



vertraulich

CDU-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Mitglied des Stadtrates  
Johannes Schwenk

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6

Datum: 20. MRZ. 2025

Hauptstraße  
AF0385/25

Sehr geehrter Herr Schwenk,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Angesichts der aktuellen Entwicklungen rund um den Einsturz der Carola-Brücke, den bereits bekannten Problemen zwischen dem Fuß- und Radverkehr und der zunehmenden Nutzung der Hauptstraße durch Radfahrende ersuchen wir die Stadtverwaltung um eine detaillierte Stellungnahme zu den nachfolgenden Punkten:

#### 1. Aktuelle Verkehrssituation und Geschwindigkeitskontrollen

**Wie viele Radfahrende frequentieren beidseitig durchschnittlich die Hauptstraße zwischen Albertplatz und Neustädter Markt?“**

Die letzten Zählungen des Radverkehrs auf der Hauptstraße fanden in den Jahren 2022 am Neustädter Markt und im Jahr 2023 in Höhe Metzger Straße statt. Bei der Zählung am Dienstag, 6. September 2022 wurden in der Zeit von 7 bis 12 Uhr und von 14 bis 19 Uhr insgesamt 2.800 Radfahrende gezählt. Am Mittwoch, 14. Juni 2023 wurden in der Zeit von 6 bis 20 Uhr insgesamt 3.900 Radfahrende gezählt. Beide Zählungen erfolgten unter guten Witterungsbedingungen an einem sonnigen und niederschlagsfreien Tag. Neuere Zählungen liegen der Stadtverwaltung nicht vor.

Nach dem Einsturz der Carolabrücke am 11. September 2024 hat sich der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung auf die übrigen Elbbrücken neu verteilt. Zählungen auf den Elbbrücken ergaben, dass das Radverkehrsaufkommen in diesem Zuge auf der Augustusbrücke um etwa 50 Prozent gestiegen ist. Es ist davon auszugehen, dass auch in der Hauptstraße als direkte Weiterführung der Augustusbrücke der Radverkehr seit dem Einsturz der Carolabrücke zugenommen hat.

**„Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Einhaltung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit für Radfahrende auf der Hauptstraße sicherzustellen?“**

Die Hauptstraße ist von ihrer Gestaltung klar als Fußgängerboulevard erkennbar. Zusätzlich verdeutlicht die Beschilderung „Gehweg, Rad frei“, dass Radfahrende in Schrittgeschwindigkeit fahren müssen und Zufußgehende Vorrang haben.

Da es durch das zeitweise hohe Aufkommen an Rad- und Fußverkehr immer wieder zu Konflikten zwischen diesen Verkehrsarten kommt, hat die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Ordnungsamt und der Polizei im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft mehrere Sensibilisierungs- und Kontrollaktivitäten durchgeführt. Näheres wird in der Antwort zu Punkt 3 ausgeführt.

Der Gemeindliche Vollzugsdienst (Ordnungsamt, GVD) in Sachsen ist nicht befugt, systematische Verkehrskontrollen zur Überwachung des fließenden Verkehrs durchzuführen. Laut geltendem Recht darf der GVD nur den ruhenden Verkehr überwachen, während die Kontrolle des fließenden Verkehrs ausschließlich der Polizei vorbehalten ist. Allerdings kann der GVD im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenverfahrens bei konkretem Verdacht auf eine Verkehrsordnungswidrigkeit die Identität von Betroffenen feststellen. Diese Maßnahmen dürfen jedoch nicht auf Grundlage systematischer Verkehrsüberwachung erfolgen. Die Bediensteten des GVD wurden angewiesen, zufällig festgestellte Verstöße während des Streifendienstes im Rahmen ihrer Befugnisse zu ahnden. Der GVD ist nahezu täglich in den innerstädtischen Fußgängerbereichen unterwegs.

Im Rahmen der täglichen Streifen sensibilisieren sowohl die Bürgerpolizisten des Polizeireviers Dresden-Nord als auch die Kolleginnen und Kollegen des GVD die Radfahrenden, verstärkt Rücksicht auf Zufußgehende zu nehmen und die Schrittgeschwindigkeit einzuhalten. Auf der dreigeteilten Fläche der Hauptstraße in den Mittelstreifen und den beiden Flanierwegen entlang der Geschäfte gestaltet sich der Anhaltevorgang als schwierig, da Radfahrende dem Gespräch mit den Bürgerpolizisten ausweichen können.

**„Gibt es regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, und welches Zwischenergebnis liegt Stand Feb. 2025 vor? Wir bitten um eine Gegenüberstellung von vor und nach dem 11. Sept. 2025.“**

Eine technische Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h (OLG Naumburg vom 21. März 2017, OLG Hamm vom 28. November 2019) ist nicht möglich und wird nicht durchgeführt. Die Gründe hierfür liegen in der Größe und der Verkehrsführung der als Boulevard angelegten Hauptstraße sowie in den vielfältigen Zufahrtsmöglichkeiten der Radfahrenden.

Dies trifft für den Einsatz aller technischen Überwachungsmöglichkeiten der Polizei und des GVD zu. Die Geschwindigkeit eines Radfahrers kann vom Gerät nur dann ermittelt werden, wenn sie 10 km/h oder mehr beträgt und der Radfahrer vom Gerät „erkannt“ wird, d. h. über eine ausreichend große reflektierende Fläche verfügt. Letzteres ist bei Radfahrern i. d. R. nicht gegeben. Des Weiteren ist es mit dem Messgerät nicht möglich, einzelne Verkehrsteilnehmer anzuvisieren. Vor Beginn einer jeden Messung ist am Messgerät ein sogenanntes Messfeld auszurichten. Dieses kann danach nicht mehr verändert werden. Befinden sich mehrere „Objekte“, z. B. zwei Radfahrer, im Messfeld, ist eine Zuordnung der Geschwindigkeit nicht möglich. Darüber hinaus sind Fahrräder weder amtlich kennzeichnungspflichtig noch zum Betreiben einer Geschwindigkeitsmesseinrichtung verpflichtet.

Aus den genannten Gründen finden im Bereich der Hauptstraße keine Geschwindigkeitskontrollen des Radverkehrs statt.

## **2. „Konsequenzen bei Verstößen gegen Verkehrsregeln**

**Wie viele Unfälle von aber auch mit Radfahrenden sowie Verstöße gegen die Verkehrsregeln auf der Hauptstraße wurden in den letzten 12 Monaten registriert?“**

Im Zeitraum vom 11. März 2024 bis 11. März 2025 wurden auf der Hauptstraße insgesamt fünf Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Davon ereigneten sich vier Verkehrsunfälle vor dem Brückeneinsturz.

Der GVD hat im Bereich der Hauptstraße in den letzten zwölf Monaten insgesamt acht Verstöße gegen die Verkehrsregeln geahndet. Davon zwei vor und sechs nach dem Brückeneinsturz. Es handelte sich um insgesamt drei Rotlichtverstöße, viermal verbotswidrige Nutzung des Mobiltelefons und eine Missachtung des Durchfahrtsverbots in der Adventszeit.

Die aufgeführten Fälle sind alle Verfahren zu Verstößen von Radfahrern der letzten zwölf Monate, die mit derzeitigem Stand nachvollzogen werden können. Aus Datenschutz- und Programmgründen stehen ggf. bereits abgeschlossene Verfahren nicht mehr zur Verfügung (siehe auch § 49c Absatz 5 Ordnungswidrigkeitengesetz).

**„Welche Sanktionen wurden dabei verhängt, und wie wird die Durchsetzung der Regeln gewährleistet? Wir bitten um eine Gegenüberstellung von vor und nach dem 11. Sept. 2025.“**

Die festgestellten Verstöße wurden je nach Delikt mit einem Verwarnungs- oder Bußgeld geahndet, oder an die Staatsanwaltschaft Dresden übergeben. Bei anderen Verkehrsordnungswidrigkeiten führten die Beamten Sensibilisierungsgespräche.

## **3. „Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung**

**Welche Initiativen wurden ergriffen, um Radfahrende aber auch Anwohnende über die geltenden Verkehrsregeln auf der Hauptstraße zu informieren und für ein rücksichtsvolleres Verhalten zu sensibilisieren?“**

Im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft der Landeshauptstadt Dresden mit der Polizeidirektion Dresden finden regelmäßig Schwerpunktkontrollen und Aufklärungsaktionen statt. Im Vordergrund dieser Aktionen steht die Sensibilisierung der Radfahrenden für die Belange der Zufußgehenden und die Aufklärung über die geltenden Verkehrsregeln (Rücksichtnahme, vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit). In diesem Zusammenhang wird auch Aufklärungsmaterial in Form von Postkarten verteilt (siehe Anlage).

Nach Einschätzung der Polizeidirektion Dresden zählt die Hauptstraße gegenwärtig nicht zu einem verkehrspolizeilichen Brennpunkt. Bislang werden im Rahmen der Streifentätigkeit die bereits angeführten Gespräche gesucht.

**„Gibt es Pläne für zukünftige Kampagnen oder Informationsveranstaltungen zu diesem Thema?“**

Es ist geplant, die o. g. Aktionen im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft mit der Polizeidirektion Dresden fortzuführen und zu verstärken. Darüber hinaus ist angedacht, im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen verkehrlichen Gesamtkonzepts für die Hauptstraße (s. Beantwortung zu

Punkt 4), weitere Aufklärungskampagnen unter Beteiligung der Anwohner und Gewerbetreibenden zu entwickeln.

#### **4. „Infrastruktur und bauliche Maßnahmen**

**Welche baulichen Veränderungen sind geplant oder wurden bereits umgesetzt, um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende auf der Hauptstraße zu erhöhen?“**

Seit dem Einsturz der Carolabrücke beschäftigt sich die eingesetzte Task Force mit den notwendigen Anpassungen im Verkehrssystem, insbesondere auf den Umleitungsstecken. Für die spezifischen Themen des Radverkehrs wurde eine Arbeitsgruppe (AG) „Radverkehr Carolabrücke“ gegründet, die in der Regel alle zwei Wochen tagt.

Wie bereits erwähnt, ist die Hauptstraße aufgrund ihrer Lage im Radverkehrsnetz eine der Hauptstrecken für den elbquerenden Radverkehr. Trotz der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr ist eine komplette Verlagerung des Radverkehrs aus der Hauptstraße nicht realistisch und nicht sinnvoll. Die Hauptstraße ist im Radverkehrsnetz als Hauptradroute IR III verankert. Zudem sind die Gebäude an der Hauptstraße mit den Läden und Einrichtungen auch Ziel und Quelle von Radverkehr. Radfahrende als Kunden sind angesichts der Probleme des Einzelhandels auf der Hauptstraße wichtig und sorgen in Zeiten nach Ladenschluss auch für eine gewisse soziale Kontrolle.

Aus den genannten Gründen arbeitet die AG Radverkehr Carolabrücke seit mehreren Monaten an einem verkehrlichen Gesamtkonzept für die Hauptstraße. Bei der Erarbeitung stellte sich heraus, dass die zahlreichen konkurrierenden Nutzungsanforderungen in der Hauptstraße keine für alle Nutzergruppen zufriedenstellende Lösung ermöglicht. Beispielhaft seien folgende zu berücksichtigende Aspekte genannt:

- Zu Fußgehende möchten die Hauptstraße als Erholungsraum und Flaniermeile nutzen.
- Mobilitätseingeschränkte Personen benötigen eine durchgehend berollbare Fläche (ggf. Rampen).
- Blinde benötigen haptisch klar erkennbare Elemente, um sich im öffentlichen Raum zu orientieren (z. B. reichen Markierungen und Beschilderungen nicht aus).
- Radfahrende möchten behinderungsfrei und auf glatten, gut berollbaren Wegen die Hauptstraße durchqueren.
- Radfahrende möchten die in der Hauptstraße befindlichen Ziele (Wohnungen, Geschäfte etc.) erreichen.
- Gewerbetreibende möchten, dass Passanten die Geschäftsauslagen und Schaufenster der Geschäfte in Ruhe betrachten können.
- Gewerbetreibende möchten im Außenbereich Geschäftsauslagen, Tische und Stühle zur gastronomischen Bewirtung platzieren.
- Anwohner möchten ihre Wohnung sicher und bequem mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreichen.
- Kinder möchten auf der Hauptstraße und an den Brunnen spielen.
- Der gesamte Bereich der Hauptstraße steht unter Denkmalschutz, weshalb bauliche Veränderungen – insbesondere Veränderungen der Oberflächen – nur unter hohen Auflagen umsetzbar sind.
- Aufgrund der aktuellen Haushaltslage stehen kurzfristig keine finanziellen Mittel für bauliche Maßnahmen zur Verfügung.

Die Liste ist nicht abschließend und dient nur der Veranschaulichung der Vielzahl an zu berücksichtigenden Belangen. Das erwähnte Konzept ist noch nicht abgeschlossen. Ziel ist die Erarbeitung eines konsensfähigen Kompromisses aller Betroffenen und ein bestmöglicher Ausgleich der konkurrierenden Anforderungen. In der Sitzung des Stadtbezirksbeirats Neustadt am 7. April 2025 wird der aktuelle Stand des Konzepts vorgestellt. Dabei werden alle betrachteten Varianten – einschließlich der aus verschiedenen Gründen verworfenen – dargestellt.

**„Wird die Möglichkeit in Betracht gezogen, separate Wege für Fußgänger und Radfahrende auf oder im näheren Umfeld der Hauptstraße zu schaffen, um Konflikte zu minimieren?“**

Die Einrichtung eines Radfahrstreifens oder ähnlichen Weges in der Hauptstraße, in dem ausschließlich Radverkehr zugelassen ist, wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit verworfen. Eine solche Führung würde zu erhöhten Geschwindigkeiten des Radverkehrs und somit zu einer Verschärfung der Konflikte führen. Beispielhaft sei eine Situation genannt, in der eine flanierende Person den Radfahrstreifen übersieht und unachtsam betritt. In der Folge kollidiert die Person mit einer radfahrenden Person, die aufgrund des Radfahrstreifens nicht mit Fußverkehr rechnet und mit hoher Geschwindigkeit fährt.

Diese Aspekte werden auch im erwähnten verkehrlichen Gesamtkonzept berücksichtigt.

Zu alternativen Radverkehrsführungen im Umfeld der Hauptstraße wird auf die Antwort zu Punkt 5 verwiesen.

**5. „Langfristige Verkehrsplanung und Alternativrouten**

**Welche langfristigen Planungen verfolgt die Stadtverwaltung, um den Radverkehr sowie Fußverkehr sicher und effizient zu gestalten, ohne die Sicherheit der Fußgänger zu beeinträchtigen?“**

Der kontinuierliche Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf vom Fußverkehr getrennten Wegen bzw. Fahrstreifen trägt maßgeblich zur Verringerung der Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden bei. Dies erfolgt im Rahmen der schrittweisen Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzepts sowie weiterer Infrastrukturmaßnahmen. Allerdings setzen die reduzierten Haushaltsansätze sehr enge Grenzen für die Umsetzung.

Zusätzlich erfolgen im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft mit der Polizeidirektion Dresden regelmäßige Aufklärungs- und Kontrollaktionen in Bereichen, wo Radfahrende aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten in Fußgängerbereichen fahren müssen. Die kontinuierliche Verkehrsüberwachung der Polizei ergänzt die Maßnahmen der Stadtverwaltung.

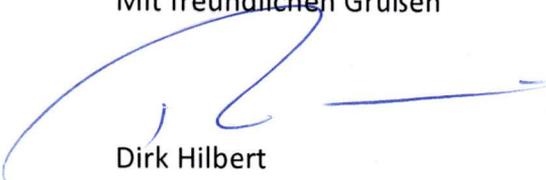
**„Gibt es Überlegungen, alternative Routen für den Radverkehr zu fördern oder auszubauen, um die Hauptstraße zu entlasten?“**

Vor Einsturz der Carolabrücke war langfristiges Ziel, die Achse Albertplatz – Carolaplatz – Rathenauplatz – Pirnaischer Platz durch richtliniengerechte und sichere Radverkehrsanlagen auf der Achse als attraktive Verbindung einzurichten, um möglichst viel Radverkehr aus der Hauptstraße zu verlagern. Diese Strategie wird bei der geplanten Wiedererrichtung der Carolabrücke weiterverfolgt, ist aber seit dem Einsturz verständlicherweise nur noch begrenzt wirksam. Deshalb wurden in der AG Radverkehr Carolabrücke verschiedene Varianten der Umleitungsführung zwischen Neustädter Markt, Carolaplatz und Albertplatz betrachtet.

Im Ergebnis wurde Ende November 2024 eine interimswise Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen und freigegebenen Gehwegen entlang der Köpckestraße eingerichtet, um möglichst viel Radverkehr von der Albertstraße kommend zur Augustusbrücke außerhalb der Hauptstraße zu führen.

Die Königstraße als mögliche westliche Umfahrung scheidet derzeit aus, da das dort verlegte Großpflaster für den Radverkehr kaum nutzbar ist und insbesondere keine gesicherte Radverkehrsverbindung zwischen Palaisplatz und Neustädter Markt existiert. In östlicher Rücklage der Hauptstraße ist die Einrichtung einer Radverkehrsrouten ebenfalls aufgrund von Baustellen, Rampen, Treppen derzeit nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert

Anlage:

Motiv des bei Aufklärungsaktionen genutzten Aufklärungsmaterials (Postkarte)