

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Fraktionen des Stadtrates
der Landeshauptstadt Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5
Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
25sra003

5. März 2025

Stellungnahme zum Neubau der Carolabrücke

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Einsturz der Carolabrücke stellt Dresden vor große Herausforderungen. Gleichzeitig ergibt sich die einmalige Chance, die Bedingungen für den Radverkehr und die verkehrlichen Strukturen für alle Dresdnerinnen und Dresdner nachhaltig zu verbessern. Aus Sicht des ADFC Dresden muss deshalb der Neubau der Carolabrücke im Zusammenhang mit der umliegenden Verkehrsinfrastruktur und deren mittel- und langfristigen Entwicklungsperspektiven als Teil einer Gesamtstrategie für eine fahrradfreundlichere Stadt betrachtet werden. Eine isolierte Betrachtung des reinen Brückenbaus ist nicht zielführend, um die enormen Verbesserungspotenziale auszuschöpfen, die im Rahmen einer ganzheitlichen Sichtweise realisiert werden können.

Die Stadt Dresden plant seit vielen Jahren eine Verlegung der B170 aus der Innenstadt auf den äußeren Stadtring. Damit ergeben sich umfangreiche Aufwertungs- und Neugestaltungspotenziale entlang der St. Petersburger Straße zwischen Georgplatz und Rathenauplatz. Der ADFC Dresden befürwortet ausdrücklich eine städtebauliche Neuentwicklung dieses bislang überdimensionierten, dysfunktionalen Stadtraumes. Diese wird die Bedingungen für den Radverkehr erheblich verbessern und die Carolabrücke als essentielle Elbquerung dieser Radhaupttroute nutzerfreundlicher machen.

Bei der Planung des Neubaus der Carolabrücke sind Aspekte des Radverkehrs und des Städtebaus zwingend zu berücksichtigen, um eine zukunftsgerechte Brücke zu errichten, die den oben umrissenen Zielsetzungen gerecht wird. Dabei darf der von verschiedenen Akteuren aufgebaute Zeitdruck nicht zu vorschnellen Entscheidungen führen. Die neue Carolabrücke wird das Stadtbild und die Verkehrsführung im Idealfall für über ein Jahrhundert prägen. Eine übereilte Planung birgt die Gefahr, dass sich die neue Carolabrücke weder verkehrlich noch städtebaulich in die Dresdner Innenstadt integriert und den Anforderungen der Dresdner Bürgerinnen und Bürger entspricht. Deshalb muss der Neubau mit Sorgfalt geplant und in ein Mobilitätskonzept eingebettet werden, das langfristige Entwicklungen berücksichtigt.

Verbindung von Elberadweg und Carolabrücke

Die Carolabrücke ist eine zentrale Elbquerung und spielt für den Radverkehr in Dresden eine entscheidende Rolle. Gleichzeitig überspannt sie mit dem Elberadweg auf beiden Elbufern die wichtigsten Radwege Dresdens, welche sowohl für den innerstädtischen Alltagsradverkehr als auch den Tourismus von herausragender Bedeutung sind. Von der Carolabrücke waren die Anbindungen zum tiefer liegenden rechts- und linkselbischem Elberadweg jedoch seit jeher unzureichend. Fehlende oder verkehrsrechtlich nicht klar definierte Rampen erschweren den Wechsel von der Brücke auf den Elberadweg an den stark frequentierten Punkten Neustädter

Elbufer und Terrassenufer. Diese Defizite behinderten einen sicheren und flüssigen Radverkehr. **Der ADFC Dresden fordert daher eine durchgängige, sichere, direkte und komfortable Anbindung der neuen Carolabrücke an den Elberadweg in alle Fahrtrichtungen auf beiden Elbufern.**

Für die radverkehrstaugliche Anbindung der neuen Carolabrücke an die beidseitigen Routen des Elberadweges gibt es verschiedene Lösungsansätze. Dies könnte durch den Bau von Brückenrampen oder durch die Umgestaltung und Optimierung der bestehenden Brückenzufahrten erfolgen. Auf beiden Seiten der Brücke befindet sich im Bereich der Widerlager bereits heute eine mit dem Fahrrad befahrbare Erhöhung – eine Zwischenebene, die für die Anbindung des Radverkehrs in alle Fahrtrichtungen genutzt werden könnte.

Auf der Neustädter Seite besteht bereits eine Anbindung an diese Zwischenebene, allerdings nur mit einem Zugang auf der Nordwestseite und ohne klare verkehrsrechtliche Regelung. Eine Gesamtlösung muss auch hier eine sichere, klar geregelte und für alle Fahrtrichtungen nutzbare Verbindung schaffen. **In Abstimmung mit den neuen Anbindungen soll die Lücke im Elberadweg zwischen Carola- und Augustusbrücke auf der Altstädter Seite mit einem durchgängigen Zweirichtungsradweg geschlossen werden. Damit sollen Elberadweg-Touristen und -Pendler perspektivisch nicht mehr in den Mischverkehr auf die Fahrbahn verwiesen werden.**

Radverkehr als zentrales Element der neuen Carolabrücke

Der ADFC Dresden erwartet ausreichend breite Radwege auf der neuen Carolabrücke. Sie ist eine wichtige Route zwischen dem Norden und dem Süden der Stadt und verbindet unter anderem die Hochschulen mit der Dresdner Neustadt.

Die Erfahrungen aus der jahrelangen zweispurigen Kfz-Führung während der Sanierung der alten Carolabrücke sowie aus dem vor dem Brückeneinsturz begonnenen Verkehrsversuch haben gezeigt, dass eine angepasste Verkehrsraumaufteilung bereits bei den heutigen Kfz-Verkehrsbelegungen sehr gut funktioniert. Im Einklang mit der mittelfristigen Aufwertung und Nachverdichtung der Dresdner Innenstadt entlang der St. Petersburger Straße sowie der Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den äußeren Stadtring sollten diese Erkenntnisse beim Neubau der Carolabrücke durch eine Anpassung des Verkehrsraumes unbedingt berücksichtigt werden.

Finanzierung

Mit dem erforderlichen Neubau der Carolabrücke eröffnet sich die Möglichkeit, zeitgemäße Radwege samt Anbindungen an den Elberadweg zu schaffen und diese in erheblichem Umfang fördern zu lassen. Während die Fördermittel für den allgemeinen Straßenbau ausgeschöpft sind, stehen z.B. Mittel aus dem Sonderprogramm "Stadt und Land" für Radverkehrsanlagen mit einer Förderquote von 85 % zur Verfügung. Die sächsischen Kommunen haben hier bisher nur wenige Anträge gestellt. Dadurch blieb zwischen 2021 und 2023 bisher ein Gesamtvolumen von über 23 Millionen Euro ungenutzt.

Für den Neubau der Carolabrücke sind die hohen Förderquoten für ÖPNV- und Radverkehrsanlagen besonders relevant, da sowohl der Bund als auch das Land Sachsen eine anderweitige Beteiligung an den Kosten bereits abgelehnt haben. Vorhandene Förderprogramme für ÖPNV und Radverkehr von Bund und Land sollten daher aktiv geprüft und in die Planungen integriert werden.

Fazit

Mit der Carolabrücke bietet sich für die weiterhin wachsende Landeshauptstadt Dresden die einmalige Chance, die verkehrliche und städtebauliche Situation zum Wohle aller maßgeblich zu verbessern. Damit diese Chance nicht vertan wird, fordert der ADFC Dresden eine klare Aufwertung des Radverkehrs in der Planung: eine einfache und direkte Verbindung zu den Routen des Elberadweges auf beiden Elbufern sowie ausreichend breite Radwege auf der Brücke. Eine bedarfsgerechte Planung muss dabei Vorrang vor kurzfristigem Zeitdruck haben. Die Stadt Dresden muss eine sichere, leistungsfähige und komfortable Elbquerung für den Radverkehr schaffen und darf nicht hinter heutige Planungsstandards zurückfallen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen