

Untersuchungsergebnisse:

Verkehrliche Auswirkung geschützter Radfahrstreifen an der Müllerstraße

Ausgangssituation:

Die Müllerstraße ist eine 3,7 Kilometer lange Hauptstraße im Ortsteil Wedding des Berliner Bezirks Mitte. Es handelt sich um eine zentrale Verkehrsachse mit einer hohen Verkehrsdichte und um eine wichtige Verbindung in Richtung des Berliner Zentrums. Zugleich stellt die Müllerstraße eine der Hauptgeschäftsstraßen im Wedding dar. Auf der je Fahrtrichtung dreispurigen Straße werden Kfz-Verkehr, Radverkehr und Linienbusverkehr geführt. Dem Radverkehr stand dabei über lange Zeit nur auf sehr kurzen Strecken (300 m) eigenständige Infrastruktur in Form eines nicht durchgängigen Hochbordradwegs zur Verfügung; in weiten Teilen wurde der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, zum Teil waren auch Schutzstreifen vorhanden. Unter anderem aufgrund hoher Geschwindigkeiten von Kfz, Lieferverkehr und rechtswidrigem Parken in zweiter Reihe war die Situation für den Radverkehr über weite Strecken der Müllerstraße unattraktiv und gefährlich.

Durchgeführte Maßnahmen:

Nachdem 2010 erstmals ein abschnittsweiser Radfahrstreifen eingerichtet wurde, wurden im Zeitraum von Juli 2022 bis Juni 2023 Lückenschlussarbeiten im 1,5 Kilometer langen Abschnitt zwischen Seestraße und Fennstraße vorgenommen: In beiden Fahrtrichtungen wurde, zulasten einer Kfz-Spur für den ruhenden Verkehr, ein durch Poller geschützter Radfahrstreifen eingerichtet, welcher lediglich an Bushaltestellen nicht baulich getrennt ist. Die Arbeiten wurden dabei in drei Phasen durchgeführt: Juli 2022 (Abschnitt Leopoldplatz – S/U Wedding), Mai 2023 (Abschnitt S/U Wedding – Fennstraße) und Juni 2023 (Abschnitt Seestraße – Leopoldplatz). Damit verfügt der Radverkehr nun erstmalig auf der gesamten Länge der Müllerstraße über eigenständige Infrastruktur. Auf der rechten Fahrspur wurde zudem eine Lieferzone für den Zeitraum zwischen 9 und 15 sowie 18 und 22 Uhr ausgewiesen, um den Kfz-Lieferverkehr zu gewährleisten.



Kfz-Verkehrsmenge: Zählungen im Auftrag des Berliner Senats

An über 240 Standorten in Berlin wird mittels Infrarotdetektoren (sogenannte TEU = Traffic Eye Universal) die Anzahl, Zusammensetzung und Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen im Berliner Straßennetz gemessen. Für die Analyse der Entwicklung der Verkehrsmenge auf der Müllerstraße wurden je Fahrtrichtung die zwei nächstgelegenen Kfz-Messstellen herangezogen (siehe Abbildung 1), welche sich allerdings nicht direkt auf der Strecke befinden, auf der der Radweg realisiert wurde. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass sich die Veränderung durch den Radweg potentiell auch auf die angrenzenden Abschnitte der Müllerstraße auswirkt.

Für die Untersuchung wurde der Zeitraum von Juni bis September 2021 mit dem selben Zeitraum 2023 verglichen. Das Verkehrsmodell zeigt, dass das durchschnittliche Kfz-Aufkommen von 2021 auf 2023 um gut 9 Prozent (südlicher Bereich der Müllerstraße) bzw. 17 Prozent (nördlicher Bereich) zurückgegangen ist.¹ Berücksichtigt man den jedoch den allgemeinen Trend eines Rückgangs des Kfz-Verkehrs in Berlin um durchschnittlich 14% von 2019 bis 2023², kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht davon ausgegangen werden, dass die Einrichtung des Radfahrstreifens einen nennenswerten Einfluss auf das Kfz-Aufkommen in der Müllerstraße hatte. Etwaige längerfristige Effekte müssten gegebenenfalls in einer weiteren Untersuchung begutachtet werden.

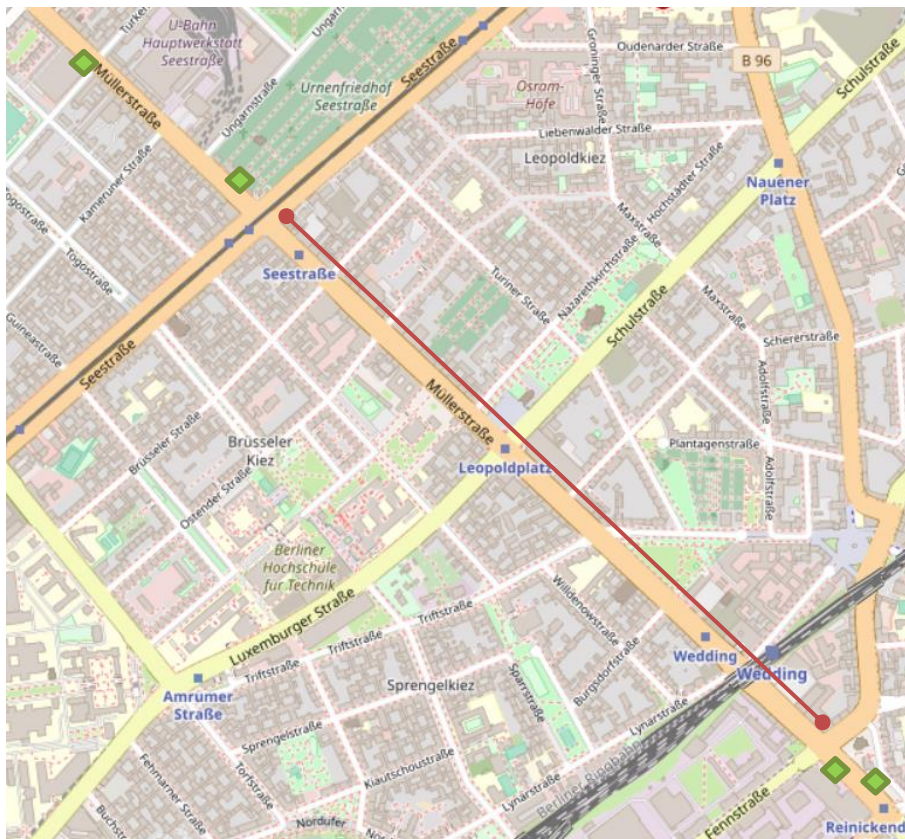


Abbildung 1: Müllerstraße. Markiert sind der Abschnitt der Maßnahmen und die Kfz-Messstellen.

¹ Eine kontinuierliche Auswertung der Jahre 2021 bis 2023 ist aufgrund zahlreicher Ausfälle der Messstellen nicht möglich. Maßgeblich für die Entwicklung ist der Vergleich der Jahre 2021 (vor Durchführung der Maßnahmen) und 2023 (nach Durchführung der Maßnahmen).

² <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/minus-14-prozent-in-berlin-autoverkehr-in-deutschen-stadten-erlebt-drastischen-rueckgang-10387375.html> (Zugriff: 30.10.23)

Radverkehrszählungen über die Mobilitätsdaten-Plattform Strava Metro

Die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) betreibt 20 automatische Dauerzählstellen zur kontinuierlichen Erhebung des Fahrradverkehrs. An der Müllerstraße befindet sich keine Radverkehrszählstelle, sodass weitere Datenquellen genutzt werden müssen, um die Entwicklung des Radverkehrs zu quantifizieren. Dafür wird auf Daten der Mobilitätsplattform Strava Metro zurückgegriffen.

Ein Abgleich mit den Zahlen der Senatsverwaltung zeigt, dass Strava etwa 1,3 Prozent aller Radverkehrsbewegungen in Berlin erfasst.³ Der Anteil der erfassten Bewegungen wurde im Jahresmittel berechnet und auf die in Strava enthaltenen Zahlen umgelegt, sodass sich auch für Straßen abseits der Dauerzählstellen eine valide Aussage treffen lässt. Für die Analyse der Entwicklung auf der Müllerstraße wurden die Radverkehrszahlen an zwei verschiedenen Punkten pro Fahrtrichtung ausgewertet.⁴

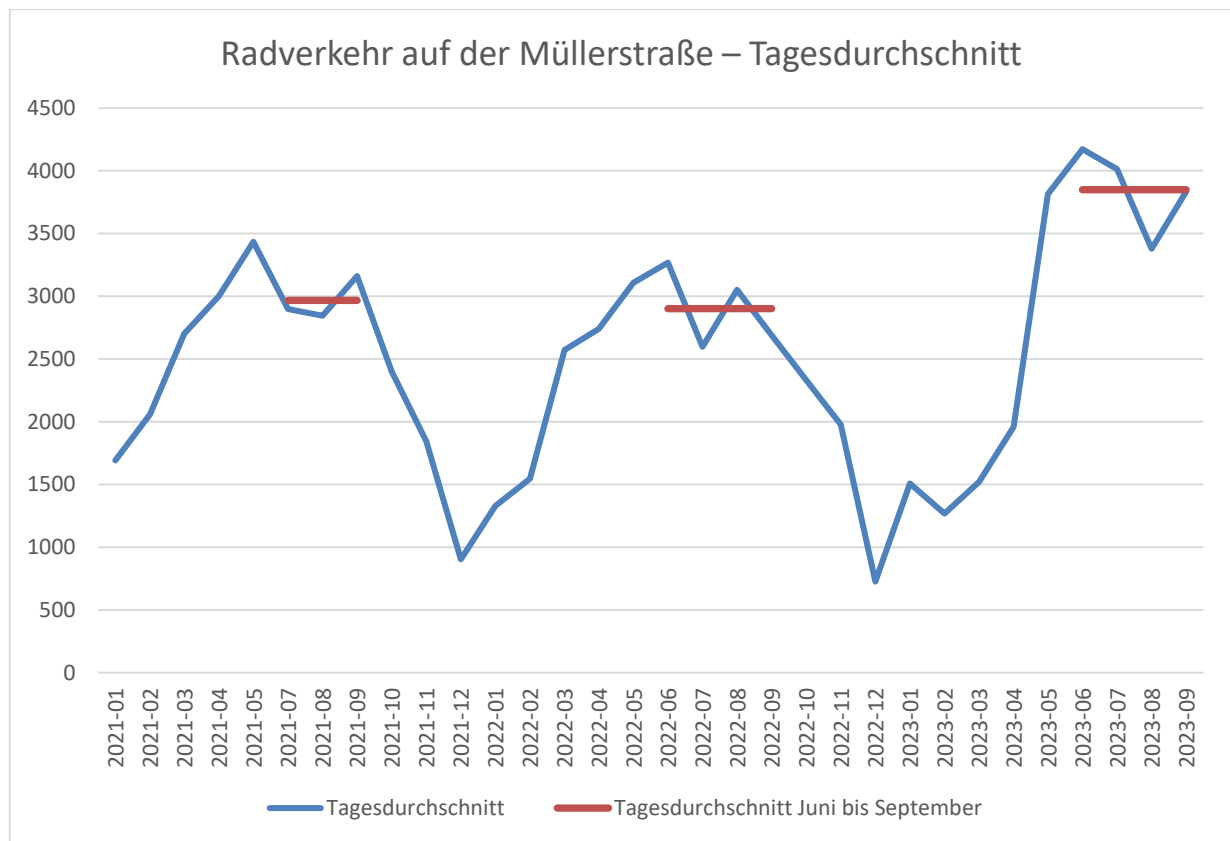
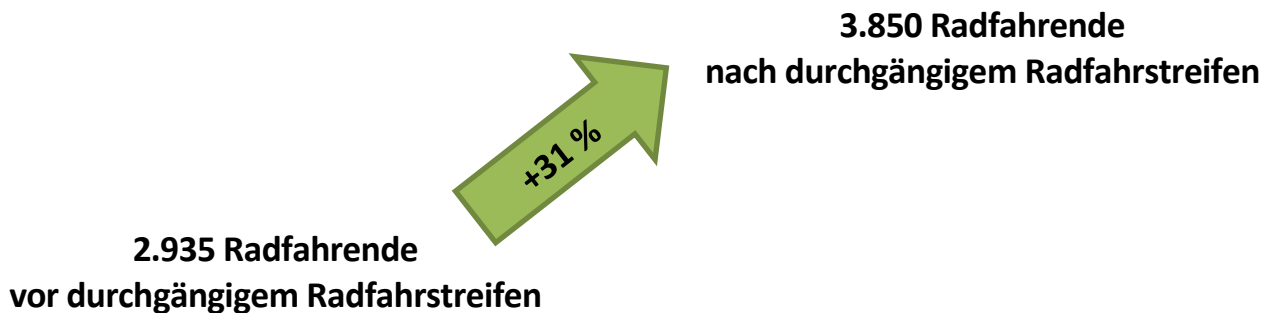


Abbildung 2: Entwicklung des Radverkehrs auf der Müllerstraße – Tagesdurchschnitt. Daten von Strava Metro; Berechnung: Deutsche Umwelthilfe.

³ Dieser Anteil ist über die Jahre 2020 bis 2023 stabil, die maximale Abweichung gegenüber dem Durchschnittwert der Jahre beträgt 0,05 Prozentpunkte.

⁴ In der Auswertung wurden enorme Abweichungen, welche etwa durch Fahrraddemonstrationen zustande kommen können, bereinigt.

Im Sommer 2021 – vor Durchführung der Maßnahmen – lag der Tagesdurchschnitt bei 2968 Radfahrenden auf der Müllerstraße (siehe Abbildung 2). Im Sommer 2022 betrug der Durchschnitt 2902 Radfahrende. Dieser Rückgang um rund 2 Prozent liegt im Bereich der Erhebungsungenauigkeit, weswegen geschlossen werden muss, dass die Anzahl der Radfahrenden von 2021 auf 2022 konstant geblieben ist. Gemittelt über die Jahre 2021 und 2022 beträgt der tägliche Durchschnitt im Sommer 2935 Radfahrende. 2023 beläuft sich der Durchschnitt auf 3850 Radfahrende täglich; dies entspricht einem Anstieg um gut 31 Prozent gegenüber den Jahren 2021 bis 2022.⁵



Bei der Auswertung zu berücksichtigen ist zum einen, dass die Maßnahmen erst im Juni 2023, also noch während des herangezogenen Vergleichszeitraums, abgeschlossen waren. Zum anderen werden bei gängigen Routenplanern wie Google Maps noch im Oktober 2023 die neuen Maßnahmen teilweise nicht in der Routenplanung für den Radverkehr berücksichtigt (siehe Abbildung 3). Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass der Radverkehr auf der Müllerstraße weiter zunimmt.

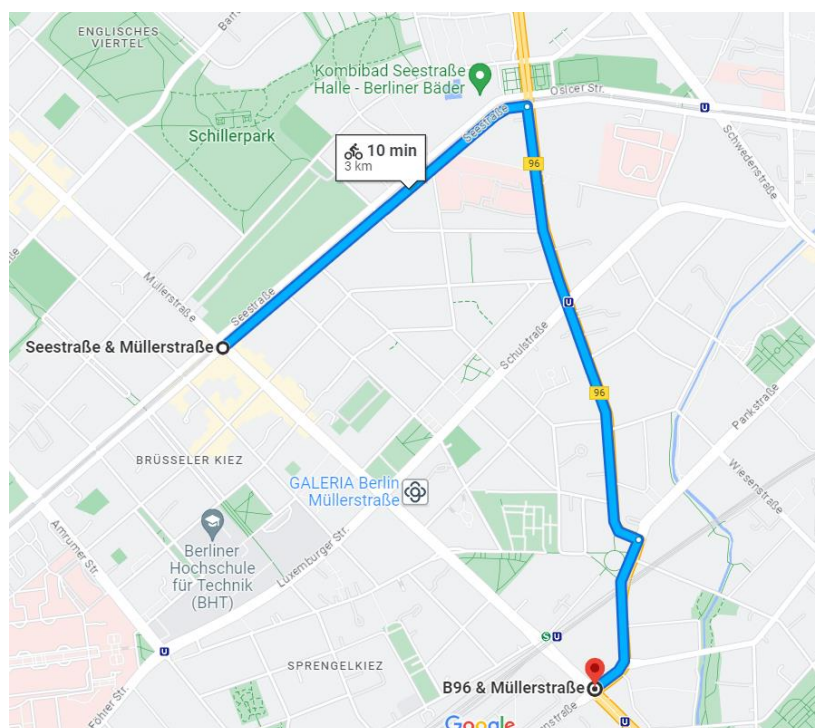


Abbildung 3: Routenführung Radverkehr bei Google Maps (Stand Oktober 2023). Quelle: GeoBasis-DE/BKG; Google.

⁵ Hervorzuheben ist, dass die letzten Maßnahmen im Juni 2023 durchgeführt wurden, die Einweihung der Strecke durch die Bezirksstadträtin erfolgte im September 2023.

Einordnung:

Während für den Rückgang des Kfz-Aufkommens im Bereich der Müllerstraße von 2021 bis 2023 kein eindeutiger Zusammenhang zur Einrichtung des Radfahrstreifens nachgewiesen werden kann, ist der deutliche Anstieg des Radverkehrs um 31 Prozent auf die Einrichtung des Radfahrstreifens zurückzuführen. Eine Auswertung der Zahlen für den Zeitraum des kompletten Jahres 2023 und gegebenenfalls des Jahres 2024 könnte diese Analyse validieren.

In der Interpretation der Ergebnisse ist darüber hinaus festzuhalten, dass ein Anstieg der Radverkehrszahlen erst nach dem vollständigen Abschluss der Maßnahmen zu verzeichnen ist und nicht schon nach der Durchführung erster Maßnahmen im Jahr 2022. Dies lässt den Schluss zu, dass für die Attraktivität des Radverkehrs die Durchgängigkeit sicherer Infrastruktur mit ausschlaggebend ist. Lückenschlüssen in der Radinfrastruktur kommt vor diesem Hintergrund eine besondere Bedeutung zu.

Über das Projekt:

Die DUH arbeitete von Oktober 2020 bis Oktober 2022 an dem Projekt „Pop-up-Republik: Mobilitätswende Berlin“, das vom internationalen Städtebündnis ICLEI im Rahmen des ICLEI Action Funds finanziert wurde. Ziel des Projektes war die Erhebung, Aufbereitung und Analyse von Umweltdaten, um Diskussionen über die Verkehrswende zu versachlichen. Dabei wurde 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 NO₂-Belastung untersucht, um fundierte Aussagen über die Auswirkung auf Luftqualität und Klima treffen zu können.

Die Müllerstraße wurde ergänzend zu dem Projekt ausgewertet. Weitere Auswertungen sind auf der Projektwebsite zu finden: <https://www.duh.de/handbuch-pop-up-republik/>.



Stand: Oktober 2023

 Deutsche Umwelthilfe

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

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

Clemens Schürmann
Referent Städtische Mobilität
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 731
E-Mail: schuermann@duh.de

 www.duh.de  info@duh.de  [umwelthilfe](#)  [umwelthilfe](#)

 Wir halten Sie auf dem Laufenden: 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

Unser Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft Köln | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX