

„Wenn es gut läuft, entsteht eine Dauerlösung, wenn nicht, wird nachjustiert.“

Ein Interview zu Pop-up-Radwegen in Berlin mit Olaf Rabe aus dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Seit Beginn der Coronaepidemie hat sich die Verkehrsmittelnutzung stark verändert. Öffentliche Verkehrsmittel werden zunehmend gemieden, der Pkw-Verkehr und die Nutzung des Fahrrades haben dagegen zugenommen. Vor diesem Hintergrund wurden in einigen Städten kurzfristig sogenannte „Pop-up-Radwege“ installiert, um der stark zugenommenen Nachfrage nach Flächen für den Fahrradverkehr zu entsprechen. Wie diese Maßnahmen in Berlin umgesetzt wurden und werden, erfuhr Dr. Frank Jost in einem Gespräch mit Olaf Rabe, Leiter Fachbereich Straßen im Straßen- und Grünflächenamt des Berliner Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.

Frank Jost: Herr Rabe, vielleicht einleitend eine kurze Erläuterung: Was ist ein sogenannter „Pop-up-Radweg“, und was unterscheidet ihn von einem „normalen“ Radweg?

Olaf Rabe: Pop-up-Radwege sind provisorisch angeordnete Radwege, ausgebildet mit einfachen Mitteln der Baustelleneinrichtung, wie Leitbaken, gelben Markierungsfolien und temporärer Beschilderung, mit dem Ziel einer späteren baulichen Verstetigung.

Vor welchem Hintergrund kam es in Berlin bzw. in Ihrem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu der Idee, Pop-up-Radwege zu installieren?

O.R.: Nach der Berliner SARS-CoV-2-Eindämmungsmaßnahmenverordnung vom 22.03.2020 gelten gemäß § 14 umfangreiche Kontaktbeschränkungen im Stadtgebiet von Berlin und ein allgemeines Distanzgebot. Dieses Distanzgebot stellt die Verkehrssysteme gerade in urban hochverdichteten Räumen wie Berlin vor erhebliche Herausforderungen. Im öffentlichen Personennahverkehr kommt es zu beengten Situationen, die einen Mindestabstand erschweren oder unmöglich machen. Personen, die unvermeidbare Fahrten unternehmen müssen – etwa solche, die systemrelevanten Berufen nachgehen –, werden im Ergebnis einem erhöhten Infektionsrisiko ausgesetzt. Als Alternative bieten sich den Verkehrsteilnehmern das Auto oder das Fahrrad an. Da der Anteil der Berliner Haushalte ohne eigenes Auto über dem Bundesdurchschnitt liegt, stellt sich diese Wahlfreiheit aber vielfach nicht.

Die Nutzung des Fahrrades nimmt im krisenveränderten Verkehrsmittelmix im Ergebnis relativ gesehen zu und stellt einen Trend dar, der sich mit frühlingshaftem Witterungsverlauf auch nach absoluten Zahlen wieder verstärken wird. Dieses Szenario vor Augen war festzustellen, dass unter den Bedingungen der SARS-CoV-2-Eindämmungsmaßnahmenverordnung die Rad- und auch die Fußverkehrsinfrastruktur

in Berlin nicht auf eine Fortbewegung unter ständiger Wahrung des Distanzgebotes von 1,5m eingerichtet war. Des Weiteren fehlen Radverkehrsanlagen an Straßen des übergeordneten Verkehrsnetzes. Radfahrende setzten sich somit einem erhöhten Unfallrisiko aus. Gemäß des Berliner Mobilitätsgesetzes § 43 sind zudem auf allen Hauptverkehrsstraßen sichere Radverkehrsanlagen einzurichten. Dies konnte vielerorts kurzfristig umgesetzt werden.



Abb. 1: Unabdingbar: gute Markierung der Pop-up-Radwege (Fotos: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin)

Wie viele Kilometer konnten Sie in letzter Zeit realisieren, und welche Widerstände und Hemmnisse hatten Sie zu überwinden?

O.R.: In Friedrichshain-Kreuzberg wurden im letzten Jahr insgesamt 13 Kilometer Pop-up-Radwege geschaffen. Dadurch ist auch eine erhebliche Anzahl an Kfz-Stellplätzen entfallen. Die Meinungen zu den Radwegen aus der Bevölkerung fielen überwiegend positiv aus. Die meiste Kritik kam von den Autofahrern, die nun argumentierten, mehr im Stau zu stehen. Insgesamt hat der Radverkehr aber im Jahr 2020 in Berlin um gut 22,6 % zugenommen. Inwieweit der Effekt auf die Pop-up-Bikelanes zurückzuführen ist, kann nicht

exakt ermittelt werden, aber er ist vorhanden. Dem Stauargument kann entgegengehalten werden, dass die Staus im Berliner Stadtgebiet sicherlich größer ausfallen würden, wenn auch nur ein Bruchteil der Menschen, die vom ÖPNV aus Infektionsschutzgründen aufs Rad umgestiegen wären, stattdessen ins Auto gestiegen wären. Ein Klageverfahren gegen die kurzfristige Einrichtung von neuen Radwegen wurde Anfang des Jahres folgenlos beendet.

Wie wurden die neuen Radwege angenommen: von den Radfahrern, von der Öffentlichkeit (Presse), von der Politik?

O.R.: Größtenteils positiv. Das liegt vor allem daran, dass – wie bereits erwähnt – im letzten Jahr der Radverkehr insgesamt um 22,6 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen hatte. Im Juni 2020 lag der Zuwachs sogar deutlich mehr als 26 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die lokale Presse schrieb überwiegend positiv über die Berliner Pop-up-Radwege. Aber auch international wurde Presse gemacht, wie in Neuseeland, Singapur u. a. Als Verwaltung haben wir festgestellt, dass im politischen Raum die temporär eingerichteten Radwege, gerade bei Wegfall von Parkplätzen, kontrovers diskutiert werden, obwohl die Marschrichtung auch durch das im Jahr 2018 beschlossene Berliner Mobilitätsgesetz klar vorgegeben ist.



Abb. 2: Markierungsarbeiten in der Frankfurter Allee in Friedrichshain

Wie steht es um die Verstetigung dieser Radwege: Gibt es hier Ansätze, aus einer provisorischen Lösung einen Dauerzustand zu machen?

O.R.: Da sind wir gerade im Lernprozess. Ziel soll es sein, zukünftig schneller und kostengünstiger Maßnahmen, die den Rad- und Fußverkehr, aber auch den ÖPNV betreffen, umzusetzen, die keine oder nur wenig zeitaufwendige Planungsschritte umfassen. Wir probieren etwas mit reversiblen Mitteln aus. Wenn es gut läuft, entsteht daraus eine Dauerlösung, wenn nicht, wird nachjustiert.

Man hört in Berlin oft von Gerangel zwischen Bezirksebene und Senatsebene. Wie waren die Zusammenarbeit und die Zuständigkeiten im Falle der Pop-up-Radwege?

O.R.: Bei den Pop-up-Radwegen war es durchgehend gut. Es macht einmal mehr deutlich, dass Akteure aus Bezirk und Senat sehr gut bei solchen Projekten zusammenarbeiten können. Es kommt auf die Akteure, deren Zusammenarbeit und das Teamplay an.



Abb. 3: Schablone für die Markierung der Radwege

Ihr Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gilt als Vorbild bei den Pop-up-Radwegen, und die anderen Bezirke wollen doch sicher von Ihnen lernen. Gibt es hier einen fachlichen Austausch?

O.R.: Es gibt bereits mit einigen Bezirken einen regen Austausch fachlicher Art, in einigen sind wir in Amtshilfe tätig. Es gibt aber auch Kritik, was vor allem die Verstetigung betrifft. An den Kanaluferstraßen Tempelhofer Ufer, Hallesches Ufer, die eine wichtige Ost-West-Achse durch den Bezirk darstellt, verwenden wir als Protektionselement für den Radverkehr nicht wie üblich den Einsatz von Pollern, sondern setzen hierfür für einen Testlauf ca. 1,80 Meter lange Schwellen mit einer Höhe von ca. 20 cm ein, die wir aus Mexiko eingeführt haben.

Wie steht es um andere Städte und Kommunen in Deutschland: Gibt es da Bitten um Ratschläge und Unterstützung an Sie?

O.R.: Es gab in den letzten Jahren eine unglaubliche Menge an Anfragen aus ganz Deutschland, die wir, glaube ich, gar nicht alle abarbeiten konnten, was ich schade finde, aber zeitlich nicht mehr machbar war. Worüber ich mich besonders gefreut habe, ist, dass Frankreich 400 Kilometer Pop-up-Radwege plant – und das auf Grundlage unserer in Berlin erstellten Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen, den sogenannten TEER-Plänen.

Herr Rabe, ich danke Ihnen für das aufschlussreiche Gespräch.