



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

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

GZ: (OB) 6 66

Datum: 22. JUNI 2026

## Radfahren am Albertplatz AF1405/26

Sehr geehrter Herr Zastrow,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„An der großen Haltestelle des Albertplatzes fahren immer wieder Radfahrer auf dem Gehweg durch den Haltestellenbereich. Seit einiger Zeit ist dort ebenfalls das Zusatzschild „Radfahrer frei“ angebracht. Mehrfach war zu beobachten, dass Radfahrer in Konflikt mit den wartenden Straßenbahngästen geraten, vor allem dann, wenn eine Bahn hält und die Türen aufgehen. Sowohl Passagiere, die aus den Bahnen treten, müssen umgehend auf Radfahrer achten, als auch Passagiere, die zu den offenen Bahntüren treten. Diesbezüglich erhielten wir Beschwerden zur Gefährdung von Straßenbahn-Passagieren durch Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit durch die Haltestelle Albertplatz. Die ganze Situation ist zudem insofern verwunderlich, da es am Albertplatz einen Radweg um den Kreisverkehr außen herum gibt, der extra markiert wurde. Dazu habe ich folgende Fragen:

1. Seit wann ist es möglich, dass Radfahrer direkt durch die Haltestelle Albertplatz fahren können? Wann wurde das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ angebracht?“

An der westlichen großen Haltestelle des Albertplatzes wurden die Verkehrszeichen Z 239 StVO „Gehweg“ und Z 1022-10 StVO „Radverkehr frei“ im Jahr 2001 (zunächst versuchsweise) angebracht. Seitdem darf der Radverkehr den Gehweg entsprechend benutzen.

2. „Wieso wird es Radfahrern ermöglicht, durch die Haltestelle zu fahren, obwohl es den funktionierenden Radweg auf beiden Seiten des Albertplatzes außen am Gehweg herum gibt?“

Die westliche Haltestelle weist eine Breite von circa 8,50 Metern auf. Von der Hauptstraße kommend gibt es außer der Haltestellen-Durchfahrt keine legale Möglichkeit für den Radverkehr, den östlichen Ring des Albertplatzes zu erreichen und in Richtung Norden weiterzufahren. Es spricht verkehrsrechtlich nichts gegen die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr. Für die

Radfahrenden aus Richtung Königsbrücker Straße bzw. Alaunstraße in Richtung Hauptstraße ist die Route über die Haltestelle wesentlich attraktiver und sicherer als auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Ringfahrbahn. Hier kommt es immer wieder zu Konflikten mit Kfz-Verkehr an den Einmündungen sowie Konflikten mit Fußverkehr aufgrund der geringeren Breite. Eine regelkonforme Radverkehrsanlage auf der Westseite (Radfahrstreifen) ließe sich nur unter Einziehung einer Kfz-Spur herstellen.

**3. „Wie werden Radfahrer darauf hingewiesen, dass sie auf die Straßenbahn-Passagiere an der Haltestelle Rücksicht nehmen müssen?“**

Das Zeichen Z 1022-10 StVO „Radverkehr frei“ bedeutet für den Radfahrenden, dass er den Fußverkehr berücksichtigen muss. Da Fahrräder nach Fahrzeug-Zulassungsverordnung Fahrzeuge sind, gelten nach § 20 StVO an Haltestellen von Bussen und Bahnen (Z 224 StVO) dieselben strengen Sorgfaltspflichten wie für Autofahrer, um den Fahrgastwechsel abzusichern. Das beinhaltet Schrittgeschwindigkeit und absolute Gefährdungs- und Behinderungsverbote. Radfahrende müssen einen so großen Abstand einhalten, dass Fahrgäste zu keiner Zeit gefährdet werden. Wenn es die Situation erfordert, müssen Radfahrende anhalten und warten.

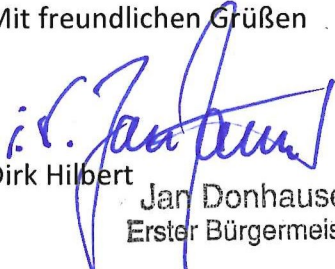
**4. „Was tut die Stadt, um die wartenden Straßenbahn-Passagiere vor Unfällen mit Radfahrern zu schützen?“**

Es liegt keine auffällige Unfalllage vor; siehe auch Antwort zu Frage 3

**5. „Hält die Stadt es für zumutbar, am Albertplatz innerhalb des Haltestellenbereichs weiteres Konfliktpotenzial zu schaffen?“**

Es werden keine Konfliktpunkte geschaffen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dirk Hilbert  
Jan Donhauser  
Erster Bürgermeister