POP-UP-RADWEGE IN BERLIN-FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG

18

Berlin hat mit dem Mobilitätsgesetz ein anspruchsvolles Programm zum Ausbau des Radverkehrsnetzes beschrieben und die rechtliche Grundlage für eine fahrradgerechte Stadt gelegt. Infolgedessen wurde es nötig, die Planungs- und vor allem die Umsetzungsprozesse zu beschleunigen. Die tradierten Verfahren brauchten bis dato deutlich zu lange. Infolge intensiver Prozessanalysen durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (BA XHain) als Baulastträger in Zusammenarbeit mit der zuständigen obersten Straßenverkehrsbehörde (SVB) der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der Koordinierungsstelle Radverkehr (KRF) wurde deshalb ein Verfahren entworfen, welches rein über die Anwendung von Regelplänen auf großen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen einzelne Fahrspuren zu Radfahrstreifen umwandelt. Mit Gelbmarkierungen und mobilen Baken, wie sie aus der Baustellensicherung bekannt sind, richteten diese Verwaltungseinheiten in einem agilen Verfahren insgesamt 25 km neue Radstreifen in fünf Berliner Bezirken ein. Von der Entscheidung zur Umsetzung über die Anordnung bis zur Verkehrsfreigabe vergingen so im Schnitt nur ca. zehn Arbeitstage. Zur Anwendung über den Einzelfall hinaus wurden TEER-Regelpläne (Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen) veröffentlicht, die auch schon in weiteren Städten (z.B. München, Wien, Stuttgart) Anwendung fanden.

Der gesamte Prozess wurde von der Koordinierungsstelle Radverkehr dokumentiert, um als Vorlage für ein künftiges Regelverfahren zu dienen. Die zunächst zeitlich befristete Anordnung erlaubt in Kombination mit der Umsetzung durch temporäre Mittel jederzeit ein Nachsteuern, um die konkrete Ausgestaltung auf Basis von Verkehrsbeobachtungen anzupassen. Für alle Strecken ist eine Verstetigung der Anordnung und eine dauerhafte Umsetzung in Planung. Deren Ergebnis wird aufgrund der vorgeschalteten Beobachtungsphase der vormals rein theoretischen Planung qualitativ überlegen sein. Schon jetzt treffen die Pop-up-Bike-Lanes auf eine hohe Akzeptanz: Nicht repräsentative Daten der App Strava zeigen eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens zwischen 55,6% (Kottbusser Damm) und 252,7% (Kantstraße) im September 2020 im Vergleich zum Vorjahresmonat.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Pop-up-Bike-Lanes beschleunigen die Einrichtung von geschützten Radverkehrsanlagen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mehr als 25 km neue geschützte Radverkehrsanlagen an großen, viel befahrenen Hauptstraßen
- FINANZIERUNG:
  Mittel der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit Februar 2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Pop-up-Verfahren wurden in Berlin, vor allem in Friedrichshain-Kreuzberg, über 25 km neue, geschützte Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Per straßenverkehrsbehördlicher Anordnung wurden mit temporären Mitteln auf mehrspurigen Straßen Fahrspuren zu Radfahrstreifen umgewandelt und mit Baken gegen illegale Nutzung durch Kfz gesichert. Dadurch wurden langwierige Planungsschritte eingespart und das Ziel einer dauerhaft sicheren Führung für den Radverkehr schneller erreicht.

Projektmanagement:

- Koordinierungsstelle Radverkehr Berlin / Straßen und Grünflächenamt BA XHain

Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Broytman
- E-Mail: peter.broytman@senuvk.berlin.de
- Projekthomepage: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/temporaere-radfahrstreifen/

18

Wesentliche Gelingensbedingung für dieses Verfahren war eine agile Zusammenarbeit der beteiligten Stellen (BA XHain, SVB, KRF), die von einer geteilten Übernahme von Projekt- und Ergebnisverantwortung geprägt war. Durch diese Arbeitsweise rückt die Umsetzung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes in Berlin deutlich näher.

Die Pop-up-Projekte wurden von einem Lokalpolitiker der AfD beklagt. Das OVG Berlin-Brandenburg hat dabei im Januar 2021 eine Entscheidung des VG Berlin als mit „überwiegender Wahrscheinlichkeit im Ergebnis fehlerhaft“ bewertet und die Rechtmäßigkeit der Pop-up-Bike-Lanes bestätigt. Damit folgt das Gericht der Einschätzung verschiedener Rechtsexpert*innen, u.a. des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages.