

ADFC-Leitfaden für Kommunen und Aktive

Dossier Infrastruktur



©ADFC_April

Schnellausbau-Design für den Radverkehr: Vom temporären Radweg zur schnell umsetzbaren Dauerlösung

14. Oktober 2020, Lebendes Dokument, Version 1.0

Schnellausbau-Design für den Radverkehr

Vom temporären Radweg zur schnell umsetzbaren Dauerlösung

Die Durchführung von Schnellausbauprojekten für den Radverkehr geht auf den "taktischen Städtebau" zurück. Sie umfassen ein umfangreiches Spektrum von Möglichkeiten zur raschen Veränderung des öffentlichen Straßenraums. Diese reichen von der sehr temporären Aktion bis hin zur dauerhaften Schnellausbaulösung. Ebenso wie baulich aufwändigere moderne bauliche Radwege sind Schnellausbau-Radwege für die dauerhafte Nutzung über Jahre hinweg geeignet.

Neu und vorteilhaft für die Kommunen sind die folgenden Aspekte: Schnellausbaulösungen für den Radverkehr wie Protected-Bike-Lanes (dt. Geschützte Radfahrstreifen) sind zeitnah und kostengünstig umzusetzen, besitzen eine hohe Flexibilität hinsichtlich der einsetzbaren Materialien und können kurzfristig nachjustiert werden und damit präziser an die Bedürfnisse und Verkehrssicherheit der Radfahrenden angepasst werden.

Charakteristika von Schnellausbau-Radwegen:

- werden von der kommunalen Verwaltung initiiert,
- können in der verstetigten Form einschließlich Planung innerhalb eines Jahres eingerichtet werden, in der temporären Version als Pop up Bikelane sogar innerhalb von Tagen,
- sind geplant in der Erwartung, dass sie nach der Installation noch Änderungen erfahren können,
- werden gebaut mit Materialien, die solche Änderungen erlauben.

Varianten: Aktionsformat - Interimslösung - Dauerlösung

Pop-up-Bike-Lane als temporäre Aktion

...wurden zunächst von Fahrrad-Aktivisten in den USA für Guerilla-Aktionen genutzt wurde.

Später wurde dieses Format auch von Fachleuten aufgegriffen, um mit Live-Demonstrationen auf der Straße „Protected Bike Lanes“ (dt. Geschützte Radfahrstreifen) zu testen und bürgernah zu verdeutlichen, wie auf der Straße mit solchen, sehr einfachen Mitteln echte Veränderungen für mehr Verkehrssicherheit und ein höheres Sicherheitsempfindens von Radfahrenden möglich sind.

In großem Umfang wurden Pop-up-Bike-Lanes als Instrument des Ausprobierens von Planenden und Wissenschaftler*innen in zahlreichen Städten in den USA eingesetzt, bevor diese verstetigt wurden.

Mehr dazu im [adfc-youtube-channel](#): „[Complete Streets](#)“

Vortrag Martha Roskowski (People for Bikes, USA), ADFC-Symposium 2016

Auch der ADFC setzt dieses Instrument immer wieder ein im Rahmen seiner Kampagne #MehrPlatzFürsRad.



Pop-up-Bike-Lane-Aktion des ADFC in Dresden

Bild: ©ADFC Sachsen

Pop-up-Bike-Lane als Interimslösung

...werden aktuell weltweit von Kommunen im Rahmen der SARS-CoV-2-Pandemie eingesetzt, um möglichst vielen Menschen schnell eine gesunde aktive Mobilität zu ermöglichen. Dazu werden an mehrspurigen Straßen kurzfristig mit provisorischen Mitteln geschützte Radfahrstreifen auf einer Kfz-Fahrbahn eingerichtet.

Wie kurzfristig ein ganzes Netz von solchen geschützten Radfahrstreifen eingerichtet werden kann, zeigt derzeit Berlin. Dort wurden seit März 2020 bereits 25 km solcher Anlagen mittels Baustellen-Equipment eingerichtet und weitere sollen folgen.

Und damit andere Städte nachziehen können, hat Berlin auch gleich noch entsprechende Regelpläne für Planende herausgebracht: [„Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen“](#)

Basis dafür sind Regelungen in der StVO, die es Kommunen bundesweit ermöglichen, geplante Radverkehrsmaßnahmen kurzfristig vorzuziehen. Im besten Fall gestalten sie dabei das Radwegenetz gleich so optimal, wie sie es in der Post-Pandemie-Zeit behalten wollen.

Mehr dazu im [ADFC-Handlungsleitfaden für Kommunen „Bleibt alles anders: Corona und der \(Rad\)-Verkehr“](#) und den dazugehörigen Maßnahmenpaketen



Pop-up-Bike-Lane an der Berliner Hochbahn

Bild: ©Peter Broymann

Protected-Bike-Lane als dauerhafte Lösung

...ist ein neues Entwurfs- und Gestaltungselemente für Radverkehrsanlagen, welches in den USA entwickelt wurde. Sie stellt eine Weiterentwicklung des konventionellen Radfahrstreifens dar, bei dem eine Kfz-Fahrspur klar vom Autoverkehr abgegrenzt wird. Dabei kommen zum Schutz der Radfahrenden Trenn-Elemente wie Poller, Baken oder Blumenkübel zum Einsatz. In Berlin und Bonn wird diese verstetigte Form der schnell und kostengünstig auf der Fahrbahn einzurichtenden geschützten Infrastruktur für Radfahrende bereits angewandt.

In der verstetigten Version als dauerhafte Lösung werden diese Radverkehrsanlagen als „Protected Bike Lane“ bzw. im deutschen Sprachgebrauch auch als „Geschützte Radfahrstreifen“ bezeichnet.

Dabei ist der Grundansatz einer in kürzester Zeit zu schaffenden und ggf. auch schnell nachzustierenden geschützten Radverkehrsinfrastruktur für Menschen aller Alters- und Nutzungsgruppen identisch.

Mehr dazu im [ADFC-Positionspapier „Geschützte Radfahrstreifen“](#)



Protected Bike Lane in der Berliner Holzmarktstraße

Bild: ©ADFC_April

Kontakt

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Bundesverband

Mohrenstraße 69

10117 Berlin

Telefon: 030-2091498-0

E-Mail: interessenvertretung@adfc.de

Web: www.adfc.de

Ansprechpartnerin

Angela Kohls, Abteilungsleiterin Verkehr und Interessenvertretung

Stand

14. Oktober 2020, Version 1.0