

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5

Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
25son014

4. November 2025

Stellungnahme des ADFC Dresden zur Augustusroute

Die sogenannte Augustusroute zwischen Albertplatz und Hauptbahnhof via Hauptstraße wurde als besondere Radroute im Radverkehrskonzept Innenstadt (2010) konzipiert und seitdem mit erheblichem Aufwand eingerichtet: Freigaben für Radverkehr, besondere Fahrradampeln am Goldenen Reiter und radfreundlicherer Straßenbelag auf der inzwischen autofreien Augustusbrücke. Die Route verbindet zahlreiche Start- und Zielpunkte und ist mangels Alternativen unverzichtbar. Es ist eine der wenigen durchgängigen, kindertauglichen Radstrecken in Dresden abseits des Elberadwegs. Seit dem Einsturz der Carolabrücke ist der Bedarf nach der Augustusroute noch einmal stark gestiegen, was teilweise zu neuen Konflikten führen kann.

Der ADFC Dresden setzt auf drei Handlungsbereiche zur Verbesserung:

Appell für ein gutes Miteinander

Der ADFC vertritt grundsätzlich die Position, Fuß- und Radverkehr räumlich zu trennen. Für den Fußverkehr ist es potentiell unangenehm, wenn Radfahrende links und rechts überholen. Wenn der Stadtraum zwischen Albertplatz und Hauptbahnhof komplett neu zu planen wäre, würde der ADFC räumlich getrennte Bereiche zum Radfahren einfordern. Im Bestand kann sich dem nur schrittweise angenähert werden. Bisher wurde wenig unternommen; deshalb schlägt der ADFC mit diesem Schreiben konkrete Maßnahmen vor, die das Miteinander zwischen Fuß- und Radverkehr verbessern. Bis dahin appelliert der ADFC an alle Radfahrenden, unbedingt einen "Wohlfühlabstand" zu Fußgängern einzuhalten und das Tempo an den Fußverkehr anzupassen. Diejenigen, denen das zu langsam ist, sollten die Augustusroute, wenn möglich, weiträumig umfahren. Es ist dem ADFC bekannt, dass sich nicht alle Radfahrenden stets an ein angemessenes Tempo sowie ausreichenden Abstand zum Fußverkehr halten. Deshalb unterstützen wir gezielte polizeiliche Verkehrskontrollen entlang der Augustusroute, aber auch an anderen kritischen Stellen. Denn während die Augustusroute in der Verkehrsunfallstatistik keine erhöhte Unfallhäufung aufweist, gibt es im übrigen Stadtgebiet seit Jahren hunderte objektiv festgestellte und dokumentierte Unfallhäufungsstellen, die dringender Aufmerksamkeit benötigen.

Einrichtung von Alternativen zur Augustusroute

Ein Teil der Radfahrenden nutzt die Augustusroute, obwohl ihr eigentliches Ziel nicht dort liegt. Das gilt besonders seit dem Einsturz der Carolabrücke. Radfahrende wählen die Augustusroute, weil sie aufgrund der kürzeren Strecke und durch weniger Ampeln schneller ist. Gleichzeitig besteht in der Verlagerung des Radverkehrs auf gut ausgebaute Alternativstrecken ein großes Potenzial, die Hauptstraße und die Prager Straße zu entlasten. Je zahlreicher und attraktiver diese Alternativen sind, desto mehr Radfahrer werden sie nutzen und die Augustusroute entlasten.

Steuernummer
202/140/17726

Vereinsregistereintrag
Vereinsnummer VR 3353 beim
Amtsgericht Dresden

Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende!
www.adfc-dresden.de/spenden

Bankverbindung
IBAN: DE68 3506 0190 1624 7800 15
BIC: GENODE1DKD (KD-Bank)

Mögliche Alternativrouten und konkrete Maßnahmen:

- Die Albertstraße würde eher als Alternativroute benutzt werden, wenn die Ampelwartezeiten optimiert werden würden. Wer heute beispielsweise vom Albertplatz kommt und auf die Albertstraße statt auf die Hauptstraße fährt, muss gleich zu Beginn, noch bevor der Radfahrstreifen auf der Albertstraße erreicht wird, zwei Ampeln passieren. Deswegen fahren die meisten auf der Hauptstraße weiter, statt zu warten (siehe Bild 1 und 2). Auch gibt es heute am Carolaplatz keine attraktive und sichere Radverkehrsführung von der Albertstraße nach rechts in die Köpckestraße oder zum Elberadweg.
- Die Sarrasanistraße könnte mit baulichen Anpassungen und der Änderung von Markierungen und Beschilderungen zur Entlastungsrouten aufgewertet werden.
- Die Königstraße soll eine ebene Oberfläche erhalten, damit sie als Alternativroute angenommen wird. Zudem fehlt derzeit eine direkte Möglichkeit vom Albertplatz in die Königstraße einzufahren (Siehe Bild 1 und 3).
- Querungsstelle in Verlängerung der Königstraße in Richtung Elberadweg über die Große Meißner Straße einrichten: Zusammen mit der Oberflächenverbesserung der Königstraße hätte sie Potential, den Verkehr zu/vom Elberadweg von der Hauptstraße wegzuleiten (siehe Bild 3). Spätestens bei der geplanten Umgestaltung der Großen Meißner Straße und des Neustädter Marktes sollten die fehlenden Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr ergänzt werden.
- Alternativ zur Königstraße könnte die Einrichtung einer bevorrechtigten Kette von Fahrradstraßen als „Radroute Barockviertel“ in der Rähnitzgasse geprüft werden. Mindestens sollten die Einbahnstraßenabschnitte für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.
- Hauptstraße/Prager Str. entlasten, indem sichere Fahrradabstellanlagen gezielt abseits der Fußgängerströme platziert werden, beispielsweise in den Seitenstraßen zu den Parallelrouten. So werden die Parallelrouten aufgewertet, der Radverkehr wird auf diese verlagert und das Konfliktpotenzial reduziert.
- Bei Veranstaltungen besser umleiten: Bisher wird zu umfangreich und zu lange gesperrt. Sperrungen bei Veranstaltungen sollen von möglichst kurzer Dauer sein und immer nur auf die Stunden des großen Andrangs beschränkt werden. Den oben genannten Alternativrouten kommt bei Umleitungen eine besonders wichtige Rolle zu. Die Umleitungen sollen klar und eindeutig ausgewiesen sein. Für die Akzeptanz ist es hilfreich, den Grund der Umleitung anzugeben.
- Schlussendlich sollte die Stadtverwaltung auch die Möglichkeiten einer besseren Verkehrslenkung wahrnehmen. Sowohl aus Richtung Albertplatz als auch von der Augustusbrücke kommend, wird der Radverkehr direkt auf die Hauptstraße geleitet. Entsprechende Hinweisschilder und Markierungen können den schnellen Durchgangsverkehr auf die neu attraktivierten Alternativrouten führen, die dann natürlich entsprechend ertüchtigt sein müssen.

Maßnahmen zur Verbesserung des Miteinanders

Neben den verkehrlichen Aspekten hat der Verbleib eines Teils des Radverkehrs auf der Augustusroute auch positive Auswirkungen auf die soziale Sicherheit. Durch den Radverkehr bleiben die Straßen auch abends nach Geschäftsschluss belebt, was das subjektive Sicherheitsgefühl aller, die sich dort aufhalten, maßgeblich stärkt. Ein lebendiger öffentlicher Raum trägt wesentlich zu einer attraktiven Innenstadt bei - ein Aspekt, den die Stadt bei ihren zukünftigen Planungen berücksichtigen sollte. Zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts regt der ADFC Dresden an, dass die Stadtverwaltung folgende Maßnahmen ergreift:

- Bündelung/Kanalisierung innerhalb der Hauptstraße: Nicht alle Radfahrten lassen sich auf Alternativrouten verlagern. Für den verbleibenden Radverkehr regen wir an, die bereits im Radverkehrskonzept Innenstadt (2010) unter Maßnahme 48 ("Anlage eines baulich angepassten Fahrstreifens" ... "Bündelung des Radverkehrs") beschlossene Bündelung/Kanalisierung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzusetzen. Damit ist noch nicht die Anlage eines (erstrebenswerten) Radwegs gemeint, sondern eine leichtere Bündelung des Radverkehrs innerhalb der Fußgängerbereiche. Die Fußgänger sollen erkennen, dass dort bevorzugt Radfahrende unterwegs sind, die

wiederum eine ebene Oberfläche, Hindernisfreiheit und keine scharfe Kurven vorfinden. Dennoch sollen die Bänder so gestaltet sein, dass sie nicht zu hoher Geschwindigkeit einladen. Nach Auffassung des ADFC reduziert diese Trennung potenzielle Konflikte in der Gesamtbilanz auch dann, wenn es zu höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs kommen sollte. Den Grund sehen wir in einer besseren Berechenbarkeit, sowohl für zu Fuß Gehende als auch Radfahrende. Aus Sicht des Fußverkehrs kann aktiv Einfluss darauf genommen werden, ob mit Radverkehr gerechnet werden muss, indem auf den für den Radverkehr hervorgehobenen Streifen geachtet und dieser nicht als Bereich zum Gehen genutzt wird. Zu Fuß Gehende erhalten dadurch mehr Kontrolle und können Radverkehr gezielt meiden.

- Stadtraum besser ordnen (Freiraumplanung): Die Hauptstraße ist sehr breit, aber Beete, Stadtmöbel, Masten und Aufsteller sind teilweise ungünstig platziert. Ein interdisziplinäres Team mit Kompetenzen in Verkehrsplanung, Freiraumarchitektur und Verhaltenspsychologie soll beauftragt werden, den Stadtraum zu optimieren, um Engstellen, Holperstellen und Hindernisse zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und einen leicht verständlich und konfliktarm nutzbaren Verkehrs- und Begegnungsraum zu gestalten.

Mit dieser Stellungnahme bekennt sich der ADFC Dresden zu einem guten und verantwortungsbewussten Miteinander auf Flächen, die von Fuß- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden. Gleichzeitig werden konkrete Vorschläge und Maßnahmen für attraktive Alternativrouten präsentiert, um den unterschiedlichen Ansprüchen an die Augustusroute – jetzt und bei künftig steigendem Radverkehr – gerecht zu werden.

ADFC Dresden e.V.

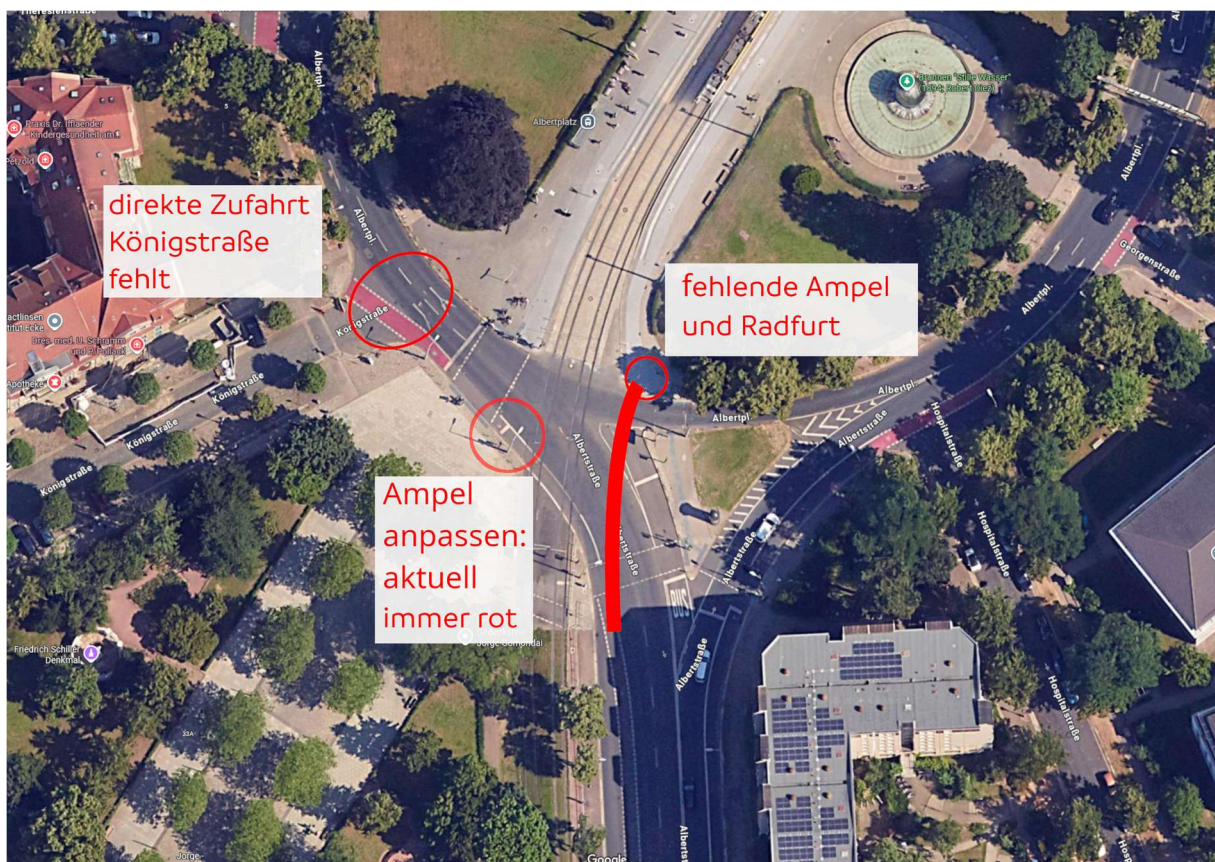


Bild 1: Anpassungsbedarf am Albertplatz



Bild 2: Fehlende Radfurt vom Albertplatz in die Albertstraße



Bild 3: Anpassungsbedarf Königstraße und Große Meißner Straße