

CAROLA 3.0 – Faktencheck

Der Entwurf CAROLA 3.0 wurde durch die interdisziplinär besetzte Fachjury umfassend bewertet. Darüber hinaus wurden Hinweise aus der öffentlichen Diskussion sowie Anregungen von Fachverbänden geprüft und teilweise in die Weiterentwicklung des Entwurfs aufgenommen.



SCHLANKSTE BRÜCKE

Mit einer Breite von **32,50 m** ist unsere CAROLA 3.0 die mit Abstand schlankeste Brücke. Gleichzeitig werden sämtliche erforderlichen Sicherheitsräume und Anforderungen der geltenden Regelwerke eingehalten.

BESTE ANBINDUNG DER ELBWIESEN

Der Entwurf ermöglicht es als einzige Brücke der Innenstadt direkte und komfortable Anbindungen der Elbwiesen auf beiden Elbseiten und schafft kurze, barrierefreie sowie sichere Wege für den Rad- und Fußverkehr.

RADVERKEHR WEITERENTWICKELT

Auf Grundlage der Hinweise des ADFC wurde der Entwurf wie folgt weiterentwickelt:

- 2,50 m breite Radvorrangroute ohne wesentliche Veränderungen.
 - keine Querung der Straßenbahngleise von Neustadt zu Altstadt
 - direkte Anbindung der Elbwiesen
-

BRÜCKENHÖHE

Die Brückenhöhe und der Blick auf die Stadtsilhouette wurden von der Fachjury positiv bewertet. Darüber hinaus haben wir trotzdem eine **Variante mit einer um 1 m reduzierten Brückenhöhe** entwickelt, wobei auch eine maximal Neigung von 3% eingehalten wird.

CAROLA 3.0 – Faktencheck

GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT

Auch die Ausbildung des zusätzlichen Vorlandpfeilers wurde im Verfahren fachlich betrachtet. Die Fachjury bewertet dies so, dass hierfür **kein Planfeststellungsverfahren erforderlich** ist.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die geringe Brückenbreite reduziert Materialeinsatz und Baukosten.

Zusätzliche Vorteile ergeben sich durch das **einzügige Baukonzept**:

- kürzere Bauzeit und geringere Baustellengemeinkosten.
 - geringerer Baustellenaufwand,
 - reduzierte Verkehrsprovisorien und Schutzmaßnahmen,
-

CHARAKTERVOLLE GESTALTUNG

Die neue Carolabrücke soll – wie Augustusbrücke, Albertbrücke oder das Blaue Wunder – eine eigenständige Identität entwickeln und gleichzeitig die Dresdner Brückenfamilie zeitgemäß weiterführen.

FARBGESTALTUNG

Auf den Sandsteinpfeilern befindet sich die Stahlkonstruktion in warmen Glimmertönen in abgestuften Nuancen. Dadurch fügt sich die Brücke harmonisch in die Materialität der Dresdner Sandsteinarchitektur und das Elbtal ein.

STRAßENBAHN

Die Anordnung der Oberleitungsmasten am Rand wurde mit der DVB abgestimmt, wie auf allen Dresdner Brücken und ist dadurch maximal flexibel und schafft eine schmale Brücke.

ZUKUNFTSFÄHIGKEIT

Das Tragwerkskonzept wurde so entwickelt, dass zukünftige verkehrliche Entwicklungen berücksichtigt werden können mit Straßenbahn in Seiten- oder Mittellage, sowie langfristig 2- oder 4-spurige Verkehrsführung,