

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
26son007

15. Juni 2026

Stellungnahme des ADFC Dresden zu den vorgestellten Entwürfen für den Neubau der Carolabrücke

Der ADFC Dresden begrüßt, dass mit der Vorstellung der vier Planungsentwürfe ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Neubau der Carolabrücke erfolgt ist. Positiv bewertet wird insbesondere, dass alle Planungsteams die Anbindung der Carolabrücke an den Elberadweg auf beiden Elbseiten bereits in ihre Überlegungen einbezogen haben. Zwar sehen alle vier Entwürfe Verbesserungen für den Radverkehr gegenüber der bisherigen Carolabrücke vor, das Potenzial eines Brückenneubaus wird aus Sicht des ADFC Dresden jedoch bei keinem der Entwürfe voll ausgeschöpft. Trotz einzelner überzeugender Ansätze kann derzeit keine der vorgestellten Varianten aus Sicht des Radverkehrs vollständig überzeugen. Daher ist es dem ADFC zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, einen Favoriten zu benennen. Unabhängig davon, welcher Entwurf im weiteren Verfahren ausgewählt wird, wird dieser aus Sicht des Radverkehrs noch weiterentwickelt und optimiert werden müssen. Die hier vorgelegte Stellungnahme soll deshalb als Grundlage für die weitere fachliche Diskussion verstanden werden.

Grundsätzliche Anforderungen an die weitere Planung

Mehr Platz und ausreichend Leistungsfähigkeit für den Radverkehr

Alle vorgestellten Entwürfe räumen dem Radverkehr zwar mehr Platz als früher ein, allerdings bietet keiner den Raum, der der Bedeutung der Carolabrücke als Hauptradroute gerecht wird. Insbesondere Radwegbreiten von lediglich 2,00 Metern sind nicht ausreichend. Ein sicheres und komfortables Überholen von Lastenrädern, Fahrrädern mit Kinderanhängern oder langsameren Radfahrenden ist auf dieser Breite kaum möglich und führt insbesondere bei höherem Radverkehrsaufkommen zu Einschränkungen der Leistungsfähigkeit.

Der ADFC Dresden fordert daher eine Mindestbreite von 2,50 Metern je Radfahrstreifen, zuzüglich weiterer notwendiger Sicherheitstrennstreifen. Die dafür erforderlichen Flächen können innerhalb aller vorgestellten Brückenquerschnitte geschaffen werden. Die Fahrstreifen für den Kraftverkehr sind in allen Entwürfen sehr großzügig dimensioniert. Teilweise werden Breiten angesetzt, wie sie sonst vor allem auf Autobahnen üblich sind. Durch eine deutliche Reduzierung dieser Breiten lassen sich kostenneutral zusätzliche Spielräume für den Fuß- und Radverkehr schaffen. Gerade bei einem Neubauprojekt wie der Carolabrücke sollte dieses Potenzial genutzt und dem Radverkehr der Raum zugestanden werden, der den im Mobilitätsplan 2035+ formulierten verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt Dresden sowie der bereits beobachtbaren Verlagerung von zurückgelegten Wegen auf den Umweltverbund Rechnung trägt.

In der öffentlichen Diskussion wird die Leistungsfähigkeit der Carolabrücke überwiegend aus Sicht des Kfz-Verkehrs betrachtet. Für den Radverkehr spielt dieser Aspekt jedoch ebenfalls eine wichtige Rolle. Wartezeiten

an Ampeln, Umwege sowie notwendige Gleisquerungen beeinflussen die Attraktivität und Leistungsfähigkeit einer Radverbindung erheblich. Deshalb müssen auch für den Radverkehr mögliche Verzögerungen und Kapazitätsengpässe systematisch betrachtet und bewertet werden.

Anbindungen an den Elberadweg konsequent mitdenken

Mit den Elberadwegen auf beiden Elbufern kreuzt die Carolabrücke zwei der wichtigsten Radverkehrsachsen Dresdens, die sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Radtourismus von herausragender Bedeutung sind. 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. Positiv ist, dass alle Planungsteams die vom Stadtrat bislang lediglich als optional betrachteten Anbindungen bereits in ihre Entwürfe integriert haben. Die von FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft vorgeschlagenen X-Rampenlösungen ermöglichen unter den Entwürfen auf beiden Elbseiten die mit Abstand meisten Fahrbeziehungen für den Radverkehr. Bei anderen Entwürfen werden mitunter breite, nutzerfreundliche Rampen geplant, die allerdings nicht alle Fahrbeziehungen ermöglichen. Auf Altstädter Seite ist aus Sicht des ADFC Dresden für eine westliche Auf- bzw. Abfahrt aber auch die bereits bestehende Führung über den Hasenberg eine Option.

Im weiteren Planungsverlauf dürfen die Rampen zum Elberadweg nicht als nachrangige oder optionale Ergänzung betrachtet werden, sondern müssen von Beginn an als wesentlicher Teil des Brückenneubaus mitgedacht und weiterentwickelt werden.

Führung des Radverkehrs in Altstädter Richtung

Solange die Straßenbahn nicht in Mittellage geführt wird, lassen sich Gleisquerungen für den Radverkehr nicht vollständig vermeiden. Die Frage ist daher nicht, ob Gleise gequert werden müssen, sondern an welcher Stelle. Für den Großteil des Radverkehrs, der die Carolabrücke als Teil der wichtigen Nord-Süd-Verbindung zwischen Albertplatz und Pirnaischem Platz nutzt, ist eine Führung des Radwegs in Richtung Altstadt zwischen Straßenbahn und Fahrbahn vorteilhaft. Andernfalls werden auf der wichtigen Achse zwischen Albertplatz und Pirnaischem Platz zusätzliche Gleisquerungen und damit weitere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen erforderlich. Gleisquerungen bei der Auffahrt auf beziehungsweise Abfahrt von der Brücke erscheinen dagegen – auch wenn sie nicht optimal sind – eher vertretbar.

Winterdienst von Anfang an mitdenken

Die Befahrbarkeit der Carolabrücke für den Radverkehr muss ganzjährig gewährleistet werden. Bereits bei der Planung sind daher ausreichende Flächen, Zugänglichkeiten und Räumlichkeiten für einen leistungsfähigen Winterdienst auf den Radverkehrsanlagen vorzusehen. Im Zuge der Ausführungsplanung sollte die technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer Fahrbahnheizung untersucht werden.

Nutzungskonflikte bei Großveranstaltungen vermeiden

Insbesondere auf der Neustädter Elbseite ist zu berücksichtigen, dass Veranstaltungen am Elbufer regelmäßig hohe Besucherzahlen anziehen. Dort, wo Radverkehr unmittelbar an Veranstaltungsflächen grenzt, müssen Lösungen vorgesehen werden, welche die Radinfrastruktur auch bei Großveranstaltungen freihalten. Dies gilt auch für geplante Aufenthaltsbereiche auf der neuen Carolabrücke, wie Brückenbalkone stromabwärts, die bei hohen Zuschauerzahlen ein Konfliktpotenzial mit dem möglicherweise daneben stattfindenden Radverkehr mit sich bringen. Denkbar wären beispielsweise Vorrichtungen für temporäre, gestalterisch hochwertige Abgrenzungen oder Pollersysteme zwischen Rad- und Fußverkehr.

Die Carolabrücke muss zukünftige Entwicklungen berücksichtigen

Die Stadt Dresden verfolgt seit vielen Jahren das Ziel, die B170 langfristig aus der Innenstadt auf den äußeren Stadtring zu verlagern. Dadurch entstehen entlang der St. Petersburger Straße zwischen Georgplatz und Rathenauplatz erhebliche Potenziale für eine städtebauliche Neuordnung und eine bessere Integration des Radverkehrs.

Der Neubau der Carolabrücke darf diese Entwicklung nicht verbauen. Die neue Brücke wird die Verkehrsführung und das Stadtbild über viele Jahrzehnte prägen. Daher müssen die Planungen ausreichend flexibel sein, um künftige Veränderungen der St. Petersburger Straße zu ermöglichen. Kurzfristiger Zeitdruck darf nicht dazu führen, langfristige Entwicklungsmöglichkeiten einzuschränken.

Bewertung der einzelnen Entwürfe

FHECOR Deutschland GmbH und TSSB Planungsgesellschaft

Die vorgesehenen Radfahrstreifen sind mit lediglich 2,00 Metern (zuzüglich sehr breit gestalteten 75 cm Sicherheitstrennstreifen zu Straßenbahn bzw. Fahrbahn und 30 cm zum Gehweg) schmal. Die vorgeschlagenen X-Rampenlösungen schaffen auf beiden Elbufern attraktive Verbindungen zum Elberadweg und ermöglichen unter den Entwürfen die mit Abstand meisten Fahrbeziehungen für den Radverkehr. Vor allem die geplante Brückenanknüpfung auf Altstädter Seite würde eine bislang fehlende direkte Verbindung schaffen. Auf der Neustädter Seite besteht Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr im Bereich der Auffahrt auf die Brücke. Die Rampe auf Altstädter Seite scheint laut Entwurf nur bei Umsetzung des sogenannten Brühl-Links nutzbar. Sollte dessen Realisierung im Rahmen des Brückenneubaus nicht möglich sein, sollte der Rampenbau unabhängig davon realisiert werden. Die direkte Auffahrt auf die Brücke erfolgt zudem in einem relativ spitzen Winkel.

Aus Sicht des ADFC stellt die gewählte Führung des Radverkehrs zwischen Straßenbahn und Gehweg einen Nachteil des Entwurfs dar. Eine Führung zwischen Straßenbahn und Fahrbahn für eine querungsfreie Nord-Süd-Tangente ist dem hier vorliegenden Entwurf vorzuziehen. Zu Stoßzeiten der östlichen Gehwegnutzung, beispielsweise bei Konzerten oder Großveranstaltungen am Elbufer, sind erhebliche Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu erwarten. Die durchgängige und leistungsfähige Nutzbarkeit des Radwegs wäre in diesen Situationen voraussichtlich deutlich eingeschränkt. Die im Vergleich zur Vorgängerbrücke 2,5 m größere Höhenlage wirkt sich durch eine daraus entstehende steilere Auffahrt ebenfalls negativ für den Radverkehr aus.

Ingenieurbüro GRASSL GmbH und gmp Architekten

Positiv bewertet der ADFC, dass die Auffächerung der Verkehrsströme erst im Bereich der Haltestelle Rathenauplatz erfolgt und die Brücke selbst weitgehend gebündelt bleibt. Ebenfalls überzeugend sind die großzügigen Sicherheitsabstände zwischen Radverkehr, Fahrbahn und Straßenbahn.

Nachteilig ist die mit 2,00 Metern (zuzüglich 75 cm Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und 20 cm zum Bord der Straßenbahn) geringe Breite des Radwegs in Richtung Altstadt auf der Westseite der Brücke. Die Rampenlösungen auf der Neustädter Seite erscheinen insgesamt nutzerfreundlich. Allerdings muss insbesondere auf der Ostseite die direkte Anbindung an die Carolabrücke und die Führung im Bereich des Gehwegs weiter ausgearbeitet werden. Auf der Altstädter Seite ist die vorgesehene Rampenverbindung über die Elbbergstraße grundsätzlich positiv zu bewerten. Für die direkte Auffahrt auf die Brücke ist die Anbindung jedoch zu spitz und führt zu unnötigen Umwegen.

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und DKFS

Die mit 2,30 Metern (zuzüglich 75 cm Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und 25 cm zur Straßenbahn) etwas breiter angesetzten Radwege lassen Richtung Neustadt den notwendigen Breitstrich zwischen Rad- und Gehweg vermissen, welcher mindestens 25 cm breit sein muss und nicht befahren werden darf. Entsprechend ergibt sich daraus eine nutzbare Radwegbreite von 2,05 Metern. Darüber hinaus befinden sich die Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn auf Fahrbahnniveau. Hier sollte eine Ausföhrung auf Höhe der Radverkehrsanlagen angestrebt werden.

Besonders kritisch sieht der ADFC die vorgesehene Auffächerung der Brückenzöge nach Vorbild der eingestürzten Carolabrücke. Dadurch würden die heute bereits überdimensionierten Verkehrsflächen entlang der St. Petersburger Straße langfristig festgeschrieben und zukünftige städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten unnötig eingeschränkt. Auch die Anbindung des Elberadwegs auf der Neustädter Seite überzeugt nicht. Die vorgeschlagene Verbindung unterhalb der Staatskanzlei scheint aus heutiger Sicht nicht realistisch umsetzbar. Sie liegt außerhalb des eigentlichen Projektumfangs und wäre mit zusätzlichen Abstimmungen, Kosten und möglicherweise denkmalrechtlichen Fragestellungen verbunden. Auf der Altstädter Seite ist die Rampe grundsätzlich nutzerfreundlich, die direkte Anbindung an die Brücke erfolgt jedoch ebenfalls in einem zu spitzen Winkel.

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

Die mit 2,25 Metern etwas breiter angesetzten Radfahrstreifen lassen in beide Richtungen den notwendigen Breitstrich zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn vermissen, welcher mindestens 25 cm breit sein muss und nicht befahren werden darf. Entsprechend ergibt sich daraus eine nutzbare Radwegbreite von 2 Metern. Nutzerfreundlich erscheinen die vorgesehenen Rampenverbindungen zum Elberadweg. Auf der Neustädter Seite wird jedoch keine Direktverbindung zur Ostseite der Brücke hergestellt, außerdem sieht der ADFC Konfliktpotenziale mit Besucherströmen der Filmnächte. Auf der Altstädter Seite sind die Anschlüsse an die Radwege auf und vor der Brücke für die direkte Auffahrt zur Brücke zu spitz ausgebildet.

Kritisch sieht der ADFC ebenfalls die Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau ohne bauliche Trennung. Die Sicherheitstrennstreifen zu Straßenbahn (50 cm Breite) und Gehweg (25 cm Breite) sind erhöht ausgebildet, während der Radfahrstreifen selbst auf Fahrbahnniveau verbleibt. Aus Sicht des ADFC sollten die Radverkehrsanlagen baulich von der Fahrbahn getrennt und die Sicherheitstrennstreifen, mit Ausnahme des Trennstreifens zur Fahrbahn, auf gleichem Niveau ausgebildet werden, damit die Abstände tatsächlich zur Sicherheit des Radverkehrs beitragen können. Die konkrete Ausführung kann dabei als Hochbordradweg oder als Protected Bike Lane erfolgen. Zwischen den beiden Kfz-Fahrtrichtungen sieht der Entwurf außerdem eine 90 cm breite Trennung für die Beleuchtungsmasten vor. Für einen erheblichen Gewinn der Sicherheit des Radverkehrs sollte diese zwischen Fahrbahn und Radweg in Richtung Neustadt platziert werden.

Fazit

Obwohl alle vorgelegten Entwürfe in Teilen eine deutliche Verbesserung im Vergleich zu den früheren Bedingungen für den Radverkehr darstellen, bietet aus Sicht des ADFC Dresden derzeit keiner eine vollständig überzeugende Lösung. Gleichzeitig enthalten alle vier Varianten Ansätze, die in der weiteren Planung weiterentwickelt und miteinander kombiniert werden sollten. Für die weitere Planung ist entscheidend, dass die Radverkehrsanlagen leistungsfähig, ausreichend breit und sicher ausgestaltet werden. Ebenso wichtig sind direkte und komfortable Verbindungen zum Elberadweg sowie eine Planung, die langfristige städtebauliche Entwicklungen entlang der St. Petersburger Straße nicht einschränkt.

Kernforderungen für die weitere Planung

Für die weitere Ausarbeitung der Carolabrücke fordert der ADFC Dresden:

- **Mindestens 2,50 Meter breite Radverkehrsanlagen je Fahrtrichtung zuzüglich Sicherheitstrennstreifen**, um ein sicheres und komfortables Nebeneinanderfahren sowie das Überholen von Lastenrädern, Fahrrädern mit Kinderanhängern und langsameren Radfahrenden zu ermöglichen.
- **Baulich von der Fahrbahn getrennte Radwege** mit ausreichenden Sicherheitsabständen zu Fahrbahn und Straßenbahn. Sicherheitstrennstreifen sollen dabei auf Höhe der Radverkehrsanlagen angeordnet werden, um eine klare räumliche Trennung der Verkehrsarten zu gewährleisten. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem maschinell eingebauten Asphaltbelag auszuführen, um einen hohen Fahrkomfort und eine dauerhaft gute Befahrbarkeit sicherzustellen.
- **Eine Führung des Radverkehrs in Richtung Altstadt zwischen Straßenbahn und Fahrbahn**. Nur so kann die wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Albertplatz und Pirnaischem Platz ohne zusätzliche Gleisquerungen geführt werden. Zusätzliche Gleisquerungen auf der Hauptroute des Radverkehrs führen zu längeren Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit der Verbindung. Für die erforderlichen Gleisquerungen in Richtung Elberadweg auf der Neustädter Seite sind geeignete Lichtsignalanlagen mit ausreichend dimensionierten Aufstell- und Warteflächen vorzusehen, damit sich Radfahrende mit Ziel Elberadweg und Radfahrende in Fahrtrichtung Altstadt nicht gegenseitig behindern.
- **Eine leistungsfähige und direkte Anbindung an den Elberadweg auf beiden Elbseiten**, die möglichst viele Fahrtbeziehungen ermöglicht und unnötige Umwege sowie enge Kurvenradien bzw. spitze Einfahrtswinkel so gut wie möglich vermeidet. Die Anbindungen an den Elberadweg auf beiden Elbseiten sind als wesentlicher Bestandteil des Brückenneubaus zu planen und nicht als nachrangige oder optionale Ergänzung zu behandeln.
- **Eine möglichst durchgängige Nutzbarkeit des Elberadwegs während der Bauarbeiten**. Unvermeidbare Einschränkungen sind durch leistungsfähige und komfortable Umleitungen auszugleichen.

- **Eine Planung, die langfristige städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten entlang der St. Petersburger Straße erhält** und eine spätere Neuordnung der heute überdimensionierten Verkehrsflächen nicht erschwert.
- **Die Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Radverkehrs als eigenständiges Planungsziel.** Wartezeiten, Umwege und zusätzliche Gleisquerungen müssen bei der Bewertung der Entwürfe ebenso berücksichtigt werden wie die Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs.
- **Ganzjährig nutzbare Radverkehrsanlagen**, deren Unterhaltung und Winterdienst bereits bei der Planung berücksichtigt werden.
- **Vorsorge gegen Nutzungskonflikte bei Großveranstaltungen und hohen Besucherzahlen**, damit die Radinfrastruktur auch während Veranstaltungen am Elbufer oder bei hohem Fußgängeraufkommen auf der Brücke sicher und durchgängig nutzbar bleibt.

Der ADFC Dresden wird den weiteren Planungsprozess konstruktiv begleiten und sich dafür einsetzen, dass die neue Carolabrücke ihrer Bedeutung als zentrale Elbquerung und Teil einer innerstädtischen Hauptradroute gerecht wird.

ADFC Dresden e.V.