

GESELLSCHAFT HISTORISCHER NEUMARKT DRESDEN E.V.



Neumarkt-Newsletter Februar 2026 | Rekonstruktion, Wiederaufbau und klassischer Städtebau in Dresden und anderswo

Pressemitteilung: Neue Carolabrücke unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten der Stadt Dresden



Giebelfeld des Finanzministeriums: Einstmals sorgte man sich beim Brückenbau um den Staatshaushalt. (Foto: JHP)

Angesichts der angespannten Haushaltslage von Bund, Freistaat Sachsen und der Landeshauptstadt Dresden fordert die Gesellschaft Historischer Neumarkt Dresden e. V. (GHND) eine Prüfung aller Varianten einer neuen Carolabrücke unter der verantwortungsvollen Berücksichtigung der finanziellen Spielräume der Stadt Dresden. Aus der offiziellen Stellungnahme der Stadt geht hervor, dass die Kosten für den Bau der neuen Elbquerung „kein entscheidendes Kriterium“ sein sollen. Eine solche Vorgehensweise wirft Fragen auf!

Die Stadtverwaltung sollte unmittelbar nach einer realistischen Einschätzung der Kosten für die verschiedenen Varianten alle Möglichkeiten für die Einwerbung von Zuschüssen (z.B. des Bundes bei einer reinen ÖPNV Brücke), sowie alternative Finanzierungsquellen prüfen. Dazu gehören aus Sicht der GHND unter anderem Grundstücksverkäufe am Neustädter Ufer, im Bereich Terrassenufer Ost sowie die Umwidmung bisheriger Verkehrsflächen zu Bauland und weitere maßvolle Verdichtungen in der Kernstadt. Auch Modelle der Drittfinanzierung einschließlich Betrieb bis zur Abzahlung sollten Inhalt der Prüfung sein. Es ist darüber hinaus eine Pflicht von Politik und Stadtverwaltung die Bürger vor finanziellen Lasten in der Zukunft zu schützen, die durch unüberlegte finanzielle Entscheidungen entstehen könnten.

Erst nach Abwägen aller Risiken, – dazu gehört auch das Risiko von Klageverfahren gegen eine breitere Brücke als bisher (Stadtratsbeschluss zu Breite und Spurenanzahl der Brücke), soll und darf eine Entscheidung zum Neubau der Carolabrücke getroffen werden, selbst wenn dies zu einem zeitweisen oder vollständigen Verzicht des Projektes führen sollte.

Die GHND appelliert daher eindringlich an Politik und Verwaltung, verantwortungsvoll abzuwägen und zu priorisieren, finanzielle Risiken zu benennen und transparent zu kommunizieren. Die Zukunft Dresdens und seiner Bürger darf nicht durch neue Schulden und Projekte gefährdet werden, deren Tragweite heute durchaus erkennbar ist!

Der Vorstand

Dresden, 17. Februar 2026

Die jüngsten Forderungen der Gesellschaft Historischer Neumarkt Dresden e.V., dass „alle Varianten für den Bau der neuen Carolabrücke geprüft und dabei primär die finanziellen Spielräume der Stadt berücksichtigt werden“, da es die Pflicht von Politik und Stadtverwaltung sei, „die Bürger vor finanziellen Lasten in der Zukunft zu schützen“, hat jüngst ein gemischtes Echo im Dresdner Stadtrat bewirkt. Von der CDU kommt deutlicher Widerspruch, während die SPD die Kritik weitgehend teilt. CDU-Verkehrsfachmann Veith Böhm bezeichnet die Forderungen nicht nur als „unangemessen“, sondern sogar als „anmaßend“, da die GHND, „noch bevor die Entwürfe der vier beauftragten Büros vorliegen, ihnen schon Schönheit und Einordnung in die Stadtsilhouette“ absprechen würde. Die eigentlichen Kritikpunkte außer Acht lassend, kehrt er den Spieß einfach um und wirft der GHND vor, damit für höhere Baukosten so sorgen. Der Stadtrat habe mit großer Mehrheit den Beschluss gefasst, die Brücke mit „vier Fahrspuren auszuschreiben“. Wenn nun die Diskussion wieder von vorn beginne, würde das „lange Verzögerungen und damit Baukostensteigerungen oder sogar Planfeststellungsverfahren“ bedeuten. Deutlich gemäßigter dagegen seine Fraktionskollegin Bettina Kempe-Gebert, baupolitische Sprecherin der CDU-Fraktion im Stadtrat: „Wir haben Funktionen beschlossen, die die neue Brücke aufweisen muss, nicht deren Breite.“ Es seien vier renommierte Büros beauftragt worden. „Die werden gute, kreative Ideen haben, wie sie diese Funktionen über die Elbe bekommen.“ Am 18. März würden diese Ideen vorgestellt, bevor am 26. Mai eine Entscheidung getroffen werden soll. SPD-Stadtrat Stefan Engel rät indes, dass der Stadtrat die „mahnenden Worte der GHND ernst nehmen“ müsse. „Die Brücken-Wünsche müssen mit der finanziellen Realität abgeglichen werden.“ Eine breitere Brücke koste tendenziell mehr und berge rechtliche Risiken. „Wir werben für eine ergebnisoffene Prüfung, die verkehrliche und städtebauliche Expertise einbezieht“, sagt Engel.

Mit ihrer Kritik an den Rahmenbedingungen und den schuldenfinanzierten Kosten eines Carolabrücken-Ersatzbaus steht die GHND nicht allein. Schon vor rund einem Monat hatte der Vorsitzende der Dresdner Gestaltungskommission Wolfgang Lorch an Stadträte und Vertreter der Stadtverwaltung während der Sitzung des Gremiums appelliert: „Ich glaube, es wäre gut, wenn die Planer der vier beauftragten Büros für den Neubau der Carolabrücke die Chance erhalten würden, trotz des Stadtratsbeschlusses mehr Freiheit in der Gestaltung zu bekommen.“ Er fügte hinzu: „Alle externen Mitglieder der Gestaltungskommission sind überzeugt, dass man alternativ überlegen sollte, ob es statt der Vierspurigkeit und der geplanten Spannweite eine bessere Lösung geben könnte. Deshalb: Öffnen Sie die Aufgabenstellung.“

Die Mitglieder der Gestaltungskommission seien sich bewusst, dass es eine parlamentarische Entscheidung im Stadtrat zur Spurigkeit und Breite gegeben habe. Dennoch konstatierte Lorch, man könnte diese teilweise öffnen, ohne den Fortgang der Planung aufzuhalten. „Im Interesse dieser Stadt wäre es wichtig, wenn es diese Entwicklungsmöglichkeiten gäbe“, so Lorch. Bezüglich der Spannweite könne man untersuchen, ob man Fußgänger und Radfahrer auf einem Weg fahren lässt und so die Breite verringern könnte. „Die Planer würden vielleicht Lösungen finden, sie müssen nur danach suchen dürfen.“ Christoph Mäckler, ebenfalls Mitglied der Gestaltungs-

kommission, argumentierte, dass es auch die Chance gebe, mit einer alternativen Lösung Kosten einzusparen. „Es handelt sich um das Geld der Kommune und ihrer Bürger. Das sollte auch eine Rolle spielen.“ JHP



Blick auf die Altstadt, nun ohne Carolabrücke. (Foto: JHP)



Geht der „Bauturbo“ auf Kosten der Bauqualität und lenkt er von den eigentlichen Problemen ab? (Foto: JHP)

Um den Wohnungsbau zu beschleunigen, plant die Dresdner Stadtverwaltung die Anwendung des bundesweit beschlossenen „Bauturbos“, wofür ein Stadtratsbeschluss erforderlich ist, so berichtete die Sächsische Zeitung am 10. Februar. Dieses Gesetz soll Kommunen ermöglichen, Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, indem von Bebauungsplänen abgewichen werden kann. In Dresden könnte die Verwaltung so über bis zu einem Hektar Fläche ohne direkte Stadtratsbeteiligung entscheiden, allerdings mit Auflagen für Bauträger: Diese müssten das kooperative Baulandmodell anwenden, also eine festgelegte Anzahl Sozialwohnungen mitbauen und sie müssten drei Jahre nach Genehmigung mit der Bauausführung beginnen. Stefan Engel, baupolitischer Sprecher der SPD, betont: „Der Bauturbo ist richtig, und Dresden sollte ihn nutzen.“ Allerdings warnt er, dass er „kein Freifahrtschein für schlechte Baukultur“ sein dürfe, und kündigt an, genau auf die gewährten Befreiungen zu achten. Zudem merkt er an, dass Baurecht allein nicht ausreiche: „Baukosten, Finanzierungsbedingungen und Fördermittel müssten ebenso auf die Tagesordnung.“ Der BSW-Fraktionschef Ralf Böhme unterstützt „ausdrücklich“ die Anwendung, obwohl er den Begriff für einen „Etikettenschwindel“ hält und das Instrument als „dürftig“ bewertet. Seiner Ansicht nach braucht es angesichts der „erschreckend niedrige[n] Zahl von Bauanträgen“ weitere Schritte wie eine Reform der Stellplatzsatzung. Der AfD-Baupolitiker Thomas Ladzinski steht den Plänen positiv gegenüber, schlägt aber vor, den Bauturbo zunächst in „ausgewählten Pilotprojekten außerhalb des Innenstadtbereiches“ zu erproben, da die Innenstadt ein „baukulturell sehr sensibler Bereich“ sei.

Der Vorsitzende des Bauträgers und Projektentwicklers „Stadtgestalter Dresden“ Jörg Wimmer, begrüßt den Bauturbo grundsätzlich, da Bauen „etwas weniger bürokratisch und dadurch schneller“ werde. Allerdings bereitet die geplante Verknüpfung mit dem kooperativen Baulandmodell „Bauchschmerzen“, da es eine „Quersubventionierung“ darstelle, bei der andere Mieter die Sozialwohnungen mitfinanzieren müssten. Auch Vonovia, Dresdens größter Vermieter, begrüßt die Einführung als wichtige Verbesserung und die von der Stadt vorgesehene Aufgabenteilung. Trotz der Maßnahme wird bezweifelt, dass der Bauturbo allein die angestrebten 2.300 neuen Wohnungen pro Jahr erreichen kann – zuletzt wurden nur 1.700 gebaut. „Nie im Leben“ reiche dies laut Wimmer aus, da viele hemmende Faktoren wie hohe Kosten nicht auf kommunaler Ebene lösbar seien. Als weitere mögliche Verbesserungen fordern die „Stadtgestalter“ unter anderem niedrigere Kosten für Baustrom, eine Senkung der Grunderwerbssteuer und eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung. JHP

Die Stadt Lüneburg liegt im Nordosten Niedersachsens am Rand der Lüneburger Heide. Bereits 956 wird sie in einer Urkunde Ottos I. im Zusammenhang mit Zolleinnahmen aus der Saline genannt. Das Stadtrecht bekam Lüneburg allerdings erst, nachdem Heinrich der Löwe das nahegelegene Handelszentrum Bardewick, das sich seiner Herrschaft nicht unterordnen wollte, zerstört hatte. Den Wohlstand begründete die Saline, die bis 1980 das oberflächennahe 250 Millionen



Der Hauptmarkt „Am Sande“ in Lüneburg, im Hintergrund der fast 110 Meter hohe Turm der Kirche St. Johannis. (Foto: Wikimedia-User Aconcagua, CC BY-SA 3.0)

Jahre alte Salz des Zechsteinmeers gefördert hat. Zusammen mit Visby und Lübeck stieg Lüneburg zu einer der reichsten Hansestädte auf. Zwischen 1267 und 1269 wurde erstmals ein Fürstentum mit Lüneburg als Residenzstadt geschaffen. Vier Jahrzehnte zuvor wurde der städtische Hauptplatz „Am Sande“ im Süden der Stadt an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt angelegt: nahe der Saline und der wichtigen Handelsstraße nach Magdeburg, Braunschweig, Hamburg und Lübeck. Der 225 Meter lange Platz ist gesäumt von zahlreichen bedeutenden Bürgerhäusern, die im Kern bis ins 15. Jahrhundert zurückreichen, aber meist im Laufe der Jahrhunderte Umbauten erfuhren. Als Zeichen bürgerschaftlichen Stolzes kann die monumentale Pfarrkirche St. Johannis angesehen werden, die zwischen 1289 und 1470 an der Ostseite des Platzes errichtet wurde. Der Turm der gotischen Hallenkirche, der zweitgrößte Niedersachsens, hat eine Höhe von 108,70 Meter. Er musste schon zwei Jahrzehnte nach der Fertigstellung ab 1406 in Folge eines Brandes durch Blitzeinschlag neu errichtet werden. Besonders eindrucksvoll ist das Haus Am Sande 1 an der Westseite des Platzes. Der dreigeschossige Backsteinbau wurde 1548 als Brauhaus für Harmen Kloppenborch errichtet und diente bis 1898 als solches. Das Haus besitzt ein Satteldach mit Ziegelerdeckung und verfügt



Das Haus Am Sande 1 von 1548 mit zwei typischen „Utluchten“ im EG, auf dem Boden aufsetzenden Erkern. (Foto: Friedrich Haag, CC BY-SA 4.0)

über ein hohes Erdgeschoss mit zwei seitlichen „Utluchten“, regionaltypischen auf dem Boden aufsetzenden Erkern.

Die mehrheitlich aus der Renaissance stammenden Bürgerhäuser zeugen von der Blüte Lüneburgs vor allem seit der Einführung des Protestantismus durch Urbanus Rhegius. Im Dreißigjährigen Krieg ab 1623 wurde Lüneburg zunehmend von Truppendurchzügen betroffen, was den Stadtrat dazu veranlasste, die Verteidigungsmaßnahmen zu verstärken. 1635 lehnte die Stadt die Errichtung einer Garnison ab, wurde aber zwei Jahre später von Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg kampflos eingenommen. Lüneburg verlor seine Freiheit und blieb stark verschuldet. Obwohl Lüneburg im Zweiten Weltkrieg weitgehend verschont blieb, wurde der Abriss der Altstadt erwogen, jedoch durch massiven Bürgerprotest abgewendet. 1.300 denkmalgeschützte Bürgerhäuser machen Lüneburg heute zu einem beliebten Reiseziel.

Liebe Mitglieder, Freundinnen und Freunde der Gesellschaft Historischer Neumarkt Dresden!

Unser Verein finanziert sich ausschließlich durch Spenden, das gewährleistet unsere Unabhängigkeit. Nur durch Ihre großzügige Unterstützung ist es uns gelungen, dass der Dresdner Neumarkt heute wieder ein Anziehungspunkt für Menschen aus Sachsen und aller Welt geworden ist. Nun steht eine weitere Herausforderung an: der Neustädter Markt! Helfen Sie uns, auch diesen Platz aufzuwerten, indem wir die historische Situation zur Richtschnur der kommenden Entwicklung machen. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit einer Spende! Vielen Dank!

Spendenkonto:

IBAN DE82 8505 0300 3120 1303 10

OSDDDE81XXX

Ostsächsische Sparkasse Dresden



Herausgeber:

Gesellschaft Historischer Neumarkt Dresden e. V.,
Töpferstraße 6, 01067 Dresden

Redaktion:

John Hinnerk Pahl, Dr. Stefan Hertzog, Martin Trux

Spendenkonto:

Ostsächsische Sparkasse Dresden

IBAN: DE82 8505 0300 3120 1303 10

BIC: OSDDDE81XXX

Fragen zu den Nutzungsrechten der Fotografien richten Sie bitte an info@neumarkt-dresden.de