

Startseite > Politik & Gesellschaft > Carolabrücke: 500 Radfahrer diskutieren - aber 27.000 Autofahrer fahren

BÜRGERDIALOG

Carolabrücke: 500 Radfahrer diskutieren - aber 27.000 Autofahrer fahren

Beim Bürgerdialog zur Carolabrücke dominierten Fahrrad und ÖPNV-Themen. Die Verkehrsdaten der alten Brücke erzählen eine andere Geschichte – und werfen die Frage auf, wen solche Formate eigentlich erreichen.



Alexander Angierski

23.03.2026, 07:48 Uhr 5 Min



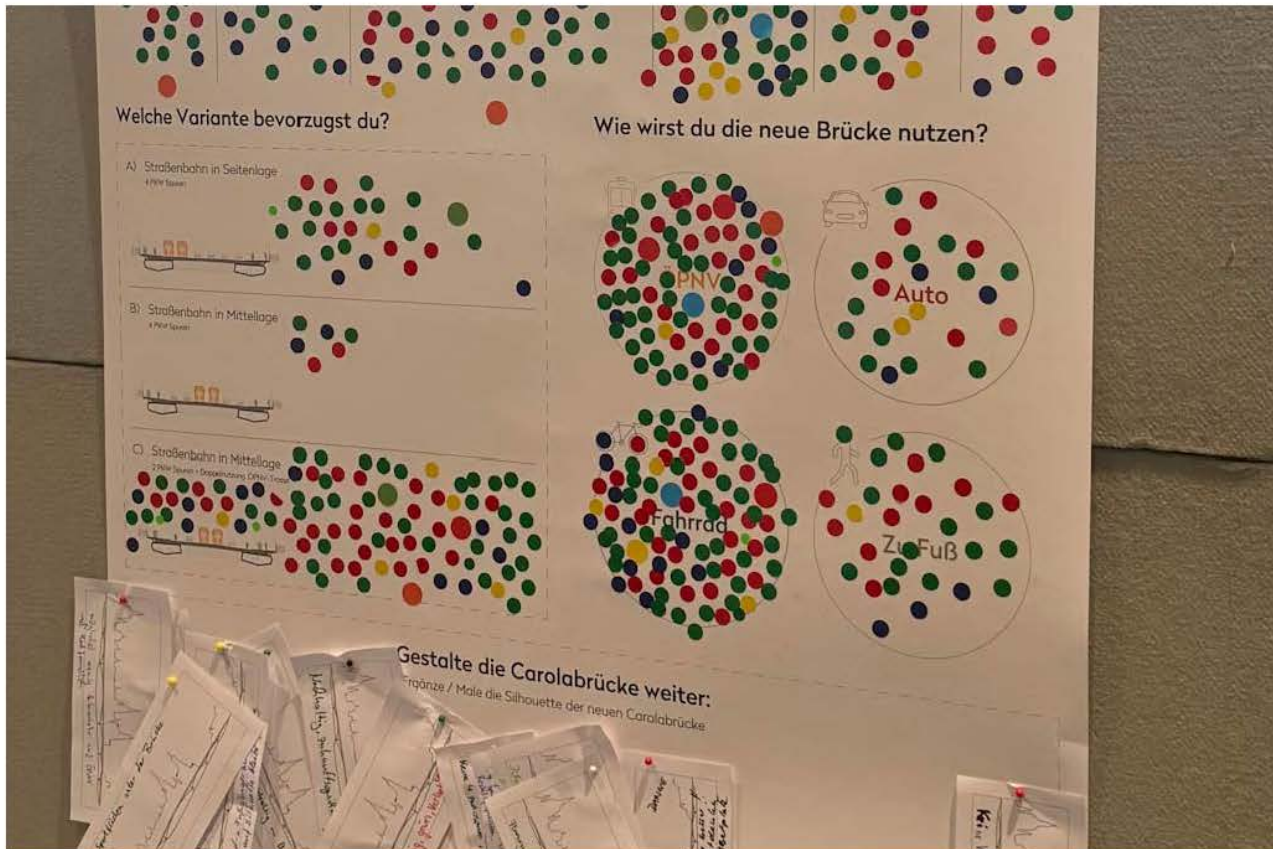
Eine Brücke soll verbinden: Ein Bürgerdialog eigentlich auch.

© Andreas Welhs/Imago

Wer am Mittwochabend die Fragewände im Stadtforum studierte, konnte einen klaren Eindruck gewinnen: Die neue Carolabrücke wird vor allem eine Fahrrad- und Nahverkehrsbrücke. Auf den Punkt-Tafeln, an denen Besucher ihre Prioritäten markierten, dominierten Radanbindung und ÖPNV. Der Autoverkehr erhielt weit weniger Punkte. Auch auf dem Podium

zeigten sich die Planer verwundert, dass vor allem nach Radwegen und Straßenbahn gefragt wurde – nicht nach Spurenzahlen oder Bauzeit.

27.000 Autos, 2.500 Radfahrer



Die Abfragewand des Dresdner Planungsbüros fhedor/TSSB zeigt es deutlich: Die Besucher waren hauptsächlich Radfahrer und ÖPNV-Nutzer.

© Alexander Anglerski

Doch wer nutzte die Carolabrücke tatsächlich? Laut der städtischen Verkehrszählung vom September 2023 überquerten rund 27.100 Kraftfahrzeuge pro Tag die Brücke. Dazu kamen Zehntausende Fahrgäste der Straßenbahnlinien 3, 7 und 8. Ein Verkehrsversuch der Stadt kurz vor dem Teileinsturz im September 2024 zählte rund 1.230 Radfahrer pro Tag je Richtung – hochgerechnet etwa 2.500 insgesamt. Das Verhältnis: Auf **jeden Radfahrer** kamen gut **zehn Autos**. Auf der Prioritätentafel im Stadtforum sah es am Mittwoch fast umgekehrt aus.

Rund 300 Besucher kamen am Mittwoch ins Stadtforum, etwa 220 verfolgten den Livestream. Wer dabei war, brachte Detailwissen mit – Planer lobten Gespräche auf „Augenhöhe“. Die Organisation More in Common hat genau dieses Muster in einem bundesweiten Forschungsprojekt beschrieben: Bürgerdialoge erreichen vor allem

Menschen, die sich ohnehin engagieren – eher bildungsnah, eher gut situiert. Sozial schwächere Gruppen bleiben systematisch außen vor.

Gemischte Stimmen nach dem Bürgerdialog

André Schollbach (Linke) bewertet den Abend dennoch positiv. „Das hohe Interesse an der Carolabrücke zeigt, wie sehr das Thema die Dresdnerinnen und Dresdner bewegt. Der Bürgerdialog ist wichtig für die Entscheidung über die Brücke“, sagte der Politiker gegenüber der OAZ.

Auch in der CDU-Fraktion gibt es positive Stimmen. Bettina Kempe-Gebert, Sprecherin für Bau und Stadtentwicklung, sieht einen Fortschritt: „Bei der Bürgerbeteiligung wurde sichtbar, dass sich die Diskussion von der Anzahl der Autospuren hin zu den wichtigen Themen verlagert hat: die Anbindung an den Elberadweg, Nutzung der Flächen unter der Brücke, Aufenthaltsqualität auf der Brücke, Gestaltung, nächtliche Anmutung.“

Der Dresdner Bauingenieur Dr. Wolfgang Lipfert, der den Dialog vor Ort verfolgte, ordnet den Abend nüchterner ein: „Es bleibt eine Momentaufnahme aus dem Planungsprozess, die interessant war, aber nicht entscheidend“, schrieb er der OAZ. Positiv sei, dass alle vier Büros auf kurze Bauzeit und schlanke Lösungen setzten, um die Kosten im Rahmen zu halten.

Waldschlößchenbrücke als Vorbild?





Im neuen Stadtforum gegenüber dem Rathausurm: Besucher konnten am Mittwoch Ideen und Entwürfe für die neue Carolabrücke betrachten und diskutieren.

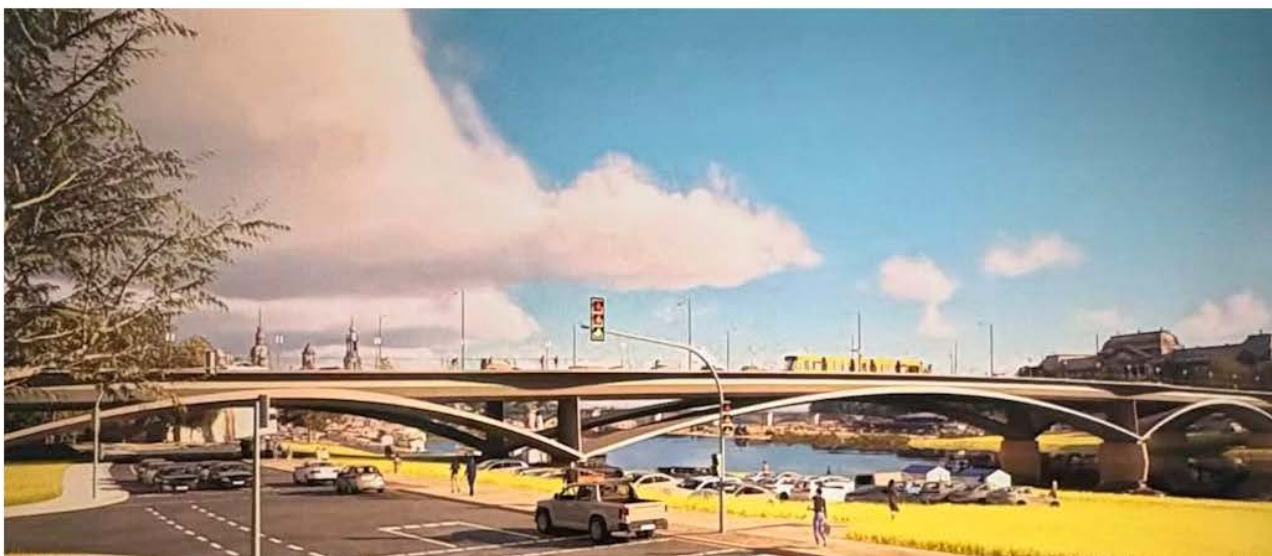
© Alexander Angierski

Holger Zastrow (Team Zastrow) formuliert hingegen scharfe Kritik und fordert Tempo. „Viele sind auf das Auto angewiesen und setzen darauf, dass der gewählte Stadtrat die Brücke so baut, wie er es nach langen Debatten mehrheitlich entschieden hat“, sagte er gegenüber der OAZ. Wenn über Bürgerdialoge versucht werde, diesen Beschluss in Frage zu stellen, „schwächt und untergräbt das unsere Demokratie“.

Zastrow verweist auf die Waldschlösschenbrücke, über die 2005 per Bürgerentscheid abgestimmt wurde – ein Instrument, bei dem auch diejenigen mitentscheiden könnten, die an einem Werktagnachmittag keine Zeit für einen Bürgerdialog hätten.

Auch Schollbach räumt ein, dass der Dialog nicht alle erreicht. Die Stadtverwaltung müsse „darüber nachdenken, wie sie solche Beteiligungsformate weiterentwickelt, damit noch mehr Menschen mitmachen“. „Dass bestimmte Gruppen von solchen Formaten stärker angesprochen werden, ist immer wieder zu beobachten. Das ist aber keine Eigenart dieses Formats“, so Schollbach weiter.

Ein bekannter Mechanismus





Eine konkrete Idee: Das Dresdner Büro fhedor/TSSB zeigte als einziges der vier teilnehmenden Planungsbüros einen konkreten Entwurf.

© fhedor/TSSB

Der Widerspruch reicht tiefer als ein Streit über Spuren und Radwege. Bürgerbeteiligung soll Zugangshürden abbauen und alle Milieus einbeziehen. Doch das Format selbst schafft Hürden: Wer kommt, braucht Zeit, Vorwissen und den Willen, sich an einem Werktagnachmittag mit Planungsunterlagen zu beschäftigen. Der Münsteraner Politikwissenschaftler Armin Schäfer hat diesen Mechanismus erforscht: „Die Aktiven unterscheiden sich relativ stark von der Bevölkerung insgesamt“, stellt er fest. Wer sich nicht vertreten fühle, beteilige sich nicht – und wer sich nicht beteilige, werde schlechter repräsentiert. Im Ergebnis verstärke das Wechselspiel die Verzerrung zugunsten derjenigen, die ohnehin schon mitmachten.



0+ WIEDERAUFBAU

Carolabrücke in Dresden: So läuft der Wiederaufbau nach dem Einsturz



0+ UNIVERSITÄTEN

TU Dresden verteidigt Exzellenzstatus

Trotzdem geht der Dialog weiter: Am 26. Mai präsentieren die Büros ihre finalen Entwürfe, am 5. Juni gibt die Fachjury ihre Empfehlung ab. Vom 13. Juni bis Ende Juli können sich Dresdner im Stadtforum und digital beteiligen. Am 11. September entscheidet der Stadtrat. Ob die sieben Wochen Sommerbeteiligung reichen, um über die bisherigen Dialogteilnehmer hinaus auch die 27.000 täglichen Autofahrer der alten Carolabrücke zu erreichen, wird sich zeigen. 