

Dieses Fact Sheet wurden im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Stadt Berlin

Abbildung 1 Geschützter Radfahrstreifen an der Hasenheide



Quelle: DLR 2020

Hasenheide und Pop-Up-Radwege

Das Berliner Mobilitätsgesetz (BE MobG) von 2018 ist bundesweit das erste Landesgesetz mit dem Zweck, den Verkehr sicherer, umweltschonender sowie stadt- und sozialverträglicher zu gestalten. Dies soll u.a. durch die Förderung des ÖPNV und der aktiven Mobilität erreicht werden. Insbesondere dem Radverkehr wird hierbei eine Schlüsselrolle zugewiesen, deshalb ist die Errichtung von Radwegen an jeder Hauptverkehrsstraße vorgesehen (§ 43 Abs. 1 BE MobG). Diese Radwege sollen möglichst in Form von geschützten Radfahrstreifen entweder auf Parkflächen oder auf Autofahrspuren eingerichtet und durch physische Barrieren vom motorisierten Verkehr getrennt werden. An der Hasenheide, einer stark befahrenen Verkehrsmagistrale, wurde 2019 einer der ersten geschützten Radfahrstreifen realisiert. Für die Radfahrenden, die zuvor aufgrund fehlender Radwege im Mischverkehr fahren mussten, wurde die Situation deutlich verbessert.

Während der Covid19-Pandemie 2020 stieg die Notwendigkeit, sichere Netze für den Radverkehr zu schaffen. Durch das höhere Infektionsrisiko im ÖPNV wurden Strecken vermehrt mit dem Rad oder Auto zurückgelegt. Um Radfahrenden im Sinne des Infektionsschutzes die Einhaltung der Mindestabstände zu ermöglichen, wurden in Berlin in wenigen Wochen

provisorische, geschützte Radfahrstreifen („Pop-Up-Radwege“) errichtet. Bereits zuvor geplante Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen wurden so im beschleunigten Verfahren zunächst befristet durchgesetzt. Mittlerweile sind 18 Pop-Up-Radwege eingerichtet. Darunter werden zwei entsprechend der Zielsetzung bereits zu unbefristeten Radfahrstreifen baulich verstetigt. In der Folge wurden zudem Fahrradstraßen und temporäre Spielstraßen ausgewiesen, die hier nicht näher dargestellt werden.

Nachdem das Verwaltungsgericht Berlin im September 2020 in einem Eilverfahren die Voraussetzungen für acht der Pop-Up-Radstreifen im Eilverfahren zunächst nicht gegeben sah und ihren Rückbau forderte, entschied das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg im anschließenden Beschwerdeverfahren zugunsten des Landes Berlin. Maßgeblich hierfür war die nachträgliche Begründung der Anordnungen mit Blick auf die StVO. (im Einzelnen unter 5.7.5).

(2, 6, 9, 10, 11, 29, 30)

1 Rahmendaten

1.1 Ort der Umgestaltung

Geschützter Radfahrstreifen an der Hasenheide sowie Pop-Up-Radwege

1.2 Zeitraum

Seit 2019

1.3 Kosten und Finanzierung

Hasenheide: 500.000€ inkl. Einbau der Poller, Markierungsarbeiten und Erneuerung der Asphaltdecke finanziert durch reguläre Mittel zur Radverkehrsförderung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SevUVK). (18)

Pop-Up-Radwege: im Mittel 20.000€ pro Kilometer inkl. Instandhaltung vom Zeitpunkt der Einrichtung bis Ende des Jahres 2020 finanziert durch eine einmalige Bezuschussung der SenUVK. (14)

2 Räumlicher Kontext

2.1 Einwohnerzahl

3.644.800 (Stand: 31.12.2018) (1)

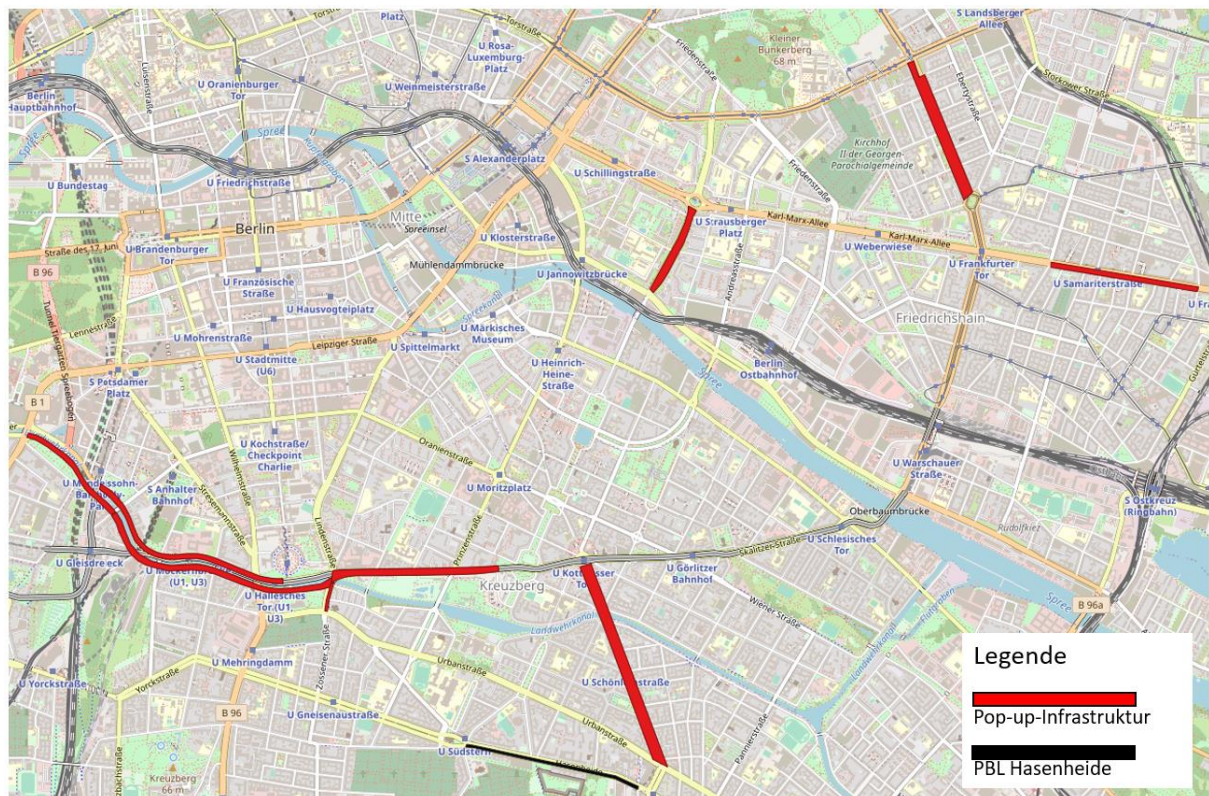
2.2 Stadt- oder Gemeindetyp

Große Großstadt

2.3 Lage des Maßnahmengebiets

Zentrumslagen, Innerstädtische Verdichtungsgebiete

Abbildung 2 Lageplan Hasenheide und Pop-Up-Radwege in Friedrichshain-Kreuzberg



Quelle: Kartengrundlage OpenStreetMap / © OpenStreetMap Mitwirkende www.openstreetmap.org/copyright

2.4 Städtebauliche Bedeutung

Straßen mit Verbindungsfunktion

2.5 Straßentyp

Hauptstraße

2.6 Gebietstyp

Stadtgebiet

2.7 Räumliche Ausdehnung

Der geschützte Radfahrstreifen an der Hasenheide hat eine Länge von einem Kilometer.

Die Längen der aktuell implementierten 13 Pop-Up-Radwege addieren sich insgesamt auf über 23 km. (Stand: Juli 2020) (3, 8)

2.8 Räumliche Situation

Einzelne Straßenzüge

2.9 Allgemeine Gebietscharakterisierung

Bei der Hasenheide handelt es sich um eine Verbindungsstraße zwischen dem Platz Südsterne und dem Hermannplatz. Die Hasenheide weist Bebauungen von zumeist fünf- bis sechsgeschossigen Gebäuden mit Wohn- und teilweise Einzelhandels- und Dienstleistungs-

sowie Gastronomienutzungen auf. Auf einem etwa 200 m langen Abschnitt grenzt der Volkspark Hasenheide an den Straßenraum, ist von diesem aber durch einen Zaun abgetrennt.

Die Pop-Up-Radwege befinden sich in unterschiedlichen Gebieten in Berlin. Die meisten wurden jedoch im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg realisiert. (8, 3)

2.10 Verkehrliche Ausgangssituation

Sowohl bei der Hasenheide als auch bei den Straßen, an denen die Pop-Up-Radwege realisiert wurden, handelt es sich um vielbefahrene (Hauptverkehrs-) Straßen, auf denen es vor dem Umbau keine oder nur schmale Radwege gab. (3, 6)

3 Details der Maßnahme/des Konzeptes

3.1 Problemdimension Ausgangssituation

Bei Straßen, auf denen Radfahrende mit den Kfz im Mischverkehr fahren, sind die hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sicherheitsgefährdend für die Radfahrenden. Eine Messung vor dem Umbau an der Hasenheide zeigte, dass Radfahrende hier mit einer mittleren Geschwindigkeit von 62 km/h überholt wurden. An Straßen, an denen bereits Radwege existieren, ist oftmals deren Breite problematisch, da schmale Radwege ein sicheres Überholen der Radfahrenden untereinander nicht ermöglichen. Diese Problematik wurde während der Corona-Pandemie verschärft, da das Überholen auf Radwegen unter Einhaltung des pandemiebedingten Mindestabstands meist nicht möglich war. (3, 5, 6)

3.2 Zielsetzungen

Ein Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes ist es, sichere Radfahrstreifen an allen Hauptverkehrsstraßen einzurichten, um somit ein Netz für den Radverkehr zu bieten. Der Ausbau geschützter Radverkehrsanlagen dient der Förderung der aktiven Mobilität durch die Erhöhung der Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle. Die Pop-Up-Radwege hatten vor allem das Ziel, die Ansteckungsgefahr durch das Virus SARS-CoV-2 während der Pandemie zu minimieren. (7, 11)

3.3 Ursprüngliche Widmung/Nutzung

- ▶ Allgemeiner Verkehr
- ▶ Ruhender Verkehr (9)

3.4 Anvisierte Widmung/Nutzung

Die straßenrechtliche Widmung der Maßnahmen beschränkt sich auf den Radverkehr.

- ▶ Hasenheide: Die bauliche Trennung (keine Möglichkeit für Kfz, die Fläche für fließenden oder ruhenden Verkehr zu nutzen) erfordert eine Teileinziehung oder Widmungsänderung im straßenrechtlichen Sinne.
- ▶ Pop-Up-Radwege: Radfahrstreifen (ggfs. mit Überfahrgestattung) sind im Rahmen allgemeiner Widmung für den Straßenverkehr auf Grundlage der StVO möglich.

3.5 Umgestaltungsmaßnahmen/eingesetzte Maßnahmen

Die geschützten Radfahrstreifen sind zwischen 2,30 und 3 m breit und ermöglichen somit das Radfahren und Überholen „mit Abstand“. Sie haben eine farbliche Kennzeichnung (Hasenheide: grün, in Kreuzungsbereichen rot; Pop-Up: gelbe Markierungen) und physische Barrieren zur Abgrenzung zum motorisierten Verkehr (Hasenheide: fest installierte Poller; Pop-Up: Baustellen-Baken, zusätzlich Piktogramme). (2, 3, 7)

3.6 Übergeordnete Strategie-/Planeinbettung

- Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) 2025
- Berliner Mobilitätsgesetz

3.7 Integration in Forschungsprojekte/Fördermaßnahmen

Nicht vorliegend

4 Umsetzungsprozess

4.1 Initiator der Umwidmung

Initiator des geschützten Radfahrstreifens an der Hasenheide war die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Bei den Pop-Up-Radwegen war insbesondere die Bezirksverwaltung Friedrichshain-Kreuzberg federführend. Andere Berliner Bezirksverwaltungen sind anschließend diesem Beispiel gefolgt.

4.2 Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei der regulären Anlage von Radinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen ist keine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Auch für Details der Planung fand bei Pop-Up-Radwegen auf Grund der kurzfristigen Umsetzung keine Öffentlichkeitsbeteiligung statt.

4.3 Interessen & Zielkonflikte

Bei der Umsetzung des geschützten Radfahrstreifens an der Hasenheide rief der ADFC 2018 zur Demonstration auf, weil die geplante Breite des Radwegs von 2,25 m nicht zum sicheren Überholen ausreiche.

Befragte, die die Pop-Up-Radwege ablehnten, identifizierten sich überwiegend als Pkw-Nutzende. Sie bewerteten die neuen Radwege als Einschränkung der anderen Verkehrsteilnehmenden (nicht nur Pkw, sondern auch ÖPNV-Busse, Stadtreinigungsfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge und Paketlieferdienste). Außerdem erschweren die neuen Radwege ihrer Einschätzung nach das sichere Überqueren der Straße durch zu Fuß Gehende. Die Gruppen der ÖPNV-Nutzenden, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden befürworteten die Pop-Up-Radwege jedoch mehrheitlich. (4, 7)

4.4 Politische Rahmenbedingungen

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP-Verkehr) als „Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik“ wurde 2011 mit Zieljahr 2025 beschlossen. Das Beschlussgremium war der Senat in der 16. Legislaturperiode, Regierungskoalition SPD – Linke. Die Vorbereitung des StEP Verkehr erfolgte durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Senatorin Ingeborg Junge-Reyer, SPD). Seit der 18. Legislaturperiode – Regierungskoalition SPD-Linke-Grüne – gliedert sich der Radverkehr in das Ressort der neugebildeten Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Senatorin Regine Günther, B90/die Grünen) ein. Die Radverkehrsförderung war im Wahlkampf

2016 ein prägendes Thema. Maßgeblich initiiert wurde das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz durch die Forderungen des Volksentscheids Fahrrad nach einem Radgesetz. (12)

5 Bewertung & Evaluation

5.1 Veränderungen im Mobilitätsverhalten & Verkehr

5.1.1 Ruhender Verkehr

Für die durch die Pop-Up-Radwege entfallenden Parkplätze hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein Kompensationsangebot mit einem Parkhausbetreiber ausgehandelt. Für Anwohnende soll ein Stellplatz in dem Parkhaus 17 € statt 35 € pro Monat kosten. Jedoch sind bisher nur wenige Personen auf dieses Angebot eingegangen. (14)

5.1.2 Fließender MIV

Entlang des Pop-Up-Radwegs in der Skalitzer Straße/ Gitschiner Straße (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) wurde ein Rückgang des Autoverkehrs um 10 bis 40 % beobachtet. Trotzdem floss der Verkehr nahe des Kottbusser Tors langsamer. Demgegenüber verbesserte sich der motorisierte Verkehrsfluss, entlang des Halleschen Ufers, nach Anlage des Pop-Up-Radweges sogar. (28)

5.1.3 ÖPNV

Die Pop-Up-Radwege wurden fast ausschließlich auf Straßen ohne Busverkehr eingerichtet. Lediglich entlang der Kantstraße (Charlottenburg-Wilmersdorf) führen mehrere Express- und Metrobuslinien. Diese wurden durch die Pop-Up-Infrastruktur nicht wesentlich beeinflusst. (14)

5.1.4 Radverkehr

Die Evaluation der Maßnahme im Bereich Hasenheide ist noch nicht abgeschlossen. Während der Pandemie hat der Anteil des Radverkehrs generell zugenommen, eine direkte Rückführung auf die Einrichtung der Pop-Up-Radwege ist hingegen nicht möglich.

5.1.5 Fußverkehr

Laut Aussagen der Verantwortlichen hat das illegale Radfahren auf den Gehwegen sehr stark abgenommen, so dass der Fußverkehr nicht mehr behindert bzw. gefährdet wird.

5.2 Auswirkungen auf Aufenthalts-, Lebens- und baukulturelle Qualität sowie Standortattraktivität

5.2.1 Verweildauer von Passanten

Nicht vorliegend

5.2.2 Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Bei einer Umfrage äußerten mehrere der Befragten die Befürchtung, dass der verringerte Platz für den MIV zu mehr Staus und dadurch zu mehr Abgasen führe. (7) Eine wissenschaftliche Wirkungsanalyse existiert jedoch bisher nicht.

5.2.3 Lärmemissionen

Nicht vorliegend

5.2.4 Verkehrssicherheit

Die meisten Befragten sehen die verbesserte Sicherheit als Hauptvorteil der Pop-Up-Radwege. Hierbei werden die physische Trennung von anderen Verkehrsteilnehmenden, die Verfügbarkeit von mehr Platz (Überholen und Infektionsschutz) und die erhöhte Sichtbarkeit positiv bewertet. Befragte, die ablehnend gegenüber den provisorischen Maßnahmen sind (insb. Pkw-Fahrende), kritisieren, dass die Pop-Up-Radwege den Radfahrenden ein falsches Gefühl von Sicherheit vermitteln. (7)

5.2.5 Soziale Ausgewogenheit

Die von den Befragten wahrgenommene höhere Sicherheit bezieht sich vor allem auf vulnerable Personengruppen (wie ältere Menschen, Kinder und Menschen, die sich zuvor nicht getraut haben, das Rad zu nutzen). Die Pop-Up-Radwege bieten somit Anreize zur Radnutzung und ermöglichen gesellschaftliche Teilhabe an nachhaltiger Mobilität. (7)

5.2.6 Barrierefreiheit

Die fest installierten Poller an der Hasenheide stellen aufgrund ihres Abstands keine zusätzliche Barriere für Zufußgehende dar. Der für ungehinderte Rollstuhldurchfahrt notwendige Mindestabstand von 90cm zwischen den einzelnen Pollern (DIN 18040-3) ist gewährleistet.

5.2.7 Weiteres

Um Konflikte zwischen Liefer- und Radverkehr zu umgehen, wurde neben dem Pop-Up-Radweg am Kottbusser Damm zusätzlich eine Gewerbeanlieferungszone errichtet. (6)

5.3 Auswirkungen auf die örtliche Ökonomie

5.3.1 Anzahl der Betriebe des Einzelhandels und der Gastronomie

Nicht vorliegend

5.3.2 Umsätze der des Einzelhandels und der Gastronomie

Nicht vorliegend

5.3.3 Verkaufsfläche des Einzelhandels und der Gastronomie

Nicht vorliegend

5.3.4 Gewerbemieten

Nicht vorliegend

5.3.5 Events, Markttage, Straßenfeste

Nicht vorliegend

5.4 Auswirkungen auf angrenzende Gebiete

5.4.1 Parksuchverkehr

Nicht vorliegend

5.4.2 MIV-Verkehrsaufkommen

Im Zuge der Einrichtung des Pop-Up-Radwegs entlang der Skaltzer Straße/ Gitschiner Straße (siehe 5.1.2) (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) kam es zu einer Verlagerung des Verkehrs auf südlich gelegene Straßen. Dort wurde eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 10 bis 20 % beobachtet. Dennoch entstanden keine zusätzlichen Staus in diesen Gebieten. (28)

5.5 Beurteilung & gewonnene Erkenntnisse

5.5.1 Akzeptanz bzw. Bewertung durch die Stakeholder

Bei einer explorativen, nicht repräsentativen Umfrage befürworteten 1.325 der Befragten die Pop-Up-Radwege, während nur 272 der Befragten diese ablehnten. Die positive Einstellung zu den Pop-Up-Radwegen überwiegt bei zu Fuß Gehenden (75 % Zustimmung), Radfahrenden (94 % Zustimmung) und ÖPNV-Nutzenden (79 % Zustimmung). Lediglich in der Gruppe der Autofahrenden überwiegt die Ablehnung der Pop-Up-Radwege (79 % Ablehnung). (7)

5.5.2 Abschließende Beurteilung in wissenschaftlichen Publikationen etc.

Nicht vorliegend

5.5.3 Nicht-intendierte Negativeffekte

Am Beispiel des Kottbusser Damms führen die neu eingerichteten Ladezonen zu Schwierigkeiten. An der dicht bebauten und nutzungsgemischten innerstädtischen Straße wird auf Grund hohen Parkdrucks illegal in den Ladezonen geparkt. Da nach dem Umbau nur noch eine Fahrspur je Richtung vorhanden ist, ist ein Beliefern der anliegenden Geschäfte bei zugeparkten Ladezonen ohne vollständiges Blockieren des MIV-Fließverkehrs nicht möglich. Einen ausreichenden Überwachungsdruck aufrechtzuerhalten ist bisher nicht gelungen.

Zudem sind Fragen zum zweiten Rettungsweg durch die Feuerwehr von der Straße aus noch nicht abschließend geklärt. Bei beparkter Ladezone kann die Entfernung zwischen Hauswand und Leiterwagen das zulässige Maximalmaß von 12 Metern überschreiten, so dass im Brandfall ein Evakuieren der oberen Geschosse über Leitern nicht garantiert werden kann.

Die Pop-Up-Radwege müssen häufig überwacht werden, da mobile Baken und Schilder verrückt werden können.

5.5.4 Lernerfahrungen aus der Maßnahme

Die Vorgehensweise hinsichtlich der Errichtung der Pop-Up-Radwege soll für weitere Projekte genutzt werden: "Es zeichnet sich jetzt schon ab, dass die Vorgehensweise aus 1.) temporärer Anordnung und dann 2.) Evaluation und 3.) der dauerhaften baulichen Umsetzung hinsichtlich der Verfahrensdauer auch als Regelverfahren für andere Verkehrsprojekte in Betracht gezogen werden kann. Die temporären Anordnungen und deren Evaluation ermöglichen es, Planungsabläufe für die spätere bauliche Umsetzung auf Nachbesserungsbedarfe zu fokussieren und somit erheblich zu verkürzen. Im Ergebnis können Planungskosten gespart werden." (24)

Für eine vereinfachte Nachahmung in weiteren Kommunen wurden ein Handbuch zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen sowie entsprechende Regelpläne veröffentlicht. (5, 27)

5.5.5 Auszeichnungen, Prämierungen, Zertifizierungen

Nicht vorliegend

5.6 Konvergenz mit allgemeinen Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung

5.6.1 Kompakte und funktionsgemischte Stadt

Nicht vorliegend

5.6.2 Schaffung von urbanem Grün und öffentlichen Freiräumen

Nicht vorliegend

5.6.3 Lärmreduktion

Verkehr ist in Berlin der Hauptverursacher von Lärm und besonders an den Hauptverkehrsstraßen übersteigt dieser nachts den gesundheitsrelevanten Mittelungspegel von maximal 55 dB(A). Die hier vorgestellten Maßnahmen der geschützten Radfahrstreifen und Pop-Up-Radwege sowie weitere Maßnahmen, die das Berliner Mobilitätsgesetz zur Förderung des Umweltverbunds vorsieht, können langfristig zur Senkung des MIV beitragen, wodurch eine Lärmreduzierung erreicht werden könnte. (22)

5.6.4 Netze für aktive Mobilität

Geschützte Radfahrstreifen wie an der Hasenheide sollen laut Berliner Mobilitätsgesetz an allen Hauptverkehrsstraßen eingerichtet werden, sodass ein dichtes Netz für den Radverkehr entsteht. Der Netzwerk-Ansatz gehört auch zu den vier Grundgestaltungsprinzipien, die im Handbuch für Pop-Up-Radwege beschrieben werden. Neben der Förderung der Radinfrastruktur sieht das Mobilitätsgesetz vor, den Fußverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Zudem sollen Verknüpfungen der aktiven Modi zu Verkehrsmitteln des ÖPNV verbessert werden. (5, 11)

5.6.5 Integrierte Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität

Nicht vorliegend

5.6.6 Qualität des ÖPNV

Nicht vorliegend

5.6.7 Umweltschonender Wirtschaftsverkehr

Im Zuge der Errichtung des Pop-Up-Radwegs am Kottbusser Damm wurden Lieferzonen eingerichtet, um Konflikte zwischen Radfahrenden und Lieferfahrzeugen zu vermeiden. (6, 23)

5.6.8 Steuerung des motorisierten Verkehrs

Die vorgestellten Maßnahmen der Pop-Up-Radwege und des geschützten Radfahrstreifens an der Hasenheide sind gute Beispiele für die Umwidmung von Pkw-Flächen zugunsten des Radverkehrs, die das Radfahren attraktiver machen. (23)

5.6.9 Partizipative und kooperative Umsetzung und Planung

Nicht vorliegend

5.7 Übertragbarkeit

5.7.1 Zuständigkeiten bzw. benötigte Genehmigungen

Straßenbaulastträger ist das Land Berlin. Die Zuständigkeit der Hauptverwaltung ergibt sich für die Hasenheide als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Finanzier aus den Mitteln der Radverkehrsförderung. Der Bezirk (hier Friedrichshain-Kreuzberg) ist gemeinsam mit der SenUVK vor Ort zuständig. (Straßen- und Grünflächenamt) (15, 16)

Für die Pop-Up-Radwege ergeben sich unterschiedliche Zuständigkeiten, je nachdem entlang welchen Straßentyps und in welchem Bezirk sie geplant werden.

5.7.2 Maßgebliche Rechtsgrundlagen im Einzelfall

Hasenheide:

- ▶ Straßenverkehrsrechtliche Anordnung: Der Radweg ist als benutzungspflichtiger, geschützter Radfahrstreifen angelegt – Rechtsgrundlage ist damit § 45 Abs. 9 StVO (Zeichen 237). Für die Abpollerung und die Grünbeschichtung gibt es keine eigene, spezielle Rechtsgrundlage – sie werden auf Grundlage des § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO angeordnet. Das Pilotprojekt bedient sich der einschlägigen untergesetzlichen Regelwerke (ERA 2010) und sieht als Planungsgrundlage den eigens geschaffenen Landes-Regelplan (RP) 317 vor.
- ▶ Landesrecht: § 43 MobG BE stellt Anforderungen an Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen, die die umgesetzte Gestaltung in der Hasenheide erfüllt.

Pop-Up-Radwege: Straßenverkehrsrechtliche Anordnung (keine Umwidmung nach Straßenrecht, keine Umgestaltung nach Städtebaurecht)

- ▶ Die Anordnung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen für den Radverkehr erfordert nach § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 1,3 StVO keine „qualifizierte“ Gefahrenlage: Eine konkrete Gefahr – d.h. eine „hinreichende Wahrscheinlichkeit“ von z.B. Verkehrsunfällen – ist allerdings auch bei Verkehrsbeschränkungen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 StVO Voraussetzung.
- ▶ Sicherheitsargumente für die Pop-Up-Radwege:
 - Nachweis einer konkreten Gefahrenlage: Gefahrenprognose für die betroffenen Straßenabschnitte auf Grundlage geeigneter Beweismittel (Verkehrszählungen, Unfallstatistiken; Verkehrsstärken in Relation zu Geschwindigkeiten) sowie Anwendung der Kriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010), aus denen sich die Notwendigkeit einer Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen ergibt (nachgereicht im Beschwerdeverfahren, ausschlaggebend)
 - Für Kfz gilt beim Überholen von Radfahrenden innerorts ein Mindestabstand von 1,5m (§ 5 Abs. 4 S. 3 StVO)
 - Einhaltung des Hygiene-Mindestabstands von 1,5m auch bei Überholvorgängen mit dem Rad (Gefahr für die körperliche Unversehrtheit, Gesundheit durch Ansteckungsrisiko) auf Grundlage der Corona-Eindämmungsverordnungen (als „verkehrsfremde“ Erwägung im Rahmen des Rechtsstreits nicht ausreichend, vgl. 5.7.5).
 - Vereinfachtes Verfahren auf Grundlage der Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen („RP TEER 01-04“) - hierbei handelt es sich jedoch

nicht um Rechtsgrundlagen im engeren Sinne, sondern um die Verwaltung bindende Planungsgrundlagen/Ausführungsvorschriften, die in diesem Falle ihrerseits in den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) wurzeln.

(5, 15, 19, 20, 21)

5.7.3 Orientierung an rechtsverbindlichen oder leitlinienhaften Teil- oder Gesamtkonzepten

Beide Projekte:

Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 (StEP Verkehr), Senatsbeschluss (auf Vorlage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) vom 29.03.2011

Radverkehrsstrategie, Senatsbeschluss (auf Vorlage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 05.03.2013)

Hasenheide:

Bezirklicher Radverkehrsplan Friedrichshain-Kreuzberg, Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (auf Initiative der Abteilung Bauen, Planen und Facility Management) vom 28.02.2018: Die Schaffung eines geschützten Radfahrstreifens an der Südseite der Hasenheide mit grünem Belag ist im beschlossenen Maßnahmenplan als laufende Nummer 4 explizit aufgeführt. Dabei sind die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und das Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg als zuständige Stellen benannt. (13, 16, 17)

5.7.4 Öffentlichkeitsbeteiligung formal erforderlich und/oder Nutzung informeller Beteiligungsinstrumente

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung ist formal nicht erforderlich.

5.7.5 Rechtsstreit

In einem Eilrechtsstreit um die Rechtmäßigkeit der Pop-Up-Radwege entschied zunächst das Verwaltungsgericht Berlin (VG) im September 2020, dass mangels ausreichender Begründung die Anordnungen aufzuheben und die temporären Fahrbahnmarkierungen zu entfernen seien.

Bereits vor dem VG wurde allerdings geklärt, dass das „Pop-Up-Prinzip“ in Gestalt befristeter Anordnungen grundsätzlich zulässig ist (§ 36 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG) (31, 32). Auch stellte das VG klar, dass die temporäre Einrichtung von Radfahrstreifen in der Berliner Form entgegen der Auffassung des Antragstellers keiner straßenrechtlichen Teileinziehung bedürfe: Die in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts etablierte Grenze, dass erst die Zulassung oder Untersagung einer ganzen Verkehrsart durch Regelungen des konkreten Verkehrsverhaltens im Ergebnis als straßenrechtliche Widmungsänderung einzustufen seien (BVerfG, Urteil vom 9. Oktober 1984 - 2 BvL 10/82 - juris Rn. 67 f.), sah das VG mit der Anordnung der Radwege nicht überschritten.

Entsprechend prüfte es nur, ob die Voraussetzungen der maßgeblichen Rechtsgrundlage § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 StVO erfüllt wurden. Die zentralen Erwägungen der Ausgangsbegründung zum Infektionsschutz verwarf das Gericht als „verkehrsfremd“ und damit nicht als Grundlage für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung tauglich. Weil die Senatsverwaltung außerdem offenbar fälschlich davon ausgegangen war, wegen § 45 Abs. 9 S. 4 StVO keine Gefahrprognose vornehmen zu müssen, bewertete das VG die Anordnungen als mangelhaft und gab dem Klageantrag statt. (25).

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG) revidierte die Entscheidung im anschließenden Beschwerdeverfahren, nachdem es zuvor bereits deren Vollzug gestoppt hatte. Die ursprüngliche Klage wurde nach dem Beschluss des OVG zurückgezogen, sodass eine Entscheidung im Hauptsacheverfahren nicht mehr erfolgen wird.

Maßgeblich für die anderslautende Entscheidung war die vom Land Berlin nachgereichte, detaillierte Gefahrenprognose auf der Grundlage von Verkehrsanalysen. Das Gericht stimmte mit dem Land Berlin in der Einschätzung überein, dass das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen jedenfalls in Straßenzügen mit nachgewiesen hoher Verkehrsbelastung (Belastungsstufen III oder IV nach ERA 2010, Ziff. 2.3) oder entsprechenden Unfallstatistiken (dann auch Straßen der geringeren Belastungsstufe II) geboten sein kann. Entsprechend sah es die Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 1 StVO auf Grundlage der nachgereichten Begründungen als tatbestandlich erfüllt und den behördlichen Entscheidungsspielraum (Ermessen) als zulässig ausgeübt an. (26, 30)

6 Quellen

- (1) Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019): Bevölkerung 2018. Abgerufen unter: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/inhalt-statistiken.asp>. Letzter Zugriff 12.08.2020.
- (2) Senatsverwaltung Pressemitteilung (2019): Geschützter Radfahrstreifen an Hasenheide eingeweiht. Abgerufen unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2019/pressemitteilung.803251.php>. Letzter Zugriff: 29.07.2020.
- (3) Bohle, W. (2020): Hasenheide. PGV-Alrutz GbR. (Nicht veröffentlichtes Projektmaterial).
- (4) ADFC (2018): Keine halben Sachen! Fahrraddemo für sichere Hasenheide. Abgerufen unter: <https://adfc-berlin.de/aktiv-werden/bei-demonstrationen/592-keine-halben-sachen-adfc-demo-fuer-sicheren-radfahrstreifen-an-der-hasenheide.html>. Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- (5) Mobycon (2020): Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. Handbuch V4.
- (6) Spiegel.de (2020): Berlin baut Pop-Up-Radwege – Planer Felix Weisbrich im Interview. Abgerufen unter: <https://spiegel.de/auto/berlin-baut-pop-up-radwege-planer-felix-weisbrich-im-interview-a-9215e2c4-7f91-4702-ba20-82b46b2bd07e>. Letzter Zugriff 19.06.2020.
- (7) Götting, K., Becker, S. (2020): Reaktionen auf die Pop-Up-Radwege in Berlin. Ergebnisse einer explorativen Umfrage zur temporären Radinfrastruktur im Kontext der Covid-19 Pandemie. - IASS Study.
- (8) infravelo GmbH (2020): Temporäre Radfahrstreifen - Mehr Platz für Radfahrende in der Corona-Krise. Abgerufen unter: <https://infravelo.de/temporaere-radfahrstreifen/>. Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- (9) Czeh, A. (2020): Pop-up infrastructure for active mobility in Berlin. Abgerufen unter: <https://storymaps.arcgis.com/stories/9f47ef654c7841e1a8d35034088d75b7>. Letzter Zugriff: 19.08.2020.
- (10) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Pop-Up-Bikelandes: Senatsverwaltung verlängert Anordnung für temporäre Radfahrstreifen bis Ende des Jahres. Abgerufen unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.939385.php>. Letzter Zugriff 23.07.2020.
- (11) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2018): Berlin unterwegs – Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz. Abgerufen unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/download/mobilitaetsgesetz_broschuere.pdf. Letzter Zugriff 23.07.2020.
- (12) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (ohne Datum): Stadtentwicklungsplan Verkehr. Abgerufen unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/. Letzter Zugriff 29.07.2020.
- (13) Abgeordnetenhaus von Berlin (2011): Vorlage – zur Kenntnisnahme – des Senats von Berlin über Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 vom 11.04.2011, Drucksache 16/4054.
- (14) Fahrradportal (2020): Neue Wege auf der Straße und in der Verwaltung - Die Berliner "PopUp"-Radwege. Abgerufen unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/die-berliner-popup-radwege>. Letzter Zugriff 02.09.2020.
- (15) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2017): Übergeordnetes Straßennetz. Abgerufen unter:

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/download/Ueberg_eordnetes_Strassennetz_Bestand_2017_h.pdf. Letzter Zugriff 17.07.2020.

- (16) Abgeordnetenhaus von Berlin (2013): Vorlage – zur Kenntnisnahme – des Senats von Berlin über Neue Radverkehrsstrategie für Berlin 2025 vom 07.03.2013, Drucksache 17/0872.
- (17) Stadt Berlin (2018): Drucksache DS/0607/V. Abgerufen unter: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/___tmp/tmp/45081036122724647/122724647/00289791/91.pdf. Letzter Zugriff 17.07.2020.
- (18) Radspannerei.de (2017): Bezirke erhalten 20 Millionen für den Bau von Schutzstreifen und Radwegen. Abgerufen unter: <https://rad-spannerei.de/2017/03/14/bezirke-erhalten-20-millionen-fuer-den-bau-von-schutzstreifen-und-radwegen/>. Letzter Zugriff 29.07.2020.
- (19) Heppner, C. (2020): Ein Virus macht Verkehrspolitik?: Zur rechtlichen Umsetzung sogenannter „Pop Up Bike Lanes“, VerfBlog, 2020/5/11. Abgerufen unter: <https://verfassungsblog.de/ein-virus-macht-verkehrspolitik/>. Letzter Zugriff 13.08.2020. DOI: <https://doi.org/10.17176/20200511-133726-0>.
- (20) Hühnemann (2020): Straßenverkehrsrecht. In Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke, 26. Auflage, StVO § 45 – Rn.3.
- (21) Land Berlin (2020): Archiv der Änderungsverordnungen zu Eindämmungsmaßnahmen des Coronavirus. Abgerufen unter: <https://www.berlin.de/corona/massnahmen/verordnung/artikel.928509.php>. Letzter Zugriff 12.08.2020
- (22) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans liegt ein umfassendes Arbeitsprogramm zur Lärminderung in den nächsten fünf Jahren vor. Abgerufen unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2019/pressemitteilung.829428.php>. Letzter Zugriff 3.09.2020.
- (23) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Die Eckpunkte für die Themen Neue Mobilität und Wirtschaftsverkehr. Abgerufen unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/download/eckpunkte_mobg_neue_mobilitaet_wirtschaftsverkehr.pdf. Letzter Zugriff 14.08.2020.
- (24) Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2020): Pressemitteilung Nr. 63 vom 16.04.2020: Weitere temporäre Radverkehrsanlagen in Friedrichshain-Kreuzberg während der Pandemie-Krise in Umsetzung. Abgerufen unter <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.920730.php>. Letzter Zugriff 3.09.2020.
- (25) Verwaltungsgericht Berlin (2020): Pressemitteilung vom 07.09.2020: Eilantrag gegen sog. Pop-up-Radwege erfolgreich. Abgerufen unter <https://www.berlin.de/gerichte/verwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.987343.php>. Letzter Zugriff 07.09.2020.
- (26) Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (2020): Pressemitteilung vom 06.10.2020: Abgerufen unter <https://www.berlin.de/gerichte/oberverwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.1000806.php>. Letzter Zugriff 12.10.2020
- (27) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. Abgerufen unter https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/regelplaene_radverkehrsanlagen.pdf Letzter Zugriff 21.10.2020.

- (28) Spiegel.de (2020): Deutschland verpasst die Verkehrswende. Abgerufen unter: <https://www.spiegel.de/auto/paris-und-barcelona-schlagen-berlin-datenanalyse-von-sechs-verkehrswende-projekten-a-031c2766-f599-4794-996f-ce947c370d20>. Letzter Zugriff 23.11.2020.
- (29) infravelo GmbH (2021): Projekt Geschützter Radfahrstreifen - Radfahren am Landwehrkanal (Südseite) - Von temporären zu dauerhaften geschützten Radfahrstreifen. Abgerufen unter: <https://www.infravelo.de/projekt/radfahren-am-landwehrkanal-suedseite-3/>. Letzter Zugriff 02.03.2021.
- (30) Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (2021): Pressemitteilung vom 06.01.2020: Vorerst kein Rückbau der sog. Pop-up-Radwege - 1/21. Abgerufen unter <https://www.berlin.de/gerichte/oberverwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1037085.php>. Letzter Zugriff 02.03.2021.
- (31) Abgeordnetenhaus von Berlin – Wissenschaftlicher Parlamentsdienst (2020): Gutachten zu einer Reihe von Rechtsfragen hinsichtlich der Einrichtung von sogenannten Pop-up-Radwegen. Abgerufen unter [https://www.parlament-berlin.de/C1257B55002B290D/vwContentByKey/W2BT8CUH016WEBSDE/\\$File/200807_Gutachten_Pop-up_Radwege.pdf](https://www.parlament-berlin.de/C1257B55002B290D/vwContentByKey/W2BT8CUH016WEBSDE/$File/200807_Gutachten_Pop-up_Radwege.pdf). Letzter Zugriff 02.03.2021.
- (32) Geulen & Klinger Rechtsanwälte (2020): Rechtsgutachten zu Pop-up-Radwegen und weiteren (vorläufigen) Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Radfahrern und Fußgängern. Abgerufen unter https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Rechtsgutachten_Pop-up.pdf. Letzter Zugriff 02.03.2021.

Verwendete Abkürzungen

BE MobG	Berliner Mobilitätsgesetz
SevUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StEP	Stadtentwicklungsplan
StVO	Straßenverkehrsordnung

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet:
www.umweltbundesamt.de
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

Redaktion

Rita Cyganski, Michael
Hardinghaus, Christian Wolf
Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt e.V. (DLR)
Institut für Verkehrsforschung |
Mobilität und urbane Entwicklung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

Ass. jur. Friederike Pfeifer
IKEM - Institut für Klimaschutz,
Energie und Mobilität
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin

Umweltbundesamt
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in
Stadt und Land
Alena Büttner, Petra Röthke-
Habeck

Stand: 3/2021

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

