

Mobilität

☰ Menü Startseite > Mobilität > Fahrräder > Pop-up-Radwege: Die Tücken des Provisoriums



Pop-up-Bike-Lanes

Die Tücken des Provisoriums

In vielen deutschen Städten entstehen gerade improvisierte Radwege. Eigentlich eine tolle Sache. Sicherheitsmängel und irreführende Kommunikation verunsichern jedoch Radfahrer und Autofahrer gleichermaßen.

Von **Lena Frommeyer**

17.06.2020, 10.02 Uhr





Henning Angerer/ Hoch Zwei Stock/ imago images

Berlin hat es getan, Stuttgart auch, und in Düsseldorf ist das
Beschlusspapier quasi noch druckerwarm: Um mehr Platz für

Radfahrer zu schaffen, werden in einigen deutschen Städten gerade Pop-up-Bike-Lanes geschaffen, also temporäre Radwege, für die eine Autospur wegfällt.

Die Städte reagieren so auf die Corona-Pandemie: Menschen sollen voneinander Abstand halten - mindestens 1,50 Meter - um sich nicht mit dem neuartigen Virus anzustecken. Die konventionellen Radwege reichen dafür kaum aus. Erst recht nicht, weil gerade mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind als sonst. 20 Prozent der üblichen ÖPNV-Fahrgäste sind umgestiegen, zeigt ein vom Bundesbildungsministerium in Auftrag gegebener Mobilitätsreport.

Es ist daher dringend notwendig, dem Radverkehr in der Stadt mehr Platz einzuräumen. Die aktuellen Schnellverfahren sind aber durchaus problematisch, da sie irreführend kommuniziert werden und Wege daraus hervorgehen, die Experten als unsicher beschreiben.

Soviel Zeit haben die Deutschen mobil verbracht

Stunden pro Tag

Radfahrer jubeln ins Leere

Wenn Autofahrern eine Spur zugunsten des Radverkehrs weggenommen wird, ist das ein symbolischer Akt, der in der Radfahrerszene Endorphine freisetzt. In der Euphorie geht jedoch unter, dass die gelbe Farbe, die die Sonderspuren markiert, in wenigen Monaten wieder von den Fahrbahnen gekratzt werden soll - so zumindest der Plan in vielen Kommunen:

Die Radspur auf der Theodor-Heuss-Straße in Stuttgart beispielsweise soll am 4. Oktober weichen. Die "Protected Bike Lane" in Düsseldorf verläuft bis Ende August entlang der Rheinachse. Und in München wird geplant, an fünf Straßen Radwege aufpoppen zu lassen, die dann im Herbst wieder verschwinden.

Das ist kein Grund zum Jubeln. Zwar erhält der Radverkehr durch die Aktion kurzzeitig mehr Aufmerksamkeit - die Diskussion über temporäre Radwege lenkt jedoch davon ab, worüber wir eigentlich reden sollten: Wie lässt sich dauerhaft die Radinfrastruktur ausbauen? Radwege mit Ablaufdatum sorgen für Frust, wenn sie zunächst die Situation auf den Straßen entspannen, um anschließend in prekäre Verhältnisse zurückzuführen.

Temporäre Radwege gaukeln Sicherheit vor

Sicherheitsexperten sprechen zudem davon, dass Pop-up-Radwege eine ernsthafte Gefahr darstellen, weil sie Sicherheit vorgaukeln, wo keine ist. "So eine Bike Lane, ungefähr zwei Meter breit, abgepollert oder wie hier in Berlin in der Kantstraße mit parkenden Fahrzeugen geschützt, hört sich erst mal gut an", sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer.

Allerdings sei es hochproblematisch, die neuralgischen Stellen nicht ebenfalls zu sichern: Dort, wo sich Verkehrswege kreuzen. "Zwei Drittel aller Unfälle mit dem Rad finden nicht auf der Strecke, sondern an Kreuzungen und Einmündungen statt", so Brockmann. Wer sich auf den großzügigen Radwegen sicher fühle, unterschätze die Gefahren auf ungeschützten Kreuzungen schneller.

Mehr zum Thema

**Pop-up-Radwege in Berlin: "Wir stellen jetzt
Flächengerechtigkeit her"** Von Stefan Weißborn

**Breitere Radwege durch Coronakrise: Der Autoverkehr
ruht, Kreuzberg schafft Fakten**

**Mobilität in der Coronakrise: Fahrrad löst Auto
zeitweise als wichtigstes Verkehrsmittel ab** Von Jens
Radü

In Berlin kam es im Juni zu einem tragischen Unfall: Eine Radfaherin wurde, von einem Pop-up-Radweg kommend, an einer Kreuzung von einem rechts abbiegenden Lkw überrollt und starb. Um solche Unfälle zu verhindern, müssten Kreuzungen umgebaut und Ampelschaltungen geändert werden, so Brockmann. Wenn es politisch gewollt sei, den Radverkehr zu beschleunigen, dann sollten diese Dinge mitgedacht werden.

Das gilt auch für die Vernetzung: Die neuen Wege müssen besser an die bestehende Infrastruktur anschließen. Etwa in Stuttgart. Die

Initiative "[Radentscheid Stuttgart](#)" kritisiert in der "[Stuttgarter Zeitung](#)", dass die Radwege im Nichts anfangen und aufhören. So entsteht ein Flickenteppich von Wegen, bei dem die einzelnen Teile ganz unterschiedliche Sicherheitsstandards erfüllen.

Felix Weisbrich, Amtsleiter des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, spricht [im Interview mit dem SPIEGEL](#) davon, dass insgesamt 20 Kilometer Pop-up-Radwege in den beiden Ortsteilen aufgebaut werden sollen. Bisher sind es elf Kilometer. Im restlichen Berlin verlaufen aktuell nur 580 Meter spontan geschaffener Radwege am Schöneberger Ufer in Mitte entlang. Weitere neun Kilometer entstehen in Charlottenburg-Wilmersdorf und Pankow. Auf den Straßen dazwischen müssen die Radfahrer mit der üblichen Infrastruktur zurechtkommen.

Ein verkehrspolitisches Schlupfloch?

Berlin hat, was die Länge der temporären Radwege angeht, die Nase vorn. Und die Hauptstadt nimmt auch sonst eine Vorreiterrolle ein: Dort passiert, was viele Autofahrer in anderen Städten befürchten: Die temporären Radwege sind gekommen, um zu bleiben. Denn die Bezirke wollen die Provisorien in dauerhafte Verkehrswege umwandeln.

Kritiker werfen der Berliner Politik vor, die Coronakrise als Schlupfloch zu nutzen, um progressiv Verkehrspolitik zu betreiben. Das ist ein Missverständnis, und schuld ist eine irreführende Kommunikation: Es sei nie gemeint gewesen, dass die temporären Radwege nach der Pandemie wieder verschwinden, so Weisbrich. Sie seien nur temporär eingerichtet, bevor die Anlagen nach und nach baulich verstetigt würden.

"Die Baken kommen weg und werden durch feste Poller ersetzt, die Gelbmarkierungen werden durch weiße Markierungen ersetzt", sagt Weisbrich. Der Entscheidung liegt [das Berliner Mobilitätsgesetz](#) zugrunde, das 2018 verabschiedet wurde und einmalig in Deutschland ist. Es macht nicht nur möglich, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel in der Verkehrsplanung Berlins vorrangig zu behandeln - es schreibt entsprechende Maßnahmen sogar vor.

Der Paradigmenwechsel ist klar definiert: Beispielsweise sollen gefährliche Kreuzungen umgebaut werden, die Fahrradstaffel sukzessive ausgebaut und ein Radverkehrsplan erstellt werden. Allzu viel ist seit 2018 nicht passiert. Größtes Problem sei der Personalmangel in der Berliner Verwaltung, ist aus unterschiedlichen Richtungen zu hören. Das hat für reichlich Unmut gesorgt. Schließlich galt das Gesetz als Startpunkt einer verkehrspolitischen Revolution.

Ein durch die Coronakrise ausgelöster Radwegboom ist also durchaus willkommen, um den Papiertiger auf die Straße zu jagen.

Die Entwicklung in Berlin macht Autofahrer auch in anderen Städten, in denen Pop-up-Bike-Lanes existieren, nervös. Noch gibt es dort keine Aussagen darüber, wie es nach Ablauf der Fristen weitergehen soll. Ohne ein Mobilitätsgesetz wie in Berlin ist der Verwaltungsakt, um Pop-up-Radwege zu verstetigen, viel komplexer. Aktuell ist die Verordnung zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie die Grundlage für die Schnellverfahren in den betroffenen Städten. Für dauerhafte Wege muss das verwalterische Verfahren in seiner ganzen Komplexität durchlaufen werden.

Wünschenswert wäre eine generelle Umstellung des Systems: Dieter Müller, Professor für Straßenverkehrsrecht und -sicherheit an der Hochschule der sächsischen Polizei, plädiert dafür, den Verwaltungsstau, der üblicherweise die Verfahren ausbremst, zu beseitigen, damit "Infrastruktur schneller ausgebaut werden kann".

Das wäre eine nachhaltige Lösung, deren Umsetzung aber wiederum viel Zeit bedarf. Ein Gesetz wie in Berlin brächte auch in anderen Städten die nötige Sicherheit. Bis dahin bleibt die Möglichkeit, die temporäre Maßnahme als Teil der Corona-Verordnungen zu verlängern. **S**

Diskutieren Sie mit >

Feedback



Blaux Portable AC

Neu 2020: Dieser revolutionäre Luftkühler bricht in Deutschland gerade alle Verkaufsrekorde!



Care by Volvo

Das Auto-Abo von Volvo. 30 Tage testen - 100% transparent.



freenet.de

Jenny Frankhauser: Dschungelkönigin zeigt ihren Traumkörper nach OP

ANZEIGE



Gesundheits-Prämien

Neue Studie zeigt: Nur 3 Minuten pro Tag mit dieser Übung reicht, um 10 Jahre länger beweglich bleiben zu können!

ANZEIGE



SEAT

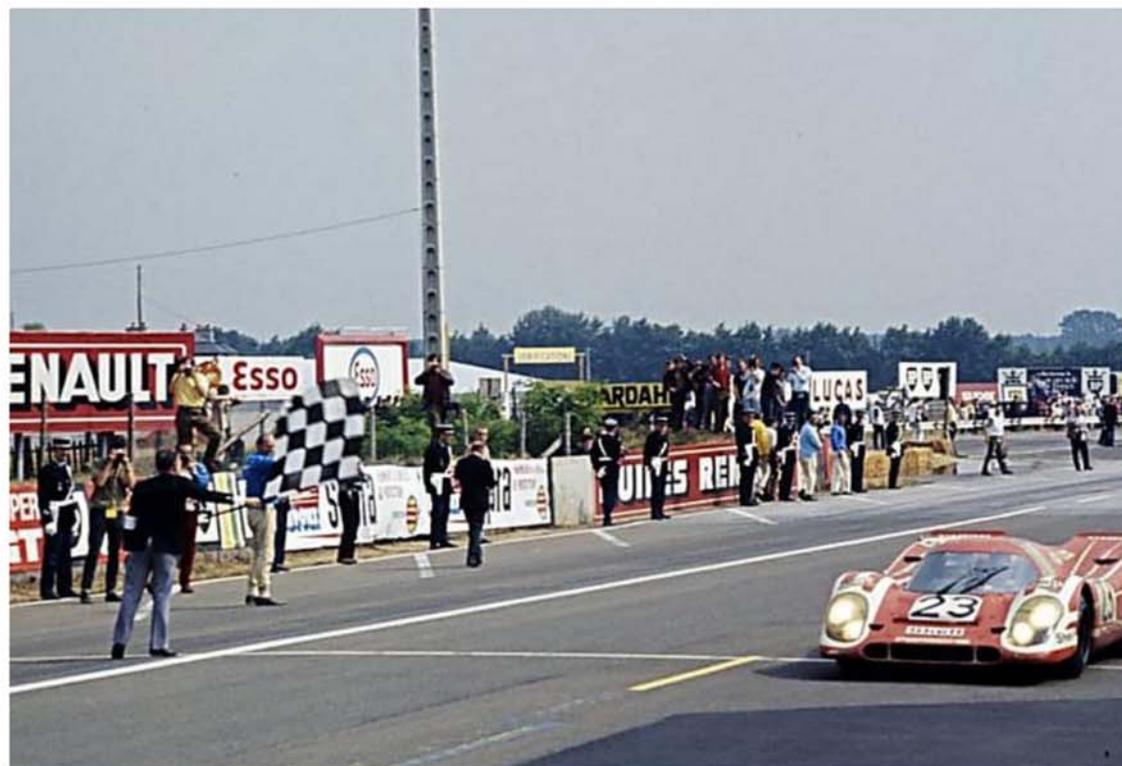
Der neue SEAT Leon. Optional mit Smart Ambient Light.

Aktuell in diesem Ressort

Interview mit Le Mans-Legende Hans Herrmann:

"Man muss sich zurückhalten können. Und trotzdem richtig Gas geben"

Der 14. Juni ist ein Vollgasfeiertag für Porsche. Vor genau 50 Jahren gelang mit Hans Herrmann der erste Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Für den legendären Rennfahrer war es das härteste Rennen seines Lebens.



Ein Jahr Elektro-Tretroller

Scot und Böse

Mit Einführung der E-Scooter vor einem Jahr erfuhr die deutsche Straßenverkehrsordnung einen Hauch von Anarchie. Nicht all ihre Versprechen konnten die Roller einlösen - aber auch nicht alle Vorurteile bestätigen.

Strengere Sicherheitsregeln

Städte fordern Verbotszonen für E-Scooter

Der Deutsche Städtetag plädiert für strengere Regeln beim Einsatz von E-Scootern. Vor Sehenswürdigkeiten und auf Volksfesten müssten Tempo-Begrenzungen oder Fahrverbote eingeführt werden.

Mehr lesen über

[Fahrräder](#)[Verkehrswende in Zahlen](#)



7 Sünden beim Hausverkauf

Mit diesen Fehlern scheitert Ihr Vorhaben
Mehr lesen



Unreine Haut & Akne

Was hilft wirklich gegen Pickel? Unsere Hautexpertinnen informieren und geben Tipps.
Hier mehr lesen



So schmilzt Fett dahin

Mit diesen 12 genialen Übungen entkommen Sie den lästigen Diät-Shakes
Mehr Erfahren



Spiele

[mehr Spiele](#)

Trivial Pursuit

Solitaire

Sudoku

Mahjong

Exchange

Bubbles

Sudoken

Fibonacci

Serviceangebote von SPIEGEL-Partnern

Gutscheine

ANZEIGE

Täglich neue Sixt Gutscheincodes

kfzteile24 Gutscheine

Mit Reifen.com Gutscheincodes sparen

Jetzt Tirendo Gutscheine sichern

[Top Gutscheine](#) [Alle Shops](#)

Auto

Bußgeldrechner
Firmenwagenrechner

Job

Brutto-Netto-Rechner
Uni-Tools
Kurzarbeitergeld-Rechner

Finanzen

Währungsrechner
Versicherungen

Freizeit

Eurojackpot
LOTTO 6aus49
GlücksSpirale

Sportwetten
Gutscheine
Bücher bestellen

Ferientermine
Spiele

Alle Magazine des SPIEGEL

DER SPIEGEL

Dein SPIEGEL

SPIEGEL EDITION

SPIEGEL LESEZEICHEN

SPIEGEL WISSEN

SPIEGEL Gruppe

[Abo](#) [Shop](#) [bento](#) [manager magazin](#) [Harvard Business Manager](#) [buchreport](#) [Werbung](#) [Jobs](#) [SPIEGEL Akademie](#) [SPIEGEL Ed](#)

[Impressum](#) [Datenschutz](#) [Nutzungsbedingungen](#) [Kontakt](#) [Hilfe](#)



Facebook



Twitter



Wo Sie uns noch folgen können