verbessert .		
Dimensionierung und Einfügung in Stadt- und Landschaftsbild		Die Kürzung der Brücke auf der Altstadtseite um ein Feld eröffnet Optionen hinsichtlich weiterer Ausbauten, wobei die dargestellte Treppenanlage und die Busgarage am Hasenberg Angebote bieten, die aber nicht zwingend umgesetzt werden müssen. Gegenüber der hochwertig gestalteten und nutzbaren Brücke ist die Ausbildung der Anschlüsse an den Widerlagern zu aufwendig . Die Anbindungen der Brücke an die Elbufer auf beiden Seiten wirken in ihrer Mächtigkeit etwas überzogen . Sie sind bisher aus landschaftsgestalterischer Sicht beleuchtet und benötigen eine stärkere architektonische Fassung.		
Funktion der Brücke als verbindendes Element für die städtebauliche Entwicklung angrenzender Bereiche (Carolaplatz, Rathenaplatz)		Der Verzicht auf eine Rhythmisierung durch Pfeilerbalkone wird durch die durchgehende lange, breite Promenade mit Blick auf die Altstadt mehr als aufgewogen. Durch die breite Promenade wird eine deutliche Wichtung auf der Altstadtseite hergestellt. Es entsteht ein durchgehender Stadtbalkon mit hoher Aufenthaltsqualität und hoher Attraktivität für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere auch durch die bereits auf der Brücke nach unten geführten Gehwege an den Brückenenden.		
Orientierung an den Zielen des Planungsleitbildes Innenstadt (2008) mit integrierter Frei- und Verkehrsflächenentwicklung		Allen Verkehrsteilnehmern werden optimale Bedingungen ermöglicht, die Konflikte querender Radwege wurden aufgelöst.		
Anbindung an bestehende und geplante Rad- und Fußwegeverbindungen entlang der Elbe				
Besonderheiten (Bürgervotum)			Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Städtebau und Architektur): - Promenadenweg/Rampe - Stahlfachwerk - Höhe der Brücke aufgrund Tragwerk	30%37%19%8%6%
e) Denkmalschutzrechtliche Aspekte				
Einbindung der Brücke unter denkmalschutzrechtlichen Aspekten in Stadt- und Landschaftsbild (Gestaltung und Dimensionierung)	Insgesamt zeigt der Entwurf einen konzeptionell klaren Ansatz mit stark ausgeprägter Promenadenidee und deutlichem Bezug zur städtebaulichen Situation. Die Grundidee ist nachvollziehbar, führt jedoch zu erheblichen Eingriffen in die Freianlagen und weist deutliche Konflikte mit dem Denkmalschutz sowie der Einordnung in die Dresdner Brückenfamilie auf. In der Gesamtwirkung bleibt der Entwurf daher nicht überzeugend.			
Berücksichtigung der stadträumlichen und landschaftlichen Besonderheiten (Altstadt, Königsufer, Elbwiesen, Sichtbeziehungen)				
Darlegung einer Beleuchtung				
Einbindung stilbildender Elemente				
Einsatz von Materialien		Kriterium Materialität	27%37%20%9%7%	

f) Ingenieurbauwerk/ Statik			
Bauweise/Baustoffe - Konstruktion Bauverfahren/Bauzustände Geometrische Prüfung Hochwasserquerschnittsabriss Lichttraum Schifffahrt Plausibilität des Tragwerksmodells Lastannahmen Modellierung Tragfähigkeit Gebrauchstauglichkeit Ermüdungssicherheit Querschnittsauslastung und -flexibilität Dauerhaftigkeit und Lebensdauer Wirtschaftlichkeit der Bauweise Verkehrssicherheit Anforderung an Wartung/ Instandhaltung Prüfaufgaben/Überarbeitung in 2. Stufe	Übernimmt im Wesentlichen Konstruktionsansätze der Carolabrücke 2.0. solider Entwurf.	Die durch den Vorgängerbau weitgehend vorgegebenen Spannweiten werden durch den bogenartig gevouteten Durchlaufträger mit einem sinnhaften Tragwerkskonzept ausgefüllt. Die Geometrie der Brücke folgt dem Kraftfluss und betont diesen sichtbar. Zwischen Obergurt und Untergurt wird eine schubsteife Verbindung über rautenförmig angeordnete Stäbe realisiert. Dies erlaubt eine Durchsicht durch die Trägerformation. Darüber hinaus kann dieses Gestaltungselement in seiner Eigenart eine neuartige Identität für die Carolabrücke stiften. Die detaillierte Ausführung der Rauten sollte in der weiteren Planung jedoch noch weiterentwickelt und verbessert werden. Die Anordnung der Lagerungsbedingungen ergibt ein zwangungsfreies System in Längsrichtung der Brücke. Es werden zwei unabhängige Brückenzüge in Stahlverbundbauweise entwickelt. Der östliche Brückenträger wird von zwei Stahlhohlkästen, der westliche von einem Stahlhohlkasten gestützt. Jeder Stahlhohlkasten ist jeweils durch einen Pfeiler in den Lagerachsen unterstützt. Die Gründung erfolgt durch Großbohrpfähle im tragfähigen Grund. Die Spannweiten der durchlaufenden Brückenzüge betragen 63 Meter, 120 Meter, 96 Meter, 59 Meter, die Standorte der Pfeiler sind angelehnt an die Positionen der zweiten Carolabrücke. Die Medienführung kann in den zugänglichen Stahlhohlkästen erfolgen.	
g) Verkehrsplanerische/Technische Aspekte			
Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss Vier Fahrspuren für den MIV Anbindung der Verkehrsanlage der neuen Brücke an die Anschlussbereiche Carolaplatz, Rathenauplatz Beidseitige Anbindung der Geh- und Radwege an die Brücke Reduzierung bestehender Nutzungskonflikte durch geeignete Verkehrsführung Barrierefreie Gestaltung der Haltestelle vor der Synagoge Beleuchtung der Verkehrsanlagen Technische Lösung zur Medienführung und Anbindung im Bereich der Widerlager Prüfaufgaben/Überarbeitung in 2. Stufe Besonderheiten (Bürgervotum)	Die Variante erfüllt die Anforderungen für Straße und Schiene grundsätzlich, erfordert jedoch aufgrund zusätzlicher Sicherheitsräume für den Bus- und Straßenbahnbetrieb eine Verbreiterung des Brückenquerschnitts. Verkehrstechnisch sind insbesondere die Sichtbeziehungen sowie die Auswirkungen der Gleisverswenkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte weiter zu untersuchen. Die Planung reduziert bestehende Nutzungskonflikte und bietet eine sehr effiziente Beleuchtungslösung. Die Medienführung ist grundsätzlich nachvollziehbar, weist jedoch Defizite bei den erforderlichen Bediengängen auf. Insgesamt ist die Variante technisch umsetzbar und grundsätzlich geeignet.		Kriterium Anbindung 27% 38% 22% 8% 5% Kriterium Rad- und Gehwege 24% 39% 25% 7% 5% Kriterium Verkehrsführung 24% 40% 24% 7% 5% Vorgestellte Themen seitens des Planungsteams innerhalb des Kriteriums Besonderheiten (Technik und Verkehr): - Teilbetriebnahme - Flexibler Querschnitt - Promenadenring/Rampe 30% 37% 20% 7% 6%
h) Bauzeitliche Aspekte			
Bauzeit abschnittsweise Teilbetriebnahme Vorrang Brückenzug für ÖPNV und Medienleitungen	Kriterium ist erfüllt.	Das gewählte statische System ist bautechnisch einfach realisierbar, robust und gilt als bewährtes Konstruktionsprinzip im Brückenbau. Die vorgeschlagenen Herstell- und Montagevorgänge sind nachvollziehbar und stellen erprobte Verfahren dar. Die Vorfertigung der Stahlkörper gestattet eine kurze Bauzeit. Durch die Trennung in zwei Brückenzüge ist die abschnittsweise Teilbetriebnahme möglich, auch im Falle späterer Wartungsarbeiten. Zwei separate Brückenkörper (Straße und Tram) werden auch verwaltungstechnisch günstig gesehen. Eine Umnutzung oder Neuaufteilung der Verkehrsflächen wird wegen durchgehender Fahrbahn dennoch ermöglicht.	
i) Finanzielle Aspekte			
Einhaltung der angestrebten Baukostenobergrenze Wirtschaftlichkeit über den Lebenszyklus (Bau, Betrieb, Instandhaltung)	Trotz erhöhtem finanziellem Aufwand für Wartung und Pflege liegt der Entwurf im finanziellen Rahmen.	Die gestalterisch vorteilhafte Auflösung der Vouten in filigrane Einzelstäbe erhöht jedoch die Investitions- und Unterhaltungsaufwendungen. Außerhalb der Gitter werden glatte und großflächige Strukturen realisiert, die wirtschaftlich in Bau und Instandhaltung sind. Der Entwurf bleibt innerhalb des Gesamtbudgets. Die Überschreitung in den Teilbudgets (z.B. öffentlicher Raum) schaffen Mehrwerte zum Beispiel in Form der Bus-Parkgarage und der Uferraumgestaltung, die optional realisierbar sind.	

j) Genehmigungsrelevante Aspekte			
Vermeldung der Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens	Entwurf setzt im Wesentlichen genehmigungsrelevanten Forderungen um. Die Achsverschiebung muss noch tiefer geprüft werden.	Es werden keine technischen Schwierigkeiten gesehen. Eventuelle Nachteile der aufgelösten Unterbauten hinsichtlich der Umströmung im Hochwasserfall sind mit den Fachbehörden abgestimmt.	
Beachtung Rechtsgutachten vom April 2025 REDEKER/SELLNER/DAHS			
Einhaltung Vorgaben und Belange des Denkmalschutzes (Stellungnahme 25.04.2025)			
Einhaltung Vorgaben und Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Schreiben vom 29.01.2025)			
Eingriffe in das FFH- und das Landschaftsschutzgebiet, Eingriffe in den Abflussbereich der Elbe			

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/012/2025)

Sitzung am: 19.06.2025

Beschluss zu: V0339/25

Gegenstand:

Wiederaufbau der Carolabrücke – Grundsatzentscheidung zum Verfahren für einen zeitnahen, zeitgemäßen und zukunftsfähigen Brückenbau

Beschluss:

1. Der Stadtrat nimmt die Variantenabwägung gemäß Anlage 1 zur Wiederherstellung der Elbquerung (Ersatzneubau ohne Genehmigungsverfahren, Neubau mit Planverfahren) zur Kenntnis und bestätigt als Vorzugsvariante den Ersatzneubau.
2. Der Stadtrat nimmt das Gutachten zu verfahrensrechtlichen Szenarien für den Wiederaufbau der Carolabrücke gemäß Anlage 2 zur Kenntnis.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Variante 1 (Ersatzneubau) unverzüglich den Planungsprozess zu starten.

Hierfür soll eine Mehrfachbeauftragung von vier geeigneten Planern durchgeführt werden. Diese Mehrfachbeauftragung soll Teilleistungen der Objektplanung, der Tragwerksplanung und der Verkehrsplanung umfassen.

Die Planungsleistungen sollen in einem offenen Verfahren ausgeschrieben werden.

Bei der Gestaltung des Vergabeverfahrens ist sicherzustellen, dass Eignungskriterien gebildet werden, die der Bedeutung des Bauvorhabens gerecht werden. Insbesondere müssen die Bieter Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten (Referenzen) vorweisen können.

4. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für das Vergabeverfahren ein Begleitgremium einzurichten, in dem Vertreter aller Fraktionen sowie Vertreter der Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltverbände und der Kammern gemäß Anlage 5 des Änderungsantrages vertreten sind.

Für die Beurteilung Wertung der Angebote soll ein Wertungsgremium gebildet werden. Das Wertungsgremium soll aus den Mitgliedern des Stadtrats und der Stadtverwaltung bestehen, die im Begleitgremium vertreten sind. Die übrigen Mitglieder des Begleitgremiums sollen keine Mitglieder des Wertungsgremiums sein, bei der Wertung jedoch beratende Funktion haben. Über die Beauftragung der vier Planer entscheidet der Ausschuss für Wirtschaftsförderung.

Die Beurteilung der von den Auftragnehmern im Rahmen der Mehrfachbeauftragung erstellten Entwürfe obliegt zunächst dem Begleitgremium. Dabei sollen auch international und national anerkannte Fachexperten eingebunden werden. Ferner ist auch die Stadtgesellschaft in angemessener Weise zu beteiligen. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Planungen sind aufzuzeigen.

Derjenige Planer, dessen Entwurf nach Auffassung des Stadtrates nach städtebaulichen, architektonischen, technischen, bauzeitlichen und finanziellen Aspekten der Beste ist, wird dann durch den Stadtrat mit den weiteren Planungs- und Bauüberwachungsleistungen beauftragt.

5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich beim Freistaat Sachsen und beim Bund für eine finanzielle Beteiligung an den Kosten für den Abriss und den Ersatzneubau einzusetzen.
6. Für das Verfahren werden folgende Eckpunkte festgelegt:

Die Aufgabenstellung soll keine technischen Lösungsvorgaben enthalten, sondern vielmehr die Ziele definieren, welche die Stadt Dresden mit dem Ersatzneubau erreichen möchte. Bei der Erarbeitung der Aufgabenstellung soll sich die Stadtverwaltung mit den beim Freistaat Sachsen und der Landeshauptstadt Dresden eingereichten Petitionen in geeigneter Weise auseinandersetzen.

Zu den in der Aufgabenstellung zu berücksichtigenden Zielen gehören:

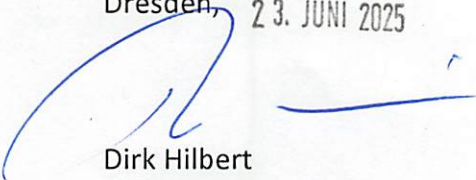
- a. Die Stadt Dresden wünscht sich eine sehr gut gestaltete und hervorragend in diesen besonderen Ort und in die Umgebung eingebundene Brücke (einschließlich deren Beleuchtung), die allen Nutzern eine sehr hohe Aufenthaltsqualität in allen Nutzerpositionen auf und unter der Brücke bietet. Gleichzeitig muss das Brückenbauwerk den hohen architektonischen und stadtplanerischen Anforderungen gerecht werden, die sich aus der unmittelbaren Zentrums- und Stadtlage der Brücke ergeben und soll nicht in Konkurrenz zu den umliegenden historisch bedeutenden Bauwerken und Anlagen treten. Besonderheiten des Ortes, wie die historische Altstadt, das Königsufer, die hohe Qualität und intensive Nutzung der geschützten Elbwiesen, der benachbarte Festplatz (Filmnächte, Freilichtbühne) und die wichtigen Sichtbeziehungen zwischen den Elbufern auf das historische Zentrum müssen durch das Brückenbauwerk berücksichtigt werden.

- b. Das zu beplanende Gebiet erstreckt sich von der bestehenden Kreuzung Carolaplatz bis zur bestehenden Kreuzung Rathenauplatz. An diese Kreuzungen ist die Verkehrsanlage der neuen Brücke nahtlos anzubinden, wobei genehmigungsrechtliche Belange zu berücksichtigen sind. Soweit ohne Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren rechtlich möglich, sollen weitgehende Reduzierungen der vorhandenen Auffächerungen und eine barrierefreie Gestaltung der Haltestelle vor der Synagoge vorgenommen werden. Zukünftige Umgestaltungen der anschließenden Verkehrsanlagen sollen perspektivisch möglich sein.
- c. Der Brückenzug soll eine leistungsfähige Verkehrsanlage für alle Verkehrsträger (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) schaffen; dabei sind weiterhin vier Fahrspuren für den MIV vorzusehen.
- d. Bestehende Konfliktpunkte (z.B. Querung des Radwegs über die Straßenbahn-gleise, gemeinsame Nutzung von Rad- und Gehwegen etc.) sollen durch geschickte Gestaltung der Verkehrsanlagen in Grundriss und Querschnitten aufgelöst werden. Dabei dürfen auch Verkehrsführungen in unterschiedlichen Ebenen in Betracht gezogen werden, solange sie planrechtliche und bautechnische Risiken vermeiden.
- e. Die Brücke soll perspektivisch die Anbindung an die Elberadwege sowie die unterführten Fußwege ermöglichen. Sollten dafür Planfeststellungs- oder aufwendige Umweltgenehmigungsverfahren (FFH- und Landschaftsschutzgebiet) notwendig sein, sollen diese erst in nachgelagerten (unabhängigen) Genehmigungsverfahren realisiert werden.
- f. Das diesbezügliche Rechtsgutachten sowie die Vorgaben und Belange des Denkmalschutzes (Stellungnahme 25.04.2025) und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Schreiben vom 29.01.2025), sind zu berücksichtigen. Die Eingriffe in das FFH- und das Landschaftsschutzgebiet sollen möglichst geringgehalten werden.
- g. Stilbildende Elemente von der jetzigen und von früheren Carolabrücken (bspw. Lampen und Sandsteinelemente) sollen sichergestellt und erhalten werden. Es ist zu prüfen, ob diese gemeinsam mit derzeit vorhandenen Skulpturen (Brückenpferde) in einen Ersatzneubau oder in dessen nahes Umfeld integriert werden können.

Es ist zu prüfen, wie Dresden-typische Bezüge bei Materialität und Detailgestaltung hergestellt werden können.
- h. Die Konstruktion soll robust, langlebig und wartungsarm ausgelegt werden. Richtwert, aber kein Ausschlusskriterium, soll eine Querschnittsauslastung von weniger als 80% sein. Die Brücke soll darüber hinaus so ausgelegt sein, dass eine zukünftige Änderung der Belegung der einzelnen Bauwerksbereiche mit Straßenbahn, Kfz oder Fahrrad statisch konstruktiv möglich ist. Die Medienführungen (hier insbesondere Fernwärme) sind zukunftssicher zu dimensionieren.

- i. Soweit dies möglich ist und den Gesamtbauprozess nicht verzögert, soll eine abschnittsweise Teilinbetriebnahme eingeplant werden.
7. Weiterhin wird der Oberbürgermeister beauftragt, den Stadtrat ab sofort bis zum Projektabschluss vierteljährlich mittels eines Projektberichts über die laufende Planung, die Einhaltung des geplanten Zeit- und Kostenrahmens und den eigentlichen Bau zu informieren.
8. Der Stadtrat bekennt sich zum Wiederaufbau der Carolabrücke als Projekt allerhöchster Priorität. Um eine erfolgreiche und schnellstmögliche Realisierung des Projekts sicherzustellen, wird der Oberbürgermeister beauftragt, trotz der im Haushaltsbeschluss verankerten Einsparvorgaben alle notwendigen personellen, planerischen und finanziellen Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung bereitzustellen und ggf. zu Lasten anderer Bereiche umzuschichten.

Dresden, 23. JUNI 2025



Dirk Hilbert
Vorsitzender

Anlage

Anlage 5 - Begleitgremium für neue Carolabrücke bis zum Baubeschluss

Aufgabe:

Information, Beratung und Teilnahme an der Jursitzung (Teilnahmewettbewerb zur Vergabe) zum Neubau der Carolabrücke

Vertreter der Stadtratsfraktionen

Nr.	Fraktion	Name
1.	AfD-Fraktion	NN
2.	CDU-Fraktion	NN
3.	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen	NN
4.	SPD-Fraktion	NN
5.	Fraktion Team Zastrow	NN
6.	Fraktion DIE LINKE	NN
7.	Fraktion Bündnis Sahra Wagenknecht	NN
8.	FDP/FB-Fraktion	NN
9.	PVP-Kooperation	NN

Verwaltung Stadt

Nr.	Organisation	Name
10.	Oberbürgermeister	Dirk Hilbert (Leitung)
11.	Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	Stephan Kühn (Leitung i. V.)

Freistaat Sachsen

Nr.	Organisation	Name
12.	Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung	NN

Stadtgesellschaft/Verbände/Kammern

Nr.	Organisation	Name
13.	Industrie- und Handelskammer Dresden	NN
14.	Ingenieurkammer Sachsen	NN
15.	Architektenkammer Dresden	NN
16.	Handwerkskammer Dresden	NN
17.	Handelsverband Sachsen	NN
18.	ADAC Sachsen	NN
19.	ADFC Dresden	NN
20.	VCD Dresden	NN
21.	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e. V., Beratungsstelle barrierefreies Bauen	NN
22.	BUND Regionalgruppe Dresden	NN
23.	NABU Regionalverband Dresden-Meißen	NN
24.	Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.	NN
25.	Gesellschaft Historischer Neumarkt	NN
26.	IG „Automobil in Dresden“	NN