



☐ vertraulich

Fraktion Team Zastrow  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Mitglied des Stadtrates  
Holger Zastrow

Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Stadtent-  
wicklung, Bau, Verkehr und  
Liegenschaften

GZ: (GB 6) 61, 66

Datum: 16. JAN. 2026

Reisezeiten auf der Marienbrücke im Advent 2025  
mAF0106/25

Sehr geehrter Herr Zastrow,

Ihre oben genannte Anfrage aus der Stadtratssitzung vom 11. Dezember 2025 beantwortete ich wie folgt:

„Im April informierte der Verkehrsbürgermeister den Stadtrat und die Öffentlichkeit darüber, dass die Einschränkungen auf der Marienbrücke für den Kfz-Verkehr, die im Jahr 2024 erstmals „getestet“ wurden, dauerhaft umgesetzt werden sollen. Er begründete dies mit dem Zeitgewinn für die Straßenbahn. Die Nachteile für den Kfz-Verkehr lägen nach Auswertung der Daten, die im Advent 2024 erhoben wurden im Bereich von 20 sec. Gegen diese geplante Regelung gab es massiven Protest von Bürgern und Wirtschaft. Der Stadtrat beschloss mit einer deutlichen Mehrheit einen Antrag, der sie dazu ermunterte die geplante Regelung nicht umzusetzen. Dem kamen Sie dankenswerter Weise nach. Der Verkehr lief dann im gesamten Jahr 2025 sowohl für die Straßenbahnen, als auch für den Kfz-Verkehr weitgehend flüssig. Mit Beginn der Adventszeit wurde dann durch den Verkehrsbürgermeister erneut unter dem Deckmantel einer besonderen Regelung des „Adventsverkehrs“ die Sperrung einer Fahrspur auf der Marienbrücke angeordnet. In der Folge kommt es jetzt ganztägig auf der Brücke und im Umfeld der Zubringer zu massiven Staus. Dazu habe ich folgende Fragen:

1. Wie haben sich Verkehrsmengen auf der Marienbrücke seit der Einführung der automatischen Erfassung im 1. Quartal 2024 entwickelt? Oder anders gefragt: Wie viele Autos fahren täglich tatsächlich über die Brücke?“

Die Stadtverwaltung wertet die Abbakung der 180 Meter Gleisbereich und damit einer Aufstellfläche für ca. 30 Kfz nach Vorliegen aller Daten im Januar 2026 aus. Es gibt bisher keine Anhaltspunkte, dass das Staugeschehen auf der Marienbrücke maßgeblich durch die vollständige Freihaltung des Gleisbereichs hervorgerufen wird. Entscheidender Grund für das Stauaufkommen auf der Marienbrücke sind die Auswirkungen der nicht verfügbaren Carolabrücke.

Ursächlich für Stauerscheinungen ist die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen und nicht die Strecken zwischen den Kreuzungen. Hier gab es auf Altstädter Seite der Marienbrücke keine Veränderungen. Die Kreuzung ist bereits an der Leistungsfähigkeitsgrenze; eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist im Zusammenhang mit den angrenzenden Kreuzungen und Lichtsignalanlagen nicht möglich.

Für eine konkrete Angabe der Verkehrsdaten im Zuge der Marienbrücke müssen die entsprechenden Datenbanken ausgewertet werden. Die Daten ab 2024 werden Ihnen nachgereicht.

Nachfolgend erhalten Sie vorab die Daten für die 39. und 49. Kalenderwoche:

- In der 39. Kalenderwoche 2025 (nach Öffnung Terrassenufer) fuhren 35.649 Kraftfahrzeuge täglich über die Marienbrücke. Davon fuhren 17.865 Fahrzeuge in Richtung Altstadt und 17.784 Fahrzeuge bewegten sich in Richtung Neustadt.
- In der 49. Kalenderwoche befuhren 35.929 Fahrzeuge die Marienbrücke täglich. Hierbei konnten 16.792 Fahrzeuge in Richtung Altstadt und 19.137 Fahrzeuge in Richtung Neustadt erfasst werden.

**2. „Wie haben sich die seit dem 4. Quartal 2023 erfassten Reisezeiten im Jahr 2025 entwickelt? Insbesondere möchte ich wissen, welche Verzögerungen gibt es für Kfz seit der Sperrung der Kfz-Spur im Advent 2025 in den Hauptverkehrszeiten?“**

Die Daten werden seit der 36. Kalenderwoche 2025 kontinuierlich erhoben und ausgewertet.

Dabei wurden die Reisezeiten vom Knotenpunkt Leipziger Straße/Antonstraße bis zum Knotenpunkt Könneritzstraße/Ostra-Allee ausgewertet. In der 36. Kalenderwoche 2025 betrug die mittlere Reisezeit über die Marienbrücke in Richtung Altstadt 110 Sekunden; in Richtung Neustadt betrug sie 108 Sekunden. Nach Öffnung des Terrassenufers (39. Kalenderwoche) betrug die mittleren Reisezeiten über die Marienbrücke in Richtung Altstadt 109 Sekunden; in Richtung Neustadt betrug sie nach Öffnung des Terrassenufers 113 Sekunden.

Im Rahmen des Adventsverkehrs wurden die Reisezeiten in der 49. Kalenderwoche ausgewertet. Dabei betrugen in der 49. Kalenderwoche die mittleren Reisezeiten in Richtung Altstadt 132 Sekunden und in Richtung Neustadt über die Marienbrücke 102 Sekunden.

In den verkehrlichen Spitzenstunden betragen die Verzögerungen etwa 24 Sekunden.

Im Tagesverlauf ist erkennbar, dass die Reisezeiten im Kfz-Verkehr über die Marienbrücke bei einer Abbakung des Gleisbereiches stabil bleiben.

Für den ÖPNV stellt sich die Situation durch die Freihaltung des Gleisbereichs sehr positiv dar. So konnten die Fahrzeiten während der Abmarkierung des Gleisbereichs im Advent 2024 stabilisiert werden. Seit Wegfall der Verbindung Carolabrücke sind im Regelfall von Verspätungen, die durch Staus auf dem Gleis in Fahrtrichtung Altstadt entstehen an Werktagen rund 8.000 Fahrgäste, die mit den Linien 6 und 11 über die Marienbrücke in Richtung Altstadt unterwegs sind, unmittelbar betroffen. Dabei treten morgens und nachmittags durchschnittliche Verzögerungen von etwa zwei Minuten auf; in vielen Fällen bis zu vier Minuten, in Einzelfällen auch bis zu zehn Minuten. Mittelbar betreffen diese Verspätungen insgesamt 21.000 Fahrgäste durch Unpünktlichkeit und verpasste Anschlüsse an den folgenden Haltestellen.

Nachfrage Herr Zastrow:

„Während der Hauptverkehrszeiten sind die Verzögerungen erheblich. Einen Mittelwert über 24 Stunden abzubilden ist hier nicht sinnvoll. Ich wäre Ihnen dankbar für die Zuarbeit der Zahlen (Verzögerungen) während der Hauptverkehrszeiten. Der Hinweis, dass es an den Knoten liegt, tröstet mich nicht. Dann verändern Sie doch an diesen Knoten etwas! Aus meiner Sicht hat man nach Öffnung des Terrassen-Ufers vergessen, dies neu zu denken.“

Unsere Fachleute haben Anpassungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit an der Lichtsignalanlage Könnertitzstraße/Ostra-Allee sowie an der Lichtsignalanlage Leipziger Straße/Antonstraße geprüft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die Lichtsignalanlage Könnertitzstraße/Ostra-Allee im Komplex „Bahnhof Mitte“ zu betrachten ist. Aufgrund der geringen Knotenpunktabstände stehen notwendige Stauräume zwischen den Lichtsignalanlagen nicht zur Verfügung. Im Ergebnis konnten keine Maßnahmen eruiert werden. Die beiden Lichtsignalanlagen arbeiten an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Signaltechnisch sind alle Maßnahmen ausgereizt.

Die Reisezeiten in den Spitzenverkehrszeiten der 36., 39. und 49. Kalenderwoche sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

	Richtung	36. Kalenderwoche		39. Kalenderwoche		49. Kalenderwoche	
		Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze	Frühspitze	Spätspitze
Mo - Fr	Altstadt	181	217	204	238	205	231
	Neustadt	160	151	128	146	118	139

Mit freundlichen Grüßen



Digital signiert von SKuehn3  
DN: cn=SKuehn3, ou=GB6  
Datum: 2026.01.06 15:20:03  
+01'00'

Stephan Kühn  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau, Verkehr und Liegenschaften

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert  
Oberbürgermeister