

Aktive Mobilität und Gesundheit

Das Beispiel Pop Up-Radwege in Berlin

Dagmar Köhler
Deutsches Institut für Urbanistik
Teamleiterin Nahmobilität
koehler@difu.de

Digitaler Fachtag der KGC Hessen
„Gesund, resilient, klimagerecht. Die zukünftige Rolle und Bedeutung von Kommunen“
31.08.2021



Teil 1: Klimaschutz und Mobilität, Spektrum des Themas dargestellt
Teil 2: Mobilität und Gesundheit; Beispiel Pop Up-Radwege

**„Erst
formen wir
die Stadt,
dann formt
die Stadt
uns!“**

Jan Gehl

„Erst formen wir die Stadt, dann formt die Stadt uns.“

Die Entscheidungen der Planerinnen und Planer steuern unser Verhalten. Ob wir das wollen oder nicht.



- Kommunen steuern einen zentralen Lenkungsparameter: Die Infrastruktur
- In Coronakrise entstanden Pop-up-Radwege als neues Instrument zur Neu-Aufteilung des Straßenraumes
- Einblick für Sie: Wie kam es dazu, wie bedeutsam sind die Pop up-Radwege aus fachlicher Sicht



- Erste Pop up-Radwege während Corona: Bogota (über ein Wochenende!)
- Grund: Infektionen im ÖV vermeiden -> NutzerInnen eine Alternative schaffen (nicht das Auto, sondern Radfahren)

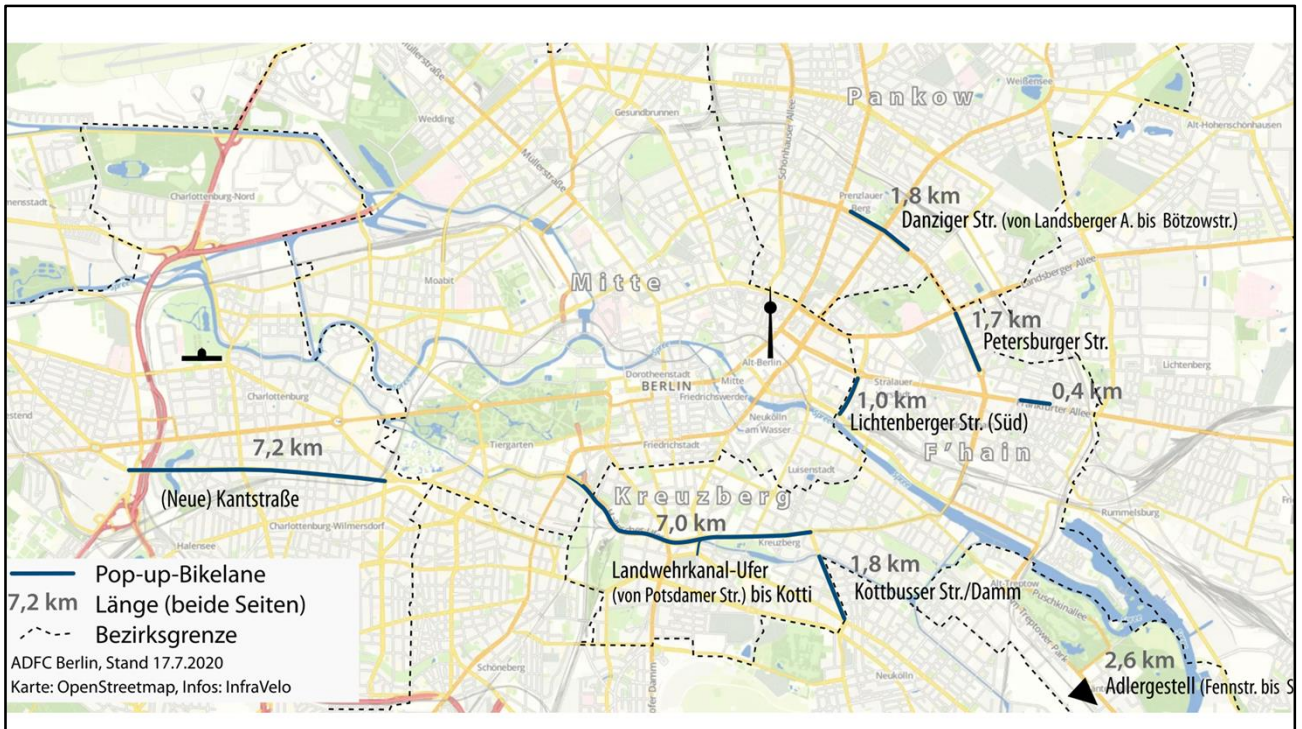
- Berlin: folgte – aber auch nicht unvorbereitet:
- Die Berliner Verwaltung hatte sich bereits seit langem mit dem Ausbau der Berliner Radinfrastruktur beschäftigt - viele Planungen sind im Prozess, liegen vor, durchlaufen das langwierige mehrjährige Verfahren
- Vor Corona schon: Wie können Ergebnisse schneller auf die Straße gebracht werden? -> Auch um dem Mobilitätsgesetz Berlins zu entsprechen
- Da ersonnen: Man könnte temporär umsetzen, dann beobachten, verbessern und in einem zweiten Schritt verstetigen und baulich umsetzen

- Pop Up: Gelegenheit ergab sich mit Corona -> ersten beiden Pop Ups: Auf bestehenden Planungen basierend: das Hallesche Ufer und Kottbusser Damm. Hier gab es bislang keine Radverkehrsanlagen, so dass diese stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen von den Radfahrenden gemieden wurden oder auf den Gehweg auswichen.

- Wie ging das vor sich: Enge Zusammenarbeit zwischen der Koordinationsstelle im Senat, der Obersten Straßenverkehrsbehörde und dem Bezirksamt Friedrichshain-

Kreuzberg koordiniert.

- Obersten Straßenverkehrsbehörde ordnete Radfahrstreifen nach § 45 Abs. 9 StVO
- Es gab eine Klage dagegen: Erst hatte Senat mit Pandemie und Abstand begründet. Die Begründung war nicht gültig, weil Gesundheit im Straßenverkehrsrecht keine Rolle spielt. Es musste die Gefahrenlage nachgewiesen werden -> und die wurde nachgeliefert; der Kläger (AfD-Abgeordneter) zog seine Klage dann zurück



- Ca. 10 km umgesetzte Pop-up-Radwege, hauptsächlich im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg befinden.
- Andere Berliner Bezirke zogen nach: Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf,

Bildquelle: <https://radzeit.de/radwege-ploppen-auf/>



Was sind Pop up-Radwege?

- Eine Fahrspur oder Parkspur wurde umgewidmet für Radfahrende
- Waren mehrspurige Straßen
- Gelbes Tape als Markierungsstreifen + Warnbarken -> = Baustellenausrüstung
- Dauerte 2 Wochen: Eine Woche Auswählen und entscheiden, 1 Woche umsetzen
- Nach einer kurzen Evaluierungsphase, ob diese neuen Pop-up-Radwege angenommen werden, entschloss man sich weitere Pop-up-Radwege umzusetzen.



Hier in der Petersburger Straße in Friedrichshain wurde ein sehr schmaler, auf dem Gehweg verlaufender Radweg, durch einen breiten Pop-up-Radweg ersetzt. Auch hier wurde eine dreispurige Fahrbahn auf zwei Autofahrspuren und eine Radfahrspur umverteilt.



Die in Mitte befindliche Lichtenberger Straße ist ein klassisches Beispiel für die Aufhebung des seitlichen Parkraums zugunsten einer breiten Pop-up-Radspur. Die in der Mitte befindliche Autospur wurde zu einer Parkspur umgenutzt.

berlin unterwegs
Für eine neue Mobilität.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
berlin Berlin



Berlin: mobiler

Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen

 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung VI - Verkehrsangelegenheiten <small>genehmigt am 02.04.2020</small> <i>H. H. H.</i> <small>Mag. A. H.</small>	Radfahrstreifen bei Parkstreifen rechts	RP TEER 02
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 50%;"> <p>Die Breite des Radfahrstreifens ergibt sich durch die Breite des vorhandenen Fahrstreifens.</p>  <p>Parkflächenmarkierungen als Schmalstrich sind an Grundstückszufahrten und ggü. Einmündungen zu unterbrechen.</p> <p>Gegenüber Einmündungen sind statt Z 295 Leitlinien (1,00 m : 1,00 m) zu markieren (vgl. RP TEER 01).</p> <p>Z 295 ist an Grundstückszufahrten/-ausfahrten nicht zu unterbrechen.</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen mit Z 340 als Schmalstrich (1,00 m : 1,00 m).</p> <p>Furtmarkierungen (0,50 m : 0,20 m) nur bei Vorfahrt für den Radverkehr und an signalisierten Knoten.</p> <p>Sinnbild "Radverkehr" ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen (ca. 25,00 m).</p> </div> </div>		
Grundlage: RP 311 vom 12.09.2019		Ohne Maßstab Maßangaben in Meter

- Berlin hatte teils fertige Planungen, aber nicht nötig, um temporäre Radverkehrsanlagen einzurichten,
- Senat entwickelte kurzfristig sogenannte Regelpläne zur Einrichtung von Pop up-Radwegen
- Mit regelhaften und musterhaften Umsetzung, d.h. sie werden an die jeweiligen Gegebenheiten optimal angepasst. So kann ein Radfahrstreifen höchstens so breit sein, wie es die vorhandene Fahrspur zulässt.
- dient inzwischen auch in anderen Städten in Deutschland und im Ausland als Planungshilfe. Wurde auf ENG und Frz übersetzt und von Städten wie Paris angefragt



Ergebnisse:

- Das repräsentative deutschlandweite Fahrrad-Monitoring des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zeigt, dass **70 Prozent der Befragten die Pop-Up-Radwege positiv oder sehr positiv finden** (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.html>)
- 2020 IASS Potsdam: Während des ersten Lockdowns der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 und der Zunahme des Arbeitens im „Home-Office“ vermissten nur diejenigen ihren Arbeitsweg, die ihn über aktive Mobilität zurücklegen (vgl. Herrmann et al. 2020).
- Studie März 2021: **Mehr Radwege führen auch zu deutlich mehr Radverkehr** (Berliner Klimaforschungsinstitut MCC (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change): analysierte Daten von 736 amtlichen Fahrradzahlstationen in 106 europäischen Städten; Studie vergleicht die Städte mit und ohne Pop Up; **Die Pop-up-Radwege bewirkten für sich genommen im Zeitraum März bis Juli 2020 zwischen 11 und 48 Prozent zusätzlichen Radverkehr.**)
- In Berlin ist RV 2020 an den Dauerzahlstellen um 14% gestiegen im Vgl. zu 2019
- Ein Kilometer Pop-up-Radweg kostete etwa in Berlin nur 9.500 Euro. "Die Chance, hier mit wenig Aufwand den Verkehrsmittel-Mix erheblich zu beeinflussen, wird in vielen Städten zu Unrecht vernachlässigt."

Nächste Schritte:

- Wurden dort eingerichtet, wo besonders hoher Bedarf besteht und ohnehin neue Radwege vorgesehen sind.
- Es handelt sich deshalb zwar um temporäre Anordnungen. Im nächsten Schritt werden sie durch dauerhafte Maßnahmen baulich verstetigt

Bedeutung der Pop Up Radwege:

Es sind nicht die 10km...

= Möglichkeit, Schwachstellen, die sich im Verlauf der Nutzung gezeigt haben, auszubessern und nachzujustieren. Dies ist effizient, kostensparend und schnell umsetzbar.

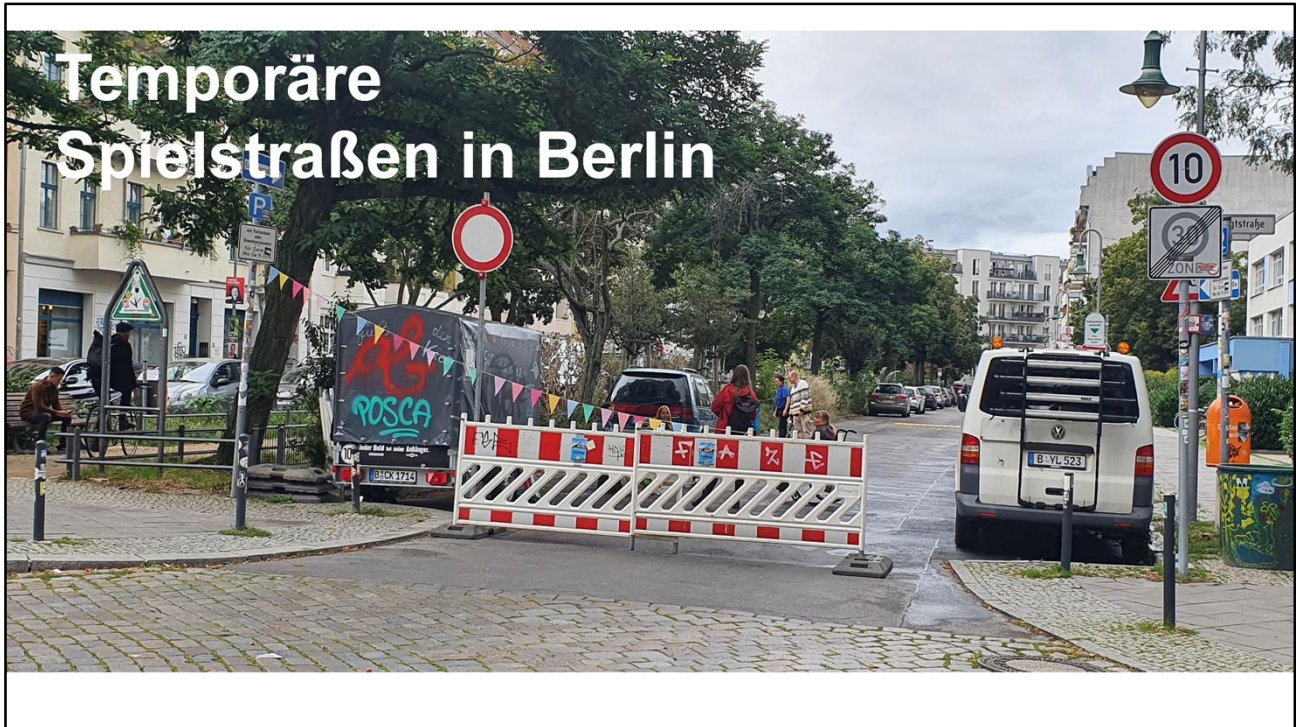
= Neues Planungsparadigma, das schneller umsetzt und Nachsteuerung zulässt vs. der üblichen „monumentalen Ewigkeitsplanung“



- Weiteres Pop-up-Element „Pop-up-Terrassen“
- ebenfalls temporär eingerichtet
- Für mehr Platz für Außengastronomie (Pandemie, Abstand)
- Umwandlung von Kfz-Parkplätzen



- Größere Abstände
- Mehr Tische im Freien
- Gehweg wird freigeräumt
- Auch: schöneres Stadtbild
- > Sehr sinnvolle, erfolgreiche Maßnahme



- An Sonntagen 14.00-18.00 Uhr
- Ausgewählte Straßen im Nebennetz
- Qm Grünfläche je Einwohner ist zu gering > Hier werden fehlende Räume zum Aufenthalt für alle zur Verfügung gestellt statt zum Durchfahren

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie bereits
Mobilitätsmaßnahme
geplant, umgesetzt oder
gefördert?