

## Untersuchungsergebnisse: Verkehrliche Auswirkung Pop-up Radweg Frankfurter Allee

### Ausgangssituation:

Die Frankfurter Allee ist die Verlängerung der Karl-Marx-Allee Richtung Osten mit einer Länge von 3,6 Kilometern ein wesentlicher Teil der wichtigen Bundesstraße B1. Auf der Frankfurter Allee existieren teilweise ältere rot gepflasterte Hochbord-Radwege. Besonders im Bereich der U-Bahn-Ausgänge führten diese zu Konflikten zwischen dem Radverkehr und dem Fußverkehr

Seit Mai 2020 gibt es auf der Nordseite der Frankfurter Allee stadteinwärts Richtung Alexanderplatz auf Höhe des U-Bahnhofs Samariterstraße zwischen Voigt- und Proskauer Straße einen Pop-up Radweg auf dem rechten Fahrstreifen. Dabei handelt es sich um einen ungeschützten Pop-up Radweg mit einer Länge von ca. 450 Metern. Mit einer Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße wurde eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr, aber vor allem auch eine punktuelle Verbesserung für den Fußverkehr angedacht.



Abbildung 1: Situation an U-Bahnhaltstelle Samariterstraße vor Umsetzung des Pop-up Radwegs



Abbildung 2: Pop-up Radweg Nordseite Frankfurter Allee stadteinwärts

## Radverkehrszählungen über automatische Dauerzählstellen

Die Berliner SenUMVK betreibt insgesamt 18 automatische Dauerzählstellen für den Fahrradverkehr, die kontinuierlich alle Fahrräder zählen, welche die Erfassungsquerschnitte der Zählstellen überfahren. Auf der Frankfurter Allee befindet sich auf Höhe des Ring-Center 1 die Radzählstelle #7.

Seit dem Jahr 2019 zeigt sich zwar ein Wachstum der Radverkehrszahlen auf der Frankfurter Allee, jedoch geht die Entwicklung nicht signifikant über den Berlin-weiten Trend hinaus. Im Jahr 2020 stieg die Radverkehrsmenge um 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Zum Vergleich: In ganz Berlin hat der Radverkehr im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 22,6 Prozent zugenommen. Im Jahr 2021 war die Radverkehrsmenge wieder um 7,5 Prozent rückläufig gegenüber dem Vorjahr. In ganz Berlin hat der Radverkehr im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um etwa 10 Prozent abgenommen.

Das zeigt, dass die Radverkehrsmengen an der Frankfurter Allee sich zwar geringfügig positiver entwickelt haben, als im sonstigen Stadtgebiet, eine signifikante Änderung der Radverkehrsströme auf Grund des Pop-up Radweges lässt sich jedoch nicht verzeichnen.

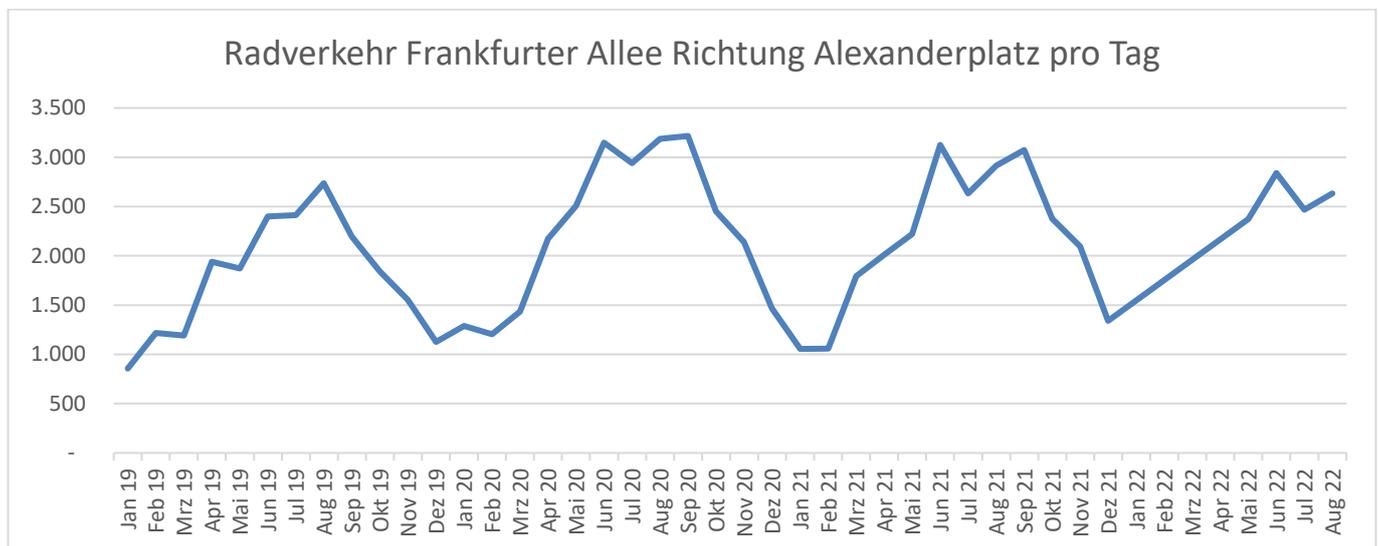


Abbildung 3: Entwicklung des Radverkehrs auf der Frankfurter Allee- Monatsmittelwerte. Daten von der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=4728>

## Verkehrsmenge: Kfz-Zählungen im Auftrag des Berliner Senats

Auf der Frankfurter Allee befinden sich zwei TEU-Verkehrsdetektoren, in dem besonders kritischen Bereich zwischen Niederbarnimstraße und S-Bahnhof Frankfurter Allee. Jedoch gab es auf der Frankfurter Allee zwischen 1. April 2020 und 31. Dezember 2021 umfangreiche Baumaßnahmen inklusive Fahrstreifen-Reduzierungen für den Kfz-Verkehr.

Im Jahr 2019 zeichneten die TEU-Verkehrsdetektoren auf der Frankfurter Allee Verkehrsstärken von knapp 45.000 Kfz pro Tag auf. Seit April 2020 ist die Verkehrsmenge auf deutlich unter 38.000 Kfz pro Tag gesunken. Es ist jedoch anzunehmen, dass diese Reduktion des Kfz-Verkehrs größtenteils baustellenbedingt ist. Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und einem Rückgang des Kfz-Verkehrs lässt sich nicht ziehen.

## Luftqualität: NO<sub>2</sub>-Belastung in Berlin

Die Berliner SenUMVK betreibt auf der Frankfurter Allee 174 eine automatische verkehrsnaher Messstation um unter anderem die Konzentration des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) zu messen. NO<sub>2</sub> ist überwiegend auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Hinsichtlich der Belastung mit NO<sub>2</sub> ergibt sich in Berlin ein räumlich differenziertes Bild: In den Wohngebieten ist die Belastung wesentlich geringer als an Hauptverkehrsstraßen.

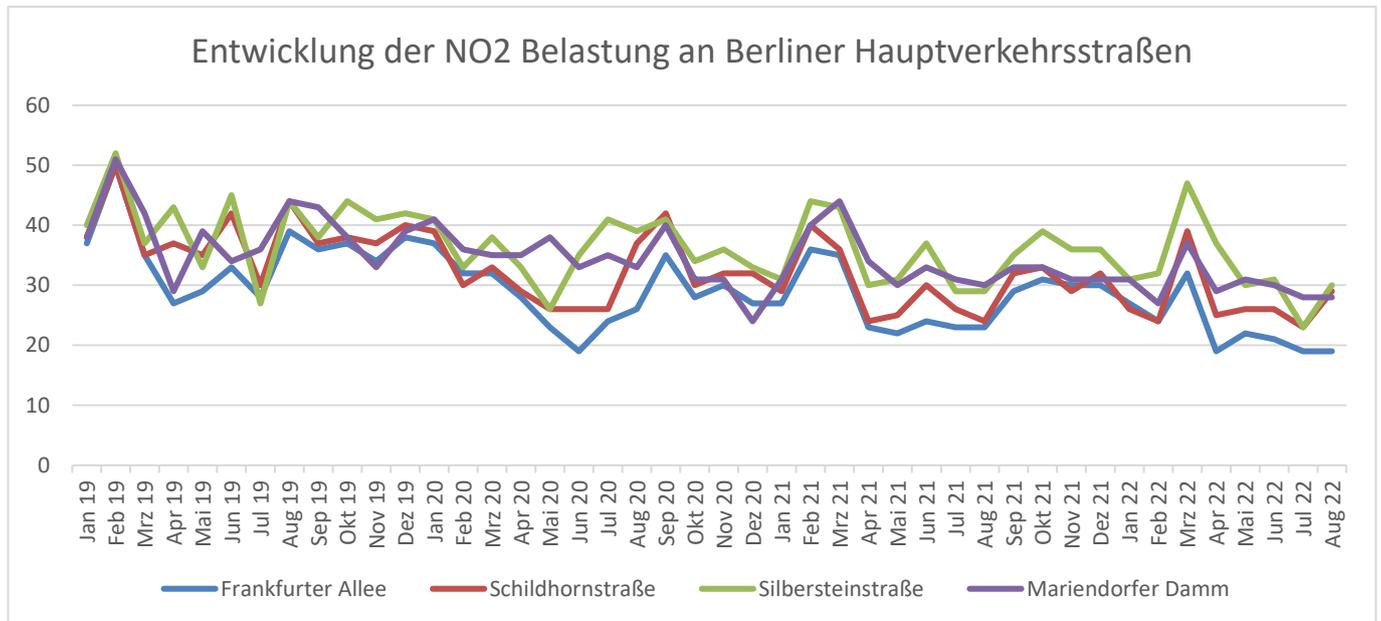


Abbildung 4: Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Belastung an Berliner Hauptverkehrsstraße; Daten: SenUMVK; Grafik: DUH

In ganz Berlin ist die NO<sub>2</sub>-Belastung zuletzt rückläufig gewesen. Dieser Rückgang ist teilweise auf die Corona-Pandemie zurückzuführen, teilweise auf ein verändertes Zulassungsverfahren von Neufahrzeugen. Mittlerweile ist sichergestellt, dass moderne Kfz nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Straße die verbindlichen Abgasstandards einhalten. An der Frankfurter Allee ist kein deutlich von den anderen Hauptverkehrsstraßen abweichender Trend zu erkennen. Vor allem in den Sommermonaten liegt die Belastung an der Frankfurter Allee niedriger als an den anderen betrachteten Hauptverkehrsstraßen. Diese Tendenz ist seit dem Jahr 2020 geringfügig deutlicher ausgeprägt, als im Jahr 2019.

## Einordnung:

Lieder erreichte der Pop-up Radweg auf der Frankfurter Allee mit einer tragischen Nachricht Bekanntheit: Bei einem Unfall ist im Mai 2021 eine Radfahrerin tödlich verletzt worden. Die Radfahrerin musste einem auf dem Radstreifen geparkten Lieferwagen ausweichen. Dabei wurde sie von einem Sattelzug gerammt und tödlich verletzt.

Während des Untersuchungszeitraums war der Pop-up-Radweg nicht baulich gegen illegales Befahren und Parken geschützt. Grund dafür war, dass sich im Bereich hinter dem Pop-up Radweg Parktaschen befinden, die für Autofahrer\*innen nicht mehr erreichbar gewesen wären. Demnach wurde bei der Einrichtung des Pop-up Radwegs der Erhalt weniger Parkplätze vor der Sicherheit für Radfahrende priorisiert. Erst zum Ende des Untersuchungszeitraums wurde vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg bekannt gegeben, dass der provisorische Pop-up-Radweg zu einem geschützten Radstreifen umgebaut werden soll. Durch die Maßnahme entfallen in dem Abschnitt fast alle Kfz-Parkstände.

Die Untersuchung bestätigt die Erkenntnis, dass sich ohne Infrastruktur die sowohl objektiv sicher ist als auch ein subjektives Sicherheitsgefühl für die Radfahrenden vermittelt keine signifikanten Steigerungen der Radverkehrszahlen erreichen lassen. Sicherheitseinbußen für den Radverkehr zu Gunsten weniger Parkplätze sind eine gefährliche und nachweislich unwirksame Maßnahme. Sobald der geschützte Radstreifen realisiert ist sollte eine erneute Erhebung verschiedener Umwelt- wie Verkehrsparameter erfolgen.

## Über das Projekt:

Die DUH arbeitet seit Oktober 2020 an dem Projekt „Pop-up-Republik: Mobilitätswende Berlin“, das vom internationalen Städtebündnis ICLEI im Rahmen des ICLEI Action Funds finanziert wird. Ziel des Projektes ist die Erhebung, Aufbereitung und Analyse von Umweltdaten, um Diskussionen über die Verkehrswende zu versachlichen. Dabei wird die Auswirkung von neuen Radwegen mit einem besonderen Fokus auf Pop-up-Radwegen, Parkraumbewirtschaftung, quartiersbezogener Verkehrsberuhigung und Tempo 30 auf die Verkehrsmenge und -zusammensetzung sowie auf die NO<sub>2</sub>-Belastung untersucht, um fundierte Aussagen über die Auswirkung auf Luftqualität und Klima treffen zu können.

Neben Daten über die Hermannstraße wurden zahlreiche weitere Analysen vorgenommen und auf unserer Website veröffentlicht: <https://www.duh.de/handbuch-pop-up-republik/>. Dazu gehören unter anderem folgende Analysen:

- Pop-up Radweg Kantstraße
- Pop-up-Radweg Kottbusser Damm und Kottbusser Straße
- Verkehrsberuhigter Bergmannkiez
- Radverkehrsanlage und Tempo 30 Tempelhofer Damm
- Radverkehrsanlage und Tempo 30 Hermannstraße



Stand: November 2022



### Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell  
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin  
Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin  
Tel.: 030 2400867-0

### Ansprechpartner:innen

Robin Kulpa  
Stellvertretender Bereichsleiter  
Verkehr und Luftreinhaltung  
Tel.: 030 2400867 - 751  
E-Mail: kulpa@duh.de

Hanna Rhein  
Referentin Verkehr und Luftreinhaltung  
Tel.: 030 2400867 - 754  
E-Mail: rhein@duh.de

[www.duh.de](http://www.duh.de) [info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://www.instagram.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe)

Wir halten Sie auf dem Laufenden: [www.duh.de/newsletter-abo](http://www.duh.de/newsletter-abo)

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! [www.duh.de/spenden](http://www.duh.de/spenden)

