r a d bahn

Reallabor Radbahn. Stadtraum gemeinsam gestalten. Das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Freiflächengestaltung des Testfeldes

Bürgerbeteiligung lebt vom Engagement einzelner Bürgerinnen und Bürger; ohne sie wäre alles nichts!

Wir d a n k e n allen Menschen, die sich online oder vor Ort engagiert haben. Herzlichen Dank für die wertvolle Zeit sowie die tollen Ideen und Diskussionsbeiträge!

Inhalt

Zusammenfassung · Summary · الملخص · Özet 2

1. Hintergründe · Projekt, Testfeld und Beteiligung 13
1.1 Idee und Planungen zum Testfeld 14
1.2 Gegenstand, Zielsetzung und Format der Bürgerbeteiligung 15

2. Online-Ideensammlung auf mein.berlin 22
2.1 Plattform und Methode (kartenbasierte Ideensammlung) 22
2.2 Eckdaten und Bewerbung 24
2.3 Ergebnisse und Weiterarbeit 26

3. Ideenwerkstatt »Reallabor Radbahn · Stadtraum gestalten« 30
3.1 Rekrutierung, Auswahl und Vorstellung der Teilnehmenden 30
3.2 Ablauf, Programm und Methoden 34
3.3 Ergebnisse und Weiterarbeit 39

4. Nachgang · Rechenschaft, Umsetzung und Ausblick 42
4.1 Fragebogen, Nachtreffen und Aktionstage 42
4.2 Planungsergebnisse und Umsetzung im Testfeld 46
4.3 Ausblick auf Testfeld und Evaluation 59

5. Materialsammlung 61
5.1 Ergebnisse der Online-Ideensammlung 63
5.2 Einladung zur Ideenwerkstatt 79
5.3 Programm der Ideenwerkstatt 82
5.4 Auswertung der Werkstatt-Evaluation 84
5.5 Links · Quellenhinweise · Literatur 98

Zusammenfassung

Im Frühling und Frühsommer 2022 haben wir als Reallabor Radbahn in einem mehrstufigen Beteiligungsprozess Berliner:innen nach ihren Vorstellungen für die Freiflächen des geplanten Testfeldes gefragt. Wir wollten wissen: Welche Ideen und Wünsche haben die Menschen für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums unter dem Viadukt der Berliner Hochbahn-Linie U1 in Berlin-Kreuzberg?

Online-basierte Ideensammlung

Zunächst haben wir über die Beteiligungsplattform mein.berlin im Februar und März 2022 sechs Wochen lang Ideen für die Gestaltung der Freiflächen rechts und links der geplanten Radspur gesammelt. Insgesamt erhielten wir so 49 Beiträge mit 69 spannenden Ideen. Wir haben alle Ideen nach Rubriken sortiert, um einen guten Überblick über die eingereichten Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge zu bekommen.

Mit 20 Vorschlägen aus der Rubrik »Stadt & Grün« wünschten sich die meisten Teilnehmenden Stadtgrün und andere Bepflanzungsmöglichkeiten für die Freiflächen neben der eigentlichen Radspur. Zweitplatziert waren 13 Vorschläge aus dem Bereich »Service & Rad« – hierunter fallen beispielsweise öffentliche Reparaturstationen, Fahrradwaschanlagen oder Abstellplätze für Lastenräder.

Ideenwerkstatt mit Anwohnenden

Auf Grundlage dieser Ideensammlung fand Mitte Juni 2022 eine Ideenwerkstatt statt: An drei halben Tagen diskutierten, ergänzten und priorisierten 19 Bürger:innen aus den Radbahn-angrenzenden Bezirken diese Vorschläge. Zusammen mit unserem Freianlagen-Planungsteam wurden nicht nur einzelne Ideen weiter verfolgt, sondern auch konzeptionell gearbeitet: Unter Anleitung eines externen Moderationsteams wurden in Kleingruppen verschiedene Möglichkeiten zur Gestaltung der im Testfeld zur Verfügung stehenden Freiflächen skizziert.

Anstatt jede Parknische auf dem Testfeld einzeln zu gestalten, einigten sich die Teilnehmenden auf so genannte »Insel-Lösungen«. Hierfür – und für die Strecke zwischen diesen Inseln – kamen sehr viele verschiedene Vorschläge zusammen: Sie reichten von viel Begrünung in Kombination mit Sitzmöglichkeiten und einer Falken-Attrappe gegen Tauben über diverse Weg- und Hinweisschilder sowie Fahrradabstellmöglichkeiten bis hin zu Trinkwas-

© Reallabor Radbahn

serbrunnen oder möglichen (Regenwasser-) Klanginstallationen. Viele Überlegungen betrafen auch übergeordnete Aspekte wie Sichtschutz und Orientierung, sichere und kreative Abgrenzungen zu anderen Verkehrsteilnehmenden oder Beleuchtungs- und Versorgungsoptionen.

Als finale Empfehlungen lagen die Ergebnisse seit Ende Juni 2022 bei unserem Freianlagen-Planungsteam und waren eine rechtzeitige und damit unmittelbare Planungsgrundlage für die Ausgestaltung unseres Testfeldes.

Aktionstage und Nachtreffen

Bereits im August 2022 konnten wir einige Ideen aus der Bürgerbeteiligung auf unseren Aktionstagen aufgreifen und ansatzweise umsetzen. Mit wenigen Mitteln konnten wir zeigen, dass die Flächen links und rechts des Weges Platz bieten, um zusätzliche, attraktive Angebote zu schaffen. Vieles von dem waren Vorschläge aus Ideensammlung und -werkstatt und mit der Entsiegelung von zwei ersten Parknischen und der Umgestaltung zu einer grünen Oase mit Sitzgelegenheiten wurde dauerhaft ein Beispiel gesetzt, wie mehr Grün den Raum optisch verändern kann.

Im September 2022 haben wir schließlich durch ein Nachtreffen mit den Teilnehmer:innen der Ideenwerkstatt das Bürgerbeteiligungsverfahren zu den Freiflächen der Radbahn bzw. des Testfeldes offiziell abgeschlossen. Dort wurde der damalige Stand durch das Freianlagen-Planungsteam vorgestellt und gezeigt, was von den Ideen und Vorschlägen in die weiteren Planungen eingeflossen ist, was sich noch in Prüfung befindet und was aus welchen Gründen nicht umgesetzt werden kann.

Umsetzung der Empfehlungen im Testfeld

Ganz grundlegend und unabhängig von konkreten Vorschlägen zu Einzel-

maßnahmen hat die Planungsteam die von den Bürger:innen entwickelte Idee der »Inseln« aufgegriffen und konzeptionell weiter bearbeitet: So wurden für das Testfeld eine so genannte »Interaktionsinsel« sowie eine »Radinsel« geplant, die jeweils mit großzügigen Grünzonen verbunden sind. Die Entwurfsplanung mit Stand vom 7. März 2023 (Redaktionsschluss) setzt auf ca. zwei Drittel der Freiflächen des Testfeldes neue Grünflächen um, das heißt in 22 der 32 bisherigen Parknischen.

Außerdem konnten sehr viele Vorschläge der Bürger:innen konkret oder vom Ansatz her aufgenommen werden: Drei Viertel der final formulierten Vorschläge haben Eingang in die Planungen gefunden und werden auf dem Testfeld umgesetzt und probiert! Beispiele hierfür sind:

- Sitzgruppen zur Begegnung, Orte zum Ausruhen und Luft holen
- ungewöhnliche Angebote im öffentlichen Raum – Kaffeebar, Schließfächer, Tribüne, Sound-Spielplatz und Garten-Terrassen
- Services für Radfahrende – Radmülleimer, Säule mit Luftpumpe und Werkzeug
- nachhaltige Verwendung / Nutzung – z.B. durch Wiederverwendung der Betonpflaster
- ein eigenes, eindeutiges aber zurückhaltendes Leitsystem
- Info-Tafeln zum Projekt, Wegweiser etc. – inkl. Feedback-Box

Die Gründe, einige Ideen nicht aufzunehmen bzw. im Rahmen des Testfeldes nicht zu realisieren, sind vielfältig: Grundsätzlich mussten wir alles vor dem Hintergrund finanzieller, räumlicher aber auch rechtlicher Spielräume prüfen. Hinzu kamen spezifische städtische bzw. stadträumliche Gründe, die sich nicht verallgemeinern lassen: beispielsweise war kein Wasseranschluss möglich, die Betreibersuche für einzelne Objekte gestaltete sich schwierig und oftmals mussten verkehrliche Sicherheitsaspekte abgewogen werden.

Executive summary

In the spring and early summer of 2022, we as Reallabor Radbahn asked Berliners for their ideas for the open spaces of the planned test site in a multi-stage participation process. We wanted to know: What ideas and wishes do people have for the use and design of the public space under and alongside the viaduct of Berlin's U1 elevated metro line in Berlin-Kreuzberg?

Online-based collection of ideas

First, we used the participation platform mein.berlin to collect ideas for the design of the open spaces to the right and left of the planned cycle path for six weeks in February and March 2022. In total, we received 49 contributions with 69 exciting ideas. We sorted all the ideas by categories to get a good overview of the submitted use and design proposals.

With 20 suggestions from the »City & Green« category, most participants wanted urban greenery and other planting options for the open spaces next to the actual cycle path. In second place were 13 suggestions from the »Service & Cycling« – this includes, for example, public repair stations, bike washing facilities or parking spaces for cargo bikes.

Workshop with residents

Based on this collection of ideas, a workshop was held in mid-June 2022: For three half-days, 19 citizens from the districts bordering the cycle path discussed, supplemented and prioritized these proposals. Together with our external planning team, not only individual ideas were pursued further, but also conceptually elaborated: Under the guidance of an external moderation team, various possibilities for the design of the open spaces available in the test site were sketched out in small groups.

Instead of designing each parking niche on the test site individually, the participants agreed on so-called »island solutions«. For this - and for the stretch between these islands - many different suggestions came together: They ranged from a lot of greenery in combination with seating and a hawk dummy against pigeons to various path and information signs as well as bicycle parking facilities to drinking water fountains or possible (rainwater) sound installations. Many considerations also concerned higher-level aspects such as visual protection and orientation, safe and creative boundaries to other road users or lighting and supply options.

© Reallabor Radbahn

As final recommendations, the results have been with our planning team since the end of June 2022 and were a timely and thus immediate planning basis for the design of our test area.

Action days and follow-up

Already in August 2022, we were able to take up some of the ideas from the citizen participation on our action days and implement them to some extent. With few resources, we were able to show that the areas to the left and right of the path offer space to create additional, attractive offerings. Many of these were suggestions from the collection of ideas and the workshop. And with the unsealing of two initial parking bays and the transformation into a green oasis with seating, a lasting example was set of how more green can visually change the space.

In September 2022, we officially concluded the public participation process for the open spaces of the Radbahn and the test site by holding a follow-up meeting with the participants of the workshop. The external planning team presented the status at that time and showed what ideas and suggestions had been incorporated into the further planning, what was still being examined and what could not be implemented for what reasons.

Implementation of the recommendations on the test site

Quite fundamentally and independently of concrete proposals for individual measures, the planning team took up the idea of »islands« developed by the citizens and worked on it conceptually: Thus, a so-called »interaction island« and a »bicycle island« were planned for the test site, each of which is connected to generous green zones. The draft planning as of March 7, 2023 (editorial deadline) implements new green spaces on approx. two-thirds of

the open spaces of the test site, i.e. in 22 of the 32 previous park niches.

In addition, many of the citizens' suggestions could be taken up either concretely or in terms of their approach: Three-quarters of the finally formulated suggestions have found their way into the planning and will be implemented and tried out on the test site! Examples of this are:

- seating groups for meetings, places to rest and catch one's breath
- unusual offers in public space – coffee bar, lockers, stands, sound playground and garden terraces
- services for cyclists – bicycle waste bin, a column with an air pump and tools
- sustainable use / utilization – e.g. by reusing the concrete pavements
- a separate, clear but restrained signage system
- information boards about the project, signposts etc. – incl. feedback box

The reasons for not including some ideas or not realizing them within the framework of the test site are diverse: Basically, we had to check everything against the background of financial, spatial but also legal scopes. In addition, there were specific urban or spatial reasons that cannot be generalized: for example, no water connection was possible, it was difficult to find operators for individual objects and often traffic safety aspects had to be weighed up.

الملخص

في ربيع وأوائل صيف ٢٠٢٢، قمنا نحن في Radbahn Reallabor وضمن تشاركية متعددة المراحل، بسؤال فئات من سكان برلين عن تصوراتهم بما يخص المساحات المفتوحة المخطط تنفيذها في حقل الاختبار. وكان هدفنا هو أن نصل لمعرفة ما هي الأفكار والرغبات التي لدى الناس لتصميم واستخدام المساحة المفتوحة التي تقع تحت جسر خط سكة حديد U١ في برلين-كرويتسبيرغ؟

جمع الأفكار عبر شبكة الإنترنت

في شهر شباط /فبراير وشهر آذار/مارس ٢٠٢٢، أمضينا ستة أسابيع في جمع أفكار لتصميم المساحات المفتوحة من جهتي اليمين واليسار لمسار الدراجات المخطط له. قمنا بفعل ذلك عبر المنصة التشاركية mein.berlin، حيث تلقينا ٤٩ مشاركة بالإجمال تضمنت في تضمنت ٦٩ فكرة مثيرة للاهتمام. صنفنا جميع الأفكار في فئات بعد فرزها، بقصد الحصول على نظرة عامة وواضحة عما اقترحه المتشاركون عبر المنصة، من آراء وأفكار ورغبات فيما يتعلق باستخدام مسار الدراجات وطريقة تصميمه.

في ٣٠ اقتراحا من فئة «المدينة والأخضر»، رغب معظم المشاركين بمدينة خضراء وبإتاحة الإمكانية لزراعة المساحات المفتوحة المحادية لمسار الدراجات. وكانت الفئة الثانية «الخدمات والدراجة» التي أتت بـ١٣ اقتراحا – من بينها على سبيل المثال، توفير محطات مفتوحة لإصلاح أو غسيل الدراجات أو أماكن لركنها وأماكن أخرى لشحن بطارياتها.

ورشة جمع الأفكار مع السكان

استناداً إلى الأفكارالتي جُمعت عبر الإنترنت، عُقدت ورشة عمل في منتصف شهر حزيران/يونيو ٢٠٢٢ في ثلاثة أيام ونصف، قام خلالها ١٩ مواطنا من سكان المناطق التي تُجاور «الراد بان» بمناقشة تلك الآراء والمقترحات وإعطائها الأولوية كما قاموا بتطويرها واستكمالها. وبالتعاون مع فريق تخطيط المرافق الخارجية، تم متابعة الأفكار الفردية وليس ذلك وحسب، بل تم أيضاً تطويرها من الناحية المفاهيمية. إذ تم وبإدارة فريق الإشراف الخارجي، وضمن مجموعات عمل صغيرة، تحديد الإمكانيات المختلفة لتصميم وتشكيل المساحات المفتوحة المتاحة في مجال الاختبار.

وبدلا من تصميم مساحات ركن السيارات الموجودة حالياً في حقل الاختبار كل منها على حداً، اتفق المشاركون على ما سمّوه «حلول الجزيرة». وعليه - وبالنسبة للطريق بين هذه الجزر - أتت العديد من الاقتراحات ومنها: اقتراح توسيع المساحات الخضراء عن طريق زراعة النباتات على طرفي مسار الدراجات وأن توضع أيضا مقاعد للاستراحة والتقابل مع الآخرين، وأن يتم نشر شبكة لمنع تجمع الحمام في المسارات المختلفة. بالإضافة إلى وضع لوحات مرورية للدراجات وتأمين أماكن خاصة لركنها. بالإضافة إلى الاهتمام بالمرافق العامة كوضع محطات لمياه الشرب (تأتي مثلا من تجميع مياه الأمطار). واتفق الأكثرية على إعطاء أهمية عالية لمسألة الحماية ووضع الحدود المرئية كالأضواء مثلا وغيرها، لتأمين الحماية من المارة أو حماية راكبي الدراجات من حركة المرور.

وُضعت النتائج بأيدي فريق تخطيط المرافق الخارجية لدينا منذ نهاية شهر حزيران/يونيو ٢٠٢٢ كتوصيات نهائية¬¬، واتُخذت أساساً وأرضيةً لتخطيط وتصميم مجال الاختبار الخاص بنا.

العمل والاجتماعات اللاحقة

في شهر آب /أغسطس ٢٠٢٢، تمكّنا من تطبيق بعض الأفكار التي وصلتنا من مشاركات المواطنين وتنفيذها إلى حد ما. وبالرغم من نقص الموارد المادية، إلا أنّنا تمكنا من إظهار الإمكانيات التي يتيحها المسار في طرفيه الأيمن والأيسر لإضافة اقتراحات أخرى جيدة. الكثير من تلك الاقتراحات التي جاءت من تجميع أفكار المواطنين ومن ورش العمل أجمعت على فكرة «واحة خضراء» يتخللها مقاعد للجلوس، وقد تم تطوير مثال يُستند إليه، يُظهر كيف يمكن لزيادة اللون الأخضر، تغيير المظهر العام للمنطقة.

في شهر أيلول/سبتمبر ٢٠٢٢ في الاجتماع التالي، استُكملت عملية مشاركة المواطنين بأفكارهم ومقترحاتهم التي طرحوها في ورشة عمل الأفكار السابق ذكرها، والتي دارت حول تصميم المساحات المفتوحة في «الراد بان» وحقل الاختبار، كما تم عرض مخطط فريق تخطيط المرافق الخارجية السابق، وتمت المقارنة بين ما كان عليه وكيف أنه تغيّر بعد إضافة ودمج أفكار واقتراحات المواطنين إليه. كما تم عرض الاقتراحات التي لا تزال قيد الدراسة كما اقتراحات أخرى لا يمكن تنفيذها لأسباب مختلفة.

تنفيذ التوصيات في مجال الاختبار

بشكل أساسي ومستقل عن المقترحات المحددة للتدابير الفردية، أخذ فريق التخطيط فكرة «الجزر» التي طورها المواطنون وقام بالعمل عليها من الناحية المفاهيمية. فنتج عن ذلك،على سبيل المثال: التخطيط لما سُمي ب «جزيرة التفاعل» و «جزيرة الدراجة» في مجال الاختبار، بحيث تتصل كل جزيرة بالأخرى بمساحات خضراء واسعة. في مسودة التخطيط واعتبارا من ٧ آذار/مارس ٢٠٢٣ (كان الموعد النهائي للتحرير) تقرر تنفيذ مساحات خضراء جديدة على مساحة ما يقارب ثلثي المساحات المفتوحة في مجال الاختبار، أي على مساحة ٢٢ من أصل ٣٢ موقعا حاليا لوقوف السيارات.

بالإضافة إلى ذلك، أمكن تناول العديد من الاقتراحات المقدمة من المواطنين من حيث المبدأ أو بشكل ملموس كالتالي:
ثلاثة أرباع المقترحات النهائية وجدت طريقها إلى التخطيط ويتم تنفيذها واختبارها في مجال الاختبار!
ومن الأمثلة على ذلك:

- إ مقاعد للجلوس على طرفي المسار بهدف التلاقي والاستراحة أو حتى التقاط الأنفاس
- إتاحة عروض غير مألوفة في الأماكن العامة على طرفي المسار- كالمقاهي والخِزانات الفردية والمدرجات والألعاب الصوتية والتراسات الخضراء
- خدمات خاصة براكبي الدراجات - كسلة المهملات وخراطيم مياه ومضخة هواء وأدوات أخرى خاصة بالدراجات
- الاستخدام المستدام والاستفادة- على سبيل المثال عن طريق الاستفادة من الأرصفة الموجودة حاليا
- وذلك عن طريق نظام توجيه خاص بها، يكون واضحا على أن يتم التعاطي معها بحدود معينة
- لوحات معلومات عن المشروع وعلامات إرشادية للمسار والخ..–صندوق للملاحظات والتقييمات وصندوق آخر للأفكار الجديدة

إن أسباب عدم الأخذ ببعض الأفكار أو عدم تنفيذها في إطار مجال الاختبار كانت متعددة. إذ كان علينا فحص كل شيء استناداً إلى الإمكانيات المادية المتاحة لدينا كما أيضاً الإمكانيات المكانية والقانونية. بالإضافة إلى ذلك، كانت هناك أسباب تتعلق بالبنى التحتية للمدينة أو بأساسات المدينة التي لم تمكننا من الأخذ ببعض الأفكار. على سبيل المثال، لم يكن من الممكن الوصول إلى المياه لتنفيذ فكرة محطات الشرب، كما أنّه كان علينا في اغلب الأحيان الأخذ بجوانب السلامة المرورية كأولوية فيما يخص ذلك.

Özet

Radbahn projesi olarak 2022'nin ilkbaharında ve yaz başında, çok aşamalı bir katılım sürecinde Berlinlilere planlanan test alanının açık alanlar hakkındaki fikirlerini sorduk. Bilmek istediğimiz şuydu: Berlin-Kreuzberg' deki U1 metro hattının viyadüğünün altındaki kamusal alanın kullanımı ve tasarımı için insanların ne gibi fikirleri ve istekleri var?

Online fikir koleksiyonu

İlk olarak mein.berlin katılım platformunu kullanarak Şubat ve Mart 2022'de altı hafta boyunca planlanan bisiklet yolunun sağında ve solunda kalan açık alanların tasarımı için fikirler topladık. Toplamda 69 heyecan verici fikir içeren 49 katkı aldık. Sunulan kullanım ve tasarım önerilerine iyi bir genel bakış elde etmek için tüm fikirleri kategorilere göre sıraladık.

»Şehir ve Yeşil« kategorisinden gelen 20 öneri, bisiklet yolunun yanındaki açık alanlar için kentsel yeşillik ve daha değişik bitkilendirme seçeneklerini istedi. İkinci sırayı ise »Hizmet ve Bisiklet« kategorisinden gelen 13 öneri aldı. Bu öneriler arasında örneğin kamuya açık tamir istasyonları, bisiklet yıkama tesisleri ve büyük bisikletler için park alanları yer alıyor.

Bölge sakinleri ile fikir atölyesi

Bu fikir koleksiyonuna dayanarak, Haziran 2022 de bir fikir atölyesi düzenlendi: Üç yarım gün boyunca, bisiklet yolunu çevreleyen bölgelerde yaşayan 19 vatandaş bu önerileri tartıştı ve yeni fikirlerle zenginleştirdi. Açık alan planlama ekibimizle birlikte, sadece bireysel fikirler üretilmeyip, aynı zamanda gelen öneriler büyük proje çerçevesinde değerlendi: Bir sunucu ekibinin yardımı ile, küçük gruplar test alanında mevcut açık alanların tasarımı için çeşitli olasılıklar üretti.

Katılımcılar, test alanındaki her bir park alanını ayrı ayrı tasarlamak yerine, »ada çözümleri« olarak adlandırılan çözümler üzerinde anlaştılar. Bunun ve bu adalar arasındaki uzantı için birçok farklı öneri bir araya geldi. Bu öneriler, oturma yerleri, çok sayıda yeşillik, çeşitli yol ve bilgi işaretleri, bisiklet park yerleri, çeşmeler ve sanatsal eserler içeriyor. Ayrıca birçok fikir görsel koruma ve yönlendirme, diğer yol kullanıcıları için güvenli ve yaratıcı alanlar ve aydınlatma seçenekleri üzerine odaklandı.

Kesinleşen öneriler Haziran 2022'nin sonundan bu yana açık alan planlama ekibimizde mevcuttu ve test alanımızın tasarımı için iyi bir temel oluşturmuştur.

© Reallabor Radbahn

Aksiyon günleri ve daha sonraki toplantılar

Ağustos 2022 gibi aksiyon günlerimizde halkın katılımıyla bazı fikirler elde edip, bunlardan bazılarını uygulamayı başardık. Az sayıda imkanla, yolun sağında ve solunda kalan alanlarında çok az bir çaba ile çazip alanlar yaratabilineceğini gösterebildik. Bunların birçoğu fikir toplama ve atölye çalışmasından gelen önerilerdi ve şunu gösteriyordu: Şehir alanlarında yeşillik ve oturma kapasiteleri ne kadar büyük bir fark yaratabiliyor.
Eylül 2022'de, bisiklet yolu ve test alanının katılım sürecini, fikir atölyesi katılımcılarıyla yapılan bir diğer toplantıile resmi olarak tamamladık. Açık alan planlama ekibi projenin son halini bu toplantıda sundu ve hangi fikir ve önerilerin daha sonraki planlamaya dahil edildiğini, nelerin hala incelendiğini ve nelerin hangi nedenlerle uygulanamadığını gösterdi.

Test alanında önerilerin uygulanması

Planlama ekibi, bireysel önerilerden bağımsız olarak, vatandaşlar tarafından geliştirilen »adalar« fikrini somut bir şekilde ilerletti. Böylece, test alanı için bir »sosyalleşme adası« ve bir »bisiklet adası« planlanmıştır. Taslak planlama 7 Mart 2023 tarihi itibariyle (son düzenleme tarihi) test alanındaki açık alanların yaklaşık üçte ikisinde yeşil alanlar uygulamaktadır, yani önceki 32 park nişinin 22'sinde.

Buna ek olarak, vatandaşların önerilerinin birçoğu ya somut olarak ya da yaklaşım açısından ele alınabilir: Elde edilen önerilerin dörtte üçü planlamaya dahil edildi ve test alanında uygulanacak ve denenecek! Bunalardan bazıları şunlar:

- Toplantı için oturma grupları, dinlenmek ve soluklanmak için yerler
- Kamusal alanda alışılmadık teklifler - kahve barı, kilitli dolaplar, stantlar, ses oyun alanı ve bahçe terasları

- Bisiklet sürücüleri için hizmetler - bisiklet çöp kutusu, hava pompaları ve tamir aletleri
- sürdürülebilir kullanım, örneğin beton kaplamaların yeniden kullanılması
- özel bir işaret sistemi
- proje hakkında bilgi panoları, tabelalar ve geri bildirim kutusu

Bazı fikirlerin dahil edilmemesinin veya test alanı çerçevesinde gerçekleştirilmemesinin nedenleri çok çeşitlidir: Temel olarak, her fikri maddi ve yasal anlamda incelemek gerekiyor. Buna ek olarak, belirli kentsel nedenler vardı. Örneğin, su bağlantısı mümkün değildi, münferit nesneler için işletmeci bulmak zordu ve genellikle trafik güvenliği hususlarının tartılması gerekiyordu.

1. Hintergründe · Projekt, Testfeld und Beteiligung

Das Projekt »Reallabor Radbahn« ist aus der Idee einer neun Kilometer langen, überdachten Radstrecke entlang des Hochbahn-Viadukts der U1 mitten durch Berlin entstanden; diese Idee des Verein paper planes e.V. wurde erstmals im Winter 2015 via Social Media veröffentlicht. Seitdem entwickelte der Verein diese Idee kontinuierlich weiter und konnte 2019 das **Förderprojekt Reallabor Radbahn** einwerben – als »Nationales Projekt des Städtebaus«, das von Bund und Land Berlin gefördert wird.

Ziel und Gegenstand des Reallabor Radbahn ist die **partizipativ-planerische Ausgestaltung und Realisierung eines Testfeldes** in Berlin-Kreuzberg – neben einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und der Anfertigung fachlicher Studien. Hierdurch soll sowohl das Radfahren unter dem Viadukt als auch die Nutzung und Gestaltung der Freiflächen links und rechts entlang des Weges entworfen, ausprobiert, getestet und evaluiert werden.

In diesem Zusammenhang ist der vorliegende Bericht zu sehen: Er dokumentiert das 2022 durchgeführte Bürgerbeteiligungsverfahren zur Freiflächengestaltung des Testfeldes, welches neben der Beteiligung von Stakeholdern und Fachexpert:innen die wichtigste Säule in unserer Öffentlichkeitsbeteiligung darstellt. Mit diesem Bericht möchten wir

- unseren Beteiligungsprozess beschreiben und offenlegen,
- die komplexen Schnittstellen und Co-Abhängigkeiten mit einer direkten planerischen Umsetzung thematisieren und reflektieren,
- die Weiterarbeit mit den Ergebnissen transparent machen.

Wir hoffen, mit dieser Veröffentlichung eine Hilfestellung und Blaupause für vergleichbare Vorhaben bieten zu können.

1.1 Idee und Planungen zum Testfeld

Der städtische Raum, der als **Testfeld** zur Verfügung steht,

- liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, zwischen den U-Bahnhöfen Görlitzer Bahnhof und Kottbusser Tor
- befindet sich unterhalb des U-Bahn-Viadukts im Bereich Skalitzer Straße / Mariannenstraße,
- ist zweihundert Meter lang und
- umfasst neben der Spur in der Mitte zusätzlich 32 so genannte Nischen, die durch die Stützen des Viaduktes voneinander abgegrenzt werden.

Die Umsetzung eines Radwegs folgt maßgeblich verkehrsrechtlichen Vorgaben; der zentrale Gestaltungs- und Beteiligungsgegenstand sind die beidseitig der Radwegestrecke verlaufenden Randstreifen. Diese Freiflächen sollen so aktiviert werden, dass sie verschiedenen Nutzungen gerecht werden und den lokalen räumlichen Anforderungen und Bedarfen entsprechen.

Diese Randflächen haben eine durchschnittliche Tiefe von drei bis vier Metern und sind geprägt durch die Stützen des Hochbahn-Viadukts mit einem Stützenabstand von ca. elf Metern. Insgesamt nehmen diese Flächen rund 16 Prozent des gesamten Straßenquerschnitts ein. Die Ausgestaltung dieser Flächen hat also maßgeblichen Einfluss auf die Wahrnehmung, das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraumes. Zugleich bieten sie

Stadtraum unter dem Viadukt der U-Bahn Linie 1, im Frühjahr 2022

ein **Flächenpotenzial für Angebote im öffentlichen Raum**, die keinen Platz auf den ohnehin von hohem Nutzungsdruck geprägten Seitenräumen sowie Rad- und Gehwegflächen haben. Derzeit sind die Randstreifen entlang der geplanten Radwegeflächen weitgehend versiegelte, befestigte Flächen und werden zumeist als PKW-Parkplätze genutzt. Mit der Gestaltung der Flächen zu neuen Grün- und Aufenthaltsräumen erfolgt auch ein weiterer Beitrag zu mehr Biodiversität und Klimaanpassung.

Die Gestaltungs- und Nutzungsvorschläge aus den unten vorgestellten Beteiligungsformaten waren Planungsvorgaben für das beauftragte Büro der Freianlagenplanung (fabulism GbR + Lysann Schmidt Landschaftsarchitektur), die diese

- im Rahmen der Vor- und Entwurfsplanung auf technische Machbarkeit geprüft,
- in ihre Planung integriert und
- ein gestalterisches Gesamtkonzept entwickelt haben.

Im weiteren, standardisierten Planungsverlauf folgte die Genehmigungsplanung, bei der die erarbeitete Planung mit genauen Positionen, Anzahl der Objekte, Oberflächen, Beleuchtung, Begrünungen etc. durch verschiedene Instanzen auf Bezirksebene (u.a. Straßen- und Grünflächenamt, Untere Denkmalschutzbehörde, Veterinäramt) und durch andere Planungsbeteiligte (BVG, BSR, Stromnetz Berlin, Netz- und Leitungsbetreiber) final abgestimmt und geprüft werden. Daran schloss sich die Detailplanung an, in der die genaue Ausführung einzelner Bauteile und Objekte detailliert geplant wurde. Die letzten Planungsphasen beinhalten die Ausschreibung und Beauftragung von Firmen sowie die eigentliche Bauausführung.

1 Gemäß Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI), Abschnitt 2 Landschaftsplanung.

1.2 Gegenstand, Zielsetzung und Format der Bürgerbeteiligung

Initiativen, die sich wie Reallabor Radbahn mit dem öffentlichen Raum befassen, wirken sich automatisch auf alle Personengruppen aus, die diesen nutzen oder zukünftig nutzen wollen. Demzufolge ist Beteiligung – zusammen mit Kom-

munikation und Öffentlichkeitsarbeit – ein wesentlicher Bestandteil für Reallabor Radbahn. Die **Idee des Miteinander-Stadt-Machens** bestimmt unser Vorgehen. Wir möchten dabei einen zugänglichen Stadtraum erschaffen, der von der Gemeinschaft inspiriert und kultiviert wird, die diesen nutzt.

Dafür gilt es, zwei grundverschiedene Logiken und Bedarfe zusammenbringen, die sich aus der Verschneidung von Planung und Partizipation unmittelbar ergeben: Beteiligung ist ein iterativer, ergebnisoffener und unabgeschlossener Prozess, in dem Ergebnisse sukzessive diskutiert und verhandelt werden. Der Einbezug von Beteiligungsergebnissen in die bestehenden Planungsabläufe bedingt aber, dass diese termingerecht stehen, festgeschrieben und operationalisiert werden können. Denn nur so können sie auch umgesetzt und realisiert werden.

Eines der wichtigsten Anliegen für die Beteiligungsmaßnahmen des Reallabor Radbahn war es daher, **möglichst frühzeitig möglichst viele Menschen** in die Planungen des Testfeldes einzubeziehen, das heißt zu einem Zeitpunkt, zu dem **Vorschläge, Hinweise und Ideen von Bürger:innen** für die konkreten Freianlagenplanungen berücksichtigt und eingearbeitet werden können.

→ Daneben wurden auch andere Interessengruppen an den Testfeld- bzw. Freiflächen-Planungen beteiligt: So fand beispielsweise am 25. Oktober 2022 die öffentliche Veranstaltung »Barrierefreies Testfeld?« statt, auf der wir wichtige Rückmeldungen und Hinweise zu den Testfeld-Planungen aus Sicht zumeist marginalisierter Gruppen bekommen haben. Außerdem diskutierten wir auf einem fachöffentlichen Workshop am 1. November 2022 über »Flächenpotenziale für mehr grün-blaue Infrastrukturen im öffentlichen Raum. Umsetzungsmöglichkeiten unter der Berliner Hochbahn« und erhielten auch hier zahlreiche Anregungen und Empfehlungen für mögliche Bewässerungsoptionen für die Grünflächen des Testfeldes.

In unseren »Leitlinien für Beteiligung«[2] hatten wir grundsätzlich formuliert, was wir unter Öffentlichkeitsbeteiligung verstehen, welche Ziele wir damit verfolgen und wie wir sie konkret gestalten wollen: Mit den Möglichkeiten der informellen Beteiligung war es uns zentral wichtig, dass die Menschen unmittelbar an Planungs- und Entscheidungsprozessen für das Testfeld mitwirken (Konsultation) und teilweise auch mitentscheiden (Kooperation); damit ging Beteiligung hier deutlich über die reine Information hinaus.

2 siehe »Leitlinien für Beteiligung« des Reallabor Radbahn (2021)

3 Aus Ressourcengründen sind unsere partizipativen Angebote vorwiegend in deutsch und (teilweise) englisch; Informationen halten wir in fünf Sprachen bereit.

Bereits im Rahmen der von uns 2021 beauftragten Potenzial- und Risikoanalyse waren uns partizipative Elemente wichtig: So fand im Sommer 2021 eine digitale Stakeholder-Werkstatt statt: Dort hatten wir mit ca. 50 Teilnehmenden die bis dahin erarbeiteten Analyseergebnisse und mögliche Lösungsansätze anhand von vier ausgewählten Teilräumen mit einer großen Bandbreite von unterschiedlichen Akteur:innen diskutiert; wir haben mögliche Lösungsvorschläge für die ausgewählten Teilabschnitte erarbeitet und Schlussfolgerungen mit Bezug zur Gesamtstrecke zusammengetragen sowie nach der technischen Machbarkeit für einen Teilabschnitt in Kreuzberg gefragt. Die Ergebnisse der Werkstatt flossen unmittelbar in die Finalisierung der Analyse ein, die ihrerseits wesentliche Grundlage für unsere Weiterarbeit für die Testfeldplanungen war.[4]

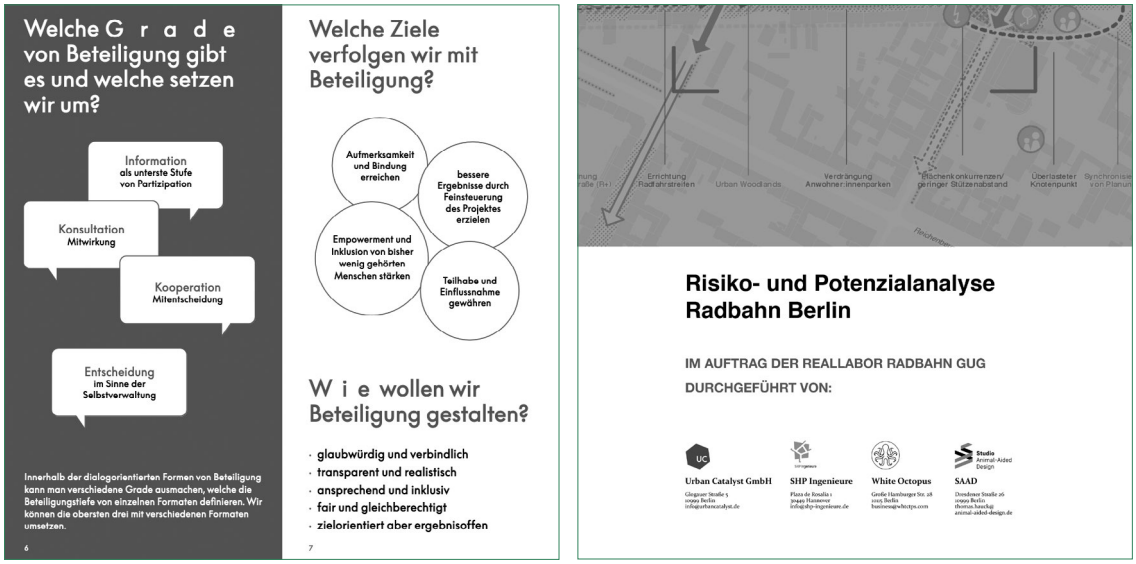
Für die Konzeption unseres konkreten Beteiligungsverfahrens im Rahmen des Testfeldes war es elementar, einen glaubwürdigen und verbindlichen Prozess aufzusetzen, reale Gestaltungsspielräume aufzuzeigen sowie transparent und realistisch mit den Erwartungshaltungen der Menschen umzugehen: Dazu gehörte unter anderem:

- frühzeitig, konstant und deutlich zu formulieren, welchen Einfluss die Öffentlichkeitsbeteiligung auf das Projekt nehmen kann und an welcher Stelle das nicht (mehr) möglich ist,
- ein gleichermaßen zielorientiertes aber ergebnisoffenes Herangehen sicherzustellen, zum Beispiel durch eine externe Moderation,
- im Nachhinein Rechenschaft abzulegen, was mit den Ergebnissen passiert, das heißt, was in welchem Rahmen aufgenommen wurde und was aus welchen Gründen nicht.

Auch gehörte hier unbedingt dazu, die **zeitlichen, finanziellen und institutionellen Rahmenbedingungen** klar zu benennen: Als zeitlich befristetes (bis Ende 2023) und finanziell klar definiertes Förderprojekt aus Bundes- und Landesmitteln (insgesamt 3,3 Mio Euro) ist es im Rahmen des Reallabor Radbahn möglich, die Idee der Radbahn in einem kleinen Teilstück in Berlin-Kreuzberg als so genanntes Testfeld zu realisieren und – wie der Name schon sagt – im realen, öffentlichen Raum zu laborieren und Dinge zu testen. Die Umsetzung ist nur in en-

4 vgl. Potenzial- und Risikoanalyse Radbahn Berlin. 2021; Dokumentation und Ergebnisse der Werkstatt sind dort in Kapitel 3.4 (Analyse, Stakeholder-Werkstatt, ab S. 68) sowie in Kapitel 7.6 (Anhang, Dokumentation Werkstatt, ab S. 160) des Gesamtdokumentes zu finden.

5 im Detail siehe www.radbahn.berlin



links: Ausschnitt aus unseren »Leitlinien für Beteiligung« (2021, Seiten 6/7); rechts: Cover unserer »Risiko-und Potenzialanalyse« (2021)

ger Kooperation mit mehreren Akteuren der Berliner Stadtverwaltung auf Bezirks- und Landesebene sowie stadtweiten Versorgungsunternehmen und Behörden (Verkehrsbetriebe, Stadtreinigung, Denkmalschutz, Stromnetz, Polizei etc.) möglich. Entsprechend komplex und langwierig sind Planungs- und Genehmigungsprozesse. Außerdem unterliegen wir den rechtlichen Rahmenbedingungen und den verkehrlichen Richtlinien für formale Planungs- und Bauverfahren.

Unserem Anspruch gemäß, möglichst viele Menschen zu erreichen, adressieren wir mit unserer Arbeit grundsätzlich sowohl eine breite, allgemeine Öffentlichkeit, resp. Bürger:innen sowie verschiedene organisierte Akteursgruppen und Interessenvertretungen im Sinne von Stakeholdern. Die Beteiligung von Bürger:innen zielt dabei immer auf die **größtmögliche Heterogenität**. Unser Reichweiten-Fokus für Partizipation liegt eindeutig in Kiez, angrenzenden Bezirken sowie Berlin (und weniger inter- bzw. national). Klarer Schwerpunkt der partizipativen Ansprache sind alle Menschen und Initiativen im Kiez bzw. entlang der Strecke, v.a. in ihrer Rolle als Anwohnende.

6 zusammengefasst aus unseren »Leitlinien für Beteiligung« (2021)

Unter den eben ausgeführten Maß- und Vorgaben bestimmten sich Ziel und Anspruch dieses Beteiligungsprozesses; zugleich definieren sie ganz wesentlich Gegenstand, Zeitpunkt und Umfang für das konkrete Format:

Neben den oben genannten zeitlichen und finanziellen Rahmenbedingungen waren weitere **grundlegende Eckdaten bzw. Entscheidungen das Testfeld betreffend** bereits in

einer sehr frühen Phase des Projektes – teilweise bereits bei Antragstellung – von den Projektverantwortlichen zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen der Bezirks- und Senatsverwaltungen getroffen worden: Das Testfeld

- soll unter dem Viadukt der U-Bahn-Line 1 in Berlin-Kreuzberg sein und zwischen den U-Bahnhöfen Görlitzer Bahnhof und Kottbusser Tor entstehen,
- kann aus verschiedenen Ressourcengründen (nur) ca. 200 Meter lang sein,
- soll beispielhaft für die Gesamtstrecke einer neun Kilometer langen Radbahn durch Berlin sowie exemplarisch für ähnliche Projektvorhaben stehen,
- soll gemäß Förderbescheid in erster Linie einen Radweg unter dem Viadukt realisieren und
- muss natürlich verkehrsrechtliche und planerische Vorgaben berücksichtigen.

Die Entscheidung für ein Teilstück in Kreuzberg bzw. den Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg war ganz wesentlich einem sehr proaktiven Bezirksamt geschuldet, das in Berlin u.a. in puncto Fahrradverkehr wegweisend ist. Es war außerdem beabsichtigt, einen Ort hoher städtischer Dichte und heterogener angrenzender Infrastruktur zu wählen, um von der Radbahn ausgehende Effekte leichter bemessen zu können. Die Bevölkerungsstruktur rund um das definierte Testfeld ist sehr divers und aktiv, weshalb hier die größten Herausforderungen und ehrlichen Gegenstimmen zu erwarten waren. Wenn es gelingt, gemeinsam mit den Anwohner:innen ein Testfeld zu planen und zu bauen, das auf die lokalen Bedarfe und Wünsche reagiert, wäre das für Reallabor Radbahn der größte Erfolg.

Ort, Lage, Ausdehnung sowie grundsätzliche Nutzung des Testfeldes waren als wesentliche Eckdaten also schon früh definiert und boten wenig bis keinen Spielraum für die Beteiligung von Bürger:innen.

→ Zukünftig könnte überlegt werden, die (kommunalen) Entscheidungsspielräume noch frühzeitiger zu öffnen und Bürger:innen noch eher in stadtplanerische bzw. städtebauliche Überlegungen und Projekte einzubeziehen oder aber die entsprechend notwendigen Vorannahmen, Rahmenbedingungen und bereits getroffenen Entscheidungen transparent wie nachvollziehbar zu kommunizieren.

7 Diese U-Bahn-Linie fährt außer in Kreuzberg auch in den Bezirken Schöneberg und Charlottenburg oberirdisch auf einer Hochbahn; demzufolge wären grundsätzlich auch dortige Areale bzw. diese beiden Bezirke infrage gekommen. Die Entscheidung für Kreuzberg bzw. die konkrete Teilstrecke machten wir frühzeitig auch unter den FAQs, Frage 13 – Wo wird das Testfeld entstehen und warum gerade dort? – auf unserer Webseite transparent.

Offene und realistische Gestaltungsspielräume für das Testfeld ergaben sich aber dennoch in einem ganz wesentlichen Umfang für das Testfeld. Denn links und rechts neben der geplanten Radspur sollten attraktive Freiflächen zur alternativen Nutzung entstehen, die gleichberechtigt neben dem Radfahren genutzt und dementsprechend kreativ geplant und gestaltet werden sollten. Insofern stellten sich folgende konkret umsetzungsrelevante Fragen:

- Wie kann das Testfeld über planerische Vorgaben hinaus gestaltet werden?
- Welche Angebote sind neben der Radspur aus Sicht von Bürger:innen sinnvoll?
- Welche Infrastruktur (Papierkörbe, Haltestangen etc.) sowie Informationen (geografische Verortungen und Entfernungen, Touristisches, etc.) o.ä. brauchen bzw. wünschen sich die Nutzenden?
- Was sind weitere Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, beispielsweise auch für die anrainenden Gewerbe o.ä.?

Nach diesen Überlegungen verfestigte sich zunehmend der **Beteiligungsgegenstand**: die Freiflächengestaltung des Testfeldes.

Da wir mit diesem partizipativen Format Planungs- und Genehmigungsprozesse vorbereitend begleiten wollten, ohne sie zu verzögern, musste die Beteiligung dementsprechend zeitlich wie inhaltlich konzipiert werden. Folgerichtig hieß das, konsequent von hinten zu denken: Wann braucht das Freianlagen-Planungsteam welche Ergebnisse und mögliche Inputs etc., damit diese gut und realistisch in die jeweiligen Planungsphasen eingebracht werden können?

Erst Anfang des Jahres 2022 konnten wir aufgrund diverser Verzögerungen interner Arbeitsabläufe sowie externer Absprachen definieren und abschätzen, dass bis spätestens Mitte Juni 2022 die Ergebnisse aus einer Bürgerbeteiligung zu der skizzierten Fragestellung vorliegen müssen, damit diese in der Vor- und Entwurfsplanung geprüft und für die Freiflächen realistisch berücksichtigt werden können. Insofern war es eine konzeptionelle Herausforderung, einen Beteiligungsprozess aufzusetzen, der sowohl o.g. Ansprüchen und

Zielen von Bürgerbeteiligung genügt als auch die zeitlichen wie inhaltlichen Notwendigkeiten im Blick hatte.

Vor diesen Hintergründen wollten wir Formate finden, die möglichst viele Menschen ansprechen bzw. beteiligen und anhand eines mehrstufigen Prozesses fundierte und diskursiv ausgehandelte Vorschläge und Ideen zum Ergebnis haben. Außerdem war es uns grundlegend wichtig, ein Beteiligungsverfahren aufzusetzen,

- was durch verschiedene Schritte unterschiedliche Zielgruppen anspricht bzw. Reichweiten erfährt,
- thematisch die gleiche Fragestellung verfolgt,
- zeitlich und inhaltlich aufeinander aufbaut und so die Ergebnisse kondensiert werden können und
- in einem Ergebnisdokument mündet, was in seinen Zwischenschritten transparent ist.

Als Ergebnis all dieser Überlegungen wurde ein **mehrstufiger Beteiligungsprozess mit folgenden Eckdaten** aufgesetzt:

Beteiligungsgegenstand	**Freiflächengestaltung des Testfeldes**	
Ziel	Sammlung von Vorschlägen, individuelle Meinungen	Diskussion und Schärfung, diskursives Aushandeln
Zielgruppe	breit und offen zugänglich	heterogene Gruppe aus Anwohnenden
Teilnehmende	offene Zahl, anonyme Personen	definierte Zahl, nach Losverfahren
Format	**Online-Beteiligung**	**Präsenz-Beteiligung**
zeitlicher Rahmen	sechs Wochen, Ende Februar bis Anfang April 2022	drei halbe Tage, in einer Woche im Juni 2022
Methode	kartenbasierte Ideen-sammlung	dreiteilige Ideenwerkstatt
Beteiligungsrahmen	via Plattform mein.berlin	vor Ort und digital
Rechenschaft	Aufbereitung und Veröffent-lichung der Ergebnisse, als Grundlage für Ideenwerkstatt	Vorstellung der Planungen auf Nachtreffen im September 2022
Sichtbarkeit	Umsetzung / Bau des Testfeldes und Möglichkeit der Überprüfung	

Konzeptionelle Eckdaten zum mehrstufigen Beteiligungsprozess »Reallabor Radbahn · Stadtraum gemeinsam gestalten«

2. Online-Ideensammlung auf mein.berlin

Für den ersten Teil unseres Beteiligungsverfahrens war es uns wichtig, möglichst viele Menschen in der Stadt anzusprechen und deren individuelle Meinungen, Ideen und Vorschläge zu sammeln. Die berlinweite und -bekannte Online-Beteiligungsplattform mein.berlin bot uns eine sehr gute Möglichkeit, das Anliegen des Reallabor Radbahn einem breiten Publikum vorzustellen sowie die Berliner:innen konkret an unserem Projekt in Berlin-Kreuzberg zu beteiligen. Unsere Präsenz auf dieser Plattform startete im November 2021 und ist seither ein wichtiges »Schaufenster« für all unsere Informations-, Gesprächs- und Beteiligungsangebote sowie deren Ergebnisse.

2.1 Plattform und Methode (kartenbasierte Ideensammlung)

Als ein Berliner Projekt mit Beteiligungsanliegen und als öffentlich gefördertes Projekt mit (anteiligen) Mitteln des Landes Berlin war es uns als Reallabor Radbahn möglich, die Online-Beteiligungsplattform mein.berlin zu nutzen: Diese wurde 2015 aufgesetzt und ist seither das zentrale Angebot zur Bürgerbeteiligung des Landes Berlin. Die Plattform basiert auf der Software Adhocracy als Open-Source, die vom gemeinnützigen Liquid Democracy e.V. aus Berlin entwickelt wurde.[8]

Die Plattform aktiv nutzen und mitmachen können alle Menschen, die sich für die Gestaltung unserer Stadt interessieren. Allerdings ist dafür eine, wenn auch niedrigschwellige Registrierung nötig: Man benötigt für die Anmeldung lediglich eine E-Mail-Adresse, einen Benutzernamen und ein Passwort. Auf mein.berlin.de wird nur der angegebene Nutzername öffentlich angezeigt, den man bei der Registrierung frei wählen kann. Anbieterseitig ist ebenfalls eine Registrierung sowie eine Freischaltung seitens der verantwortlichen Senatskanzlei nötig. Um »einen offenen Austausch in einer angenehmen Atmosphäre« sicherzustellen, bitten die Verantwortlichen

8 vgl. https://mein.berlin.de/ueber-meinberlin

der Seite um die Einhaltung von grundlegenden Diskussionsregeln, die in der »Netiquette« zusammengefasst sind.

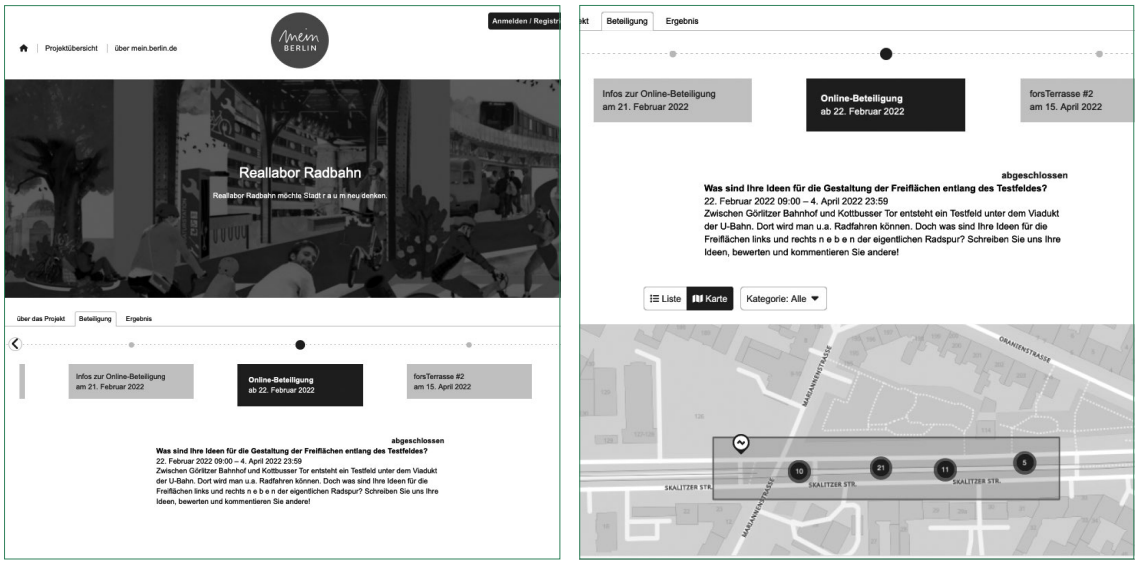
9 Weitere Hilfestellungen und allgemeine Informationen sind auf der Plattform unter »Hilfe« zu finden.

Die Plattform bietet in einer vorgegebenen Struktur die Möglichkeit, sein **(1) Projekt** grundlegend vorzustellen, verschiedene **(2) Beteiligungsformate** zu nutzen sowie die **(3) Ergebnisse** und Weiterarbeit transparent zu machen. Für die eigentliche Online-Beteiligung stehen ein Dutzend unterschiedlicher Beteiligungsmodule zur Verfügung: Neben »Brainstorming« und »Kiezkasse« ist auch »Textdiskussion« und »Umfrage« möglich. Für unsere Fragestellung (Ideen zur Freiflächengestaltung des Testfeldes, siehe oben) haben wir uns für die »kartenbasierte Ideensammlung« entschieden: Denn die Gestaltung des Testfeldes muss sich zum einen den lokalen räumlichen Gegebenheiten anpassen und sich durch Konzeption und Ausgestaltung in den Ort fügen. Zum anderen muss für konkrete Nutzungsmöglichkeiten an diesem Ort die Umgebung bekannt sein.

Um später die eingebrachten Ideen leichter überblicken und quantifizieren zu können, haben wir die im Modul angelegte Möglichkeit der Kategorisierung genutzt. Wir wollen damit den Fokus auf verschiedene Nutzungsmöglichkeiten lenken (und weniger auf eine beispielsweise ästhetische Gestaltung einzelner Objekte). Konkret stellten wir sechs mögliche Rubriken zur Wahl, denen jede Idee zugeordnet werden sollte:

- Stadt & Grün
- Service & Rad
- Ausstellen & Verkaufen
- Erholen & Verweilen
- Sport & Spiel
- oder ganz was anderes

Einen optischen Eindruck von der Seite liefern die beiden Screenshots auf Seite 24.



Screenshots der Beteiligungsseite des Reallabor Radbahn auf mein.berlin.de

2.2 Eckdaten und Bewerbung

Unsere Online-Ideensammlung lässt sich mit folgenden Eckdaten beschreiben:

- **Laufzeit** – sechs Wochen, 22. Februar bis 4. April 2022
- **Plattform** – mein.berlin – Beteiligungsplattform des Landes Berlin
- **Methode** – kartenbasierte Ideensammlung
- **Fragestellung** – Was sind Ihre Ideen für die Gestaltung der Freiflächen entlang des Testfeldes?
- **Aufgabe** – Zwischen Görlitzer Bahnhof und Kottbusser Tor entsteht ein Testfeld unter dem Viadukt der U-Bahn. Dort wird man u.a. Radfahren können. Doch was sind Ihre Ideen für die Freiflächen links und rechts neben der eigentlichen Radspur? Schreiben Sie uns Ihre Ideen, bewerten und kommentieren Sie andere!

Um die Menschen auf unser Projekt aufmerksam zu machen und sie zur Ideensammlung einzuladen, haben wir sehr viele Aktivitäten entwickelt: Über die gesamte Laufzeit von sechs Wochen haben wir verschiedene Ansprachen über diverse Medien und Kanäle gestreut, waren aktiv mit den Medien im Gespräch und haben Anwohnende und Gewerbetreibende direkt eingeladen. Im Einzelnen:

zum Start – am 22.02.2022

- Verbreitung auf eigener Webseite und Social-Media-Kanälen
- Versand einer Pressemitteilung sowie aktive Pressearbeit
- Erstellung und Druck einer Mitmach-Postkarte
- begleitendes Radbahn-Gespräch am 24.2.2022
- Versand eines Newsletters
- E-Mailversand an Kooperations- und weitere Partner:innen inkl. Beirat sowie Initiativen und Akteure im Kiez

weitere Aktivitäten – über die Laufzeit

- Radio-Interview, radioEins, Die Sonntagsfahrer (inkl. Hinweis auf Online-Beteiligung) – 06.03.2022
- Presse-Artikel, Märkische Oderzeitung (inkl. Hinweis auf Online-Beteiligung) – 12.03.2022
- Postkarten und Aushänge für die Anwohnenden des Testfeldes – 17.03.2022

Einladung zur Online-Beteiligung mittels Postwurfsendung und Aushängen im Kiez

abschließende Aktivitäten – letzte Woche

- Briefeinwurf an angrenzende Gewerbetreibende (inkl. Projektflyer, Hinweis auf mein.berlin und Radbahn-Gespräch)
- begleitendes Radbahn-Gespräch am 31.03.2022
- Reminder auf eigener Webseite sowie eigenen Social-Media-Kanälen

- E-Mail-Reminder an Kooperations- und andere Projektpartner:innen inkl. Beirat

└——→ Das heißt in der Zusammenfassung, dass sehr viele verschiedene Bemühungen und Aktionen für die Bekanntmachung und Einladung zur Teilnahme nötig waren. Unbedingt hilfreich für eine breitmögliche Streuung sind dabei vor allem ein großes eigenes Netzwerk, entsprechende Multiplikator:innen, enge Kontakte zu unterschiedlichen Medienvertreter:innen, eine gute Öffentlichkeitsarbeit sowie – wie in unserem Fall möglich – die direkte Ansprache der Menschen vor Ort. Hierfür müssen ausreichend Ressourcen bereitgestellt werden.

Neben diesen Instrumenten der Einladung hatten wir nähere Informationen zur Online-Beteiligung eigens auf einer »Info-Seite« auf mein.berlin buchstäblich vorgeschaltet. Dort informierten wir – quasi an Ort & Stelle – über Hintergründe und Zielsetzung, unsere Fragestellung sowie den weiteren Umgang mit den Ergebnissen (siehe Reiter »Infos zur Online-Beteiligung«, 21. Februar 2022)

2.3 Ergebnisse und Weiterarbeit

Nach sechs Wochen Laufzeit endete die aktive Online-Beteiligungsphase am 4. April 2022. Wir erhielten insgesamt **49 Beiträge mit 69 Ideen und 67 Kommentaren**. Im Einzelnen:

- 48 Beiträge mit 68 Ideen (online) + 1 Beitrag und 1 Idee (per E-Mail)
- 41 verschiedene Personen haben Vorschläge eingebracht
- Die allermeisten Beiträge wurden bewertet (41 von 49).
- Über die Hälfte der Beiträge wurde kommentiert (31 von 49).
- Mit 67 Kommentaren bei 31 Beiträgen erfolgte ein reger Austausch.
- Die meisten Vorschläge fielen in die Rubrik »Stadt & Grün« (20).
- Die wenigsten Vorschläge stammten aus den Rubriken »Sport & Spiel« bzw. »oder ganz was anderes« (jeweils 5).
- Die Netiquette wurde immer eingehalten: Es war zu keiner Zeit ein Eingreifen der Moderation nötig;

es erfolgten keine Löschungen wegen unsachlicher Beiträge.

Auf der Plattform wurden unsererseits die genannten sechs Kategorien für mögliche Ideen vorgeschlagen. In der Auswertung haben wir die originale Zuordnung der Teilnehmenden jedoch aus zwei Gründen aufgehoben und händisch (im Doppelcheck) zugeordnet: Zum einen steckten oft hinter einem Eintrag mehrere Ideen, die ver-einzelt und jeweils gesondert zugeordnet wurden; und zum anderen wurde oft die automatische Voreinstellung (Stadt & Grün) unverändert übernommen, ohne dass die jeweiligen Beiträge hier inhaltlich reingepasst hätten.

Neben den genannten Rubriken gab es etliche Einträge bzw. Ideen, die auf »Allgemeines« bzw. eindeutig »Verkehrliches« zielten: Sieben Vorschläge waren allgemeine Hinweise zum Projekt und vier betrafen verkehrliche Aspekte der Planungen; die restlichen 58 der 69 eingebrachten Ideen betrafen die Freianlagen. Für die Auswertung wurden die beiden neuen Kategorien mit aufgenommen; sie wurden für die verkehrlichen Planungen sowie für die allgemeine Projektentwicklung berücksichtigt. Für die Freianlagenplanung spielten sie im Weiteren allerdings keine Rolle.

Rubrik	Anzahl der Ideen
Stadt & Grün	20
Service & Rad	13
Ausstellen & Verkaufen	8
Allgemeines	7
Erholen & Verweilen	7
Sport & Spiel	5
Oder ganz was anderes	5
Verkehrliches	4

Ergebnisse der Online-Ideensammlung, Ideen zur Freiflächengestaltung des Textfeldes, nach Rubriken

Viele Ideen wurden von verschiedenen Personen sehr ähnlich formuliert; diese wurden in der Auswertung zusammengeführt. Teilweise waren auch in den Kommentaren neue Ideen »versteckt«, die durch die oben erwähnte händische Auszählung gut mit erfasst werden konnten. Datum und Benutzername spielten für die Auswertung keine Rolle.

10 Die Grenzen des händischen Zählens und Zuordnens liegen sicherlich in der Anzahl der insgesamt eingebrachten Vorschläge. In unserem Fall lagen die Rückmeldungen im zweistelligen Bereich, sodass dieses Vorgehen möglich war.

In der Rubrik **»Stadt & Grün«** wurden die meisten Vorschläge (20) eingebracht (im Detail, hier wie im Folgenden, siehe Materialsammlung 1):

- Die weitaus meisten Vorschläge umfassten konkrete Maßnahmen zur Begrünung mit »kleinen pflegeleichten Bäumen« oder »integrierten Sitzmöglichkeiten«, »Hochbeeten« oder »optisch durchlässigen niedrigen Gewächse« etc.
- Einige Vorschläge umfassten auch wasser-relevante Maßnahmen wie »Regenwasserspeicher«, »Miniteiche« oder »Gräben für ablaufendes Wasser«; auch »WC- und Duschhäuschen« wurden genannt.
- Vereinzelt wurden »Orientierungshilfen« oder »Wegeleitsysteme« vorgeschlagen.
- Und auch der »Schutz vor Tauben und Taubenkot« wurde angeführt.

Aus der Rubrik **»Service & Rad«** stammen insgesamt 13 Vorschläge wie beispielsweise

- »Haltegriffe« und »Geländer zum Fußabstellen«,
- »Bike & Ride-Angebote« oder »Stellplätze für Lastenräder«,
- »Fahrradservice« und »Repair-Station« oder auch »Ladestationen für E-Bikes« und »Fahrradwaschanlage«,
- Aspekte der Beleuchtung wie »Leuchtsignale zur Geschwindigkeitsoptimierung« oder ein »innovatives Beleuchtungskonzept«.

Dem Bereich **»Ausstellen & Verkaufen«** lassen sich acht Ideen zuordnen: Sie reichen von »Stellflächen für Bike-Imbiss« und »Café Bike« über »Wände und Raum für Kunst« und »Kunst- und Kulturweg« bis hin zu »Straßen- und Flohmärkte (an einigen Tagen im Jahr)«.

Die sieben Vorschläge im Bereich **»Erholen & Verweilen«** nennen beispielsweise »Sitzgelegenheiten«, »grüne Oasen zum Arbeiten, Essen, Freunde treffen« oder die »Bank zum Verweilen« bzw. »jede Menge Bänke«.

Aus dem Bereich **»Sport & Spiel«** kommen insgesamt fünf Vorschläge: »Nutzung im Freizeitbereich«, »Weg / Möglichkeit zum Joggen«, »Wege für Inline-Skating«, »Kinderspiel-

platz bzw. -elemente« oder »Schaukeln, die von der U-Bahn-Decke hängen«.

In der Rubrik **»oder ganz was anderes«** lassen sich schließlich fünf Ideen zusammenfassen: »Sensoren zur Messung von Personen- und Verkehrsaufkommen, Lärm, Emissionen, Wind / Wetter«, »Tiny Houses für Wohnungslose«, »Diskussionsecken«, »Fahrradschutzwände« (zum Schutz der Autos vor den Radfahrenden) sowie »keinen Rummel / keine Abhäng-Orte / kein weiterer Event-Space in Kreuzberg«.

Bezugnehmend auf den letzten Vorschlag, der eine bestimmte »Nichtnutzung« nennt, lassen sich vor allem in den zahlreichen Kommentaren weitere **Hinweise auf auszuschließende Nutzungen** finden:

- »keine Flohmärkte (die gibts in Kreuzberg in der Nähe)«
- »Platz nicht mit weiteren Funktionen mischen«
- »keine Flanierenden oder Kinder auf Laufrädern«
- »keine Joggerinnen und Jogger«
- »kein Fußgängerverkehr weil Nutzungsprobleme«
- »nicht zu viele parallele Nutzungen, da konfliktträchtig«

Interessant und ein wichtiges Moment für die Weiterarbeit waren auch die meisten, positiv bewerteten sowie die meist kommentierten Vorschläge (im Einzelnen siehe Materialsammlung 1): Unter den positivsten Bewertungen sind – in Bezug auf die Freianlagenplanungen – vor allem Ideen, die auf eine Fahrradinfrastruktur sowie eine Begrünung hinweisen; kommentiert wurden vor allem die Vorschläge (TOP 3) »dauerhafte Autoblitzer & maximal Tempo 30«, »Fahrradteleporter« sowie die »Parkplätze, dafür die Seitenparkplätze entlang der Straße aufheben«, die sämtlich nicht die Freianlagen, sondern verkehrliche bzw. allgemeine Aspekte betrafen.

Eine Aufbereitung der Ergebnisse wurde in Form der in der Materialsammlung 1 beigefügten Präsentation bereits im Mai 2022 veröffentlicht und als Zwischenergebnis auf der Webseite radbahn.berlin sowie auf der Projektseite bei mein.berlin online gestellt; außerdem haben wir unsere Partner auf Senats- und Bezirksebene darüber informiert. Als abschließendes Dokument der Online-Ideensammlung war es Ausgangspunkt und Grundlage für die sich anschließende Ideenwerkstatt.

3. Ideenwerkstatt »Reallabor Radbahn · Stadtraum gestalten«

Auf Basis der Online-Ideensammlung fand im Frühsommer 2022 eine Ideenwerkstatt statt. Bei dieser dreiteiligen Werkstatt diskutierten, ergänzten und priorisierten Bürger:innen aus den Radbahn-angrenzenden Bezirken diese Vorschläge. Die dort – gemeinsam mit dem externen Freianlagen-Planungsteam – erarbeiteten, finalen Empfehlungen waren die Planungsgrundlagen für die Freiflächenplanungen der Radbahn.

3.1 Rekrutierung, Auswahl und Vorstellung der Teilnehmenden

Ende April 2022 hatten wir 4500 zufällig ausgewählte Bürger:innen entlang der gesamten Radbahn-Strecke per Brief angeschrieben und zur Teilnahme an unserer Ideenwerkstatt eingeladen (siehe Materialsammlung 2). Die Adressdaten hierfür stellte das Berliner Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten zur Verfügung; konkret baten wir um je 450 Adressen für die zehn unmittelbar die Radbahn begrenzenden Postleitzahlen-Areale.

Postleitzahlen-Areale entlang der Radbahn-Gesamtstrecke; Einzugsgebiete für individuelle Einladungen zur Ideenwerkstatt

→ Für ein öffentlich gefördertes Projekt mit nachweislich öffentlichem Anliegen darf die Behörde gegen Gebühr eine Gruppenauskunft mit zufällig zusammengestellten Adressdaten unter strengen Datenschutzauflagen und nur für die beantragte Veranstaltung zur Verfügung stellen. Auch wir haben uns verpflichtet, nach strengen Datenschutzbestimmungen damit umzugehen und sämtliche personenbezogene Daten nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens komplett gelöscht.

Bis zum formulierten Stichtag erreichten uns **53 Rückmeldungen**. Das entspricht einer Quote von 1,2 Prozent und ist im Vergleich mit den Rücklaufquoten anderer, ähnlicher Beteiligungsprozesse wenig. Aufgrund eigener Erfahrungen sowie Recherchen von vergleichbaren Beteiligungsprozessen mit kommunaler Reichweite und lokalem Umsetzungsbezug waren wir von mindestens 3 Prozent ausgegangen.

11 Vgl. z.B. 5,8 Prozent Rücklaufquote bei einem mehrtägigen Online-Prozess im Kontext Mobilität und Stadtentwicklung, wo auch eine individuelle postalische Einladung erfolgte: Verkehrswende erleben – Stadtraum mitgestalten (2021, S. 12).

In Annäherung einer möglichen Erklärung für diese vergleichsweise geringe Rücklaufquote stellen wir geschaffene Anreize zur Teilnahme an der Ideenwerkstatt und mögliche Teilnahmehindernisse gegenüber. Als **mögliche Anreize für eine Teilnahme** hatten wir im Einladungsschreiben formuliert:

- Zahlung einer Aufwandsentschädigung von 120 Euro (drei Tage à 40 Euro)
- Angebot einer Kostenübernahme für mögliche Betreuungskosten
- Angebot einer barrierefreien Teilnahme
- Angebot einer technischen Einführung außerhalb der eigentlichen Veranstaltung (für die digitalen Parts)
- kurze Wege da Teilnehmendenkreis mit lokalem Einzugsbereich
- Beteiligungsgegenstand mit konkretem Umsetzungsbezug

Als **mögliche Gründe für die geringe Rückmeldequote** können wir spekulativ folgende Faktoren ausmachen:

12 Als Beteiligungsdilemma bezeichnet man den Umstand, dass in recht frühen Planungsphasen, wo die Gestaltungs- und Mitsprachespielräume noch entsprechend größer sind, die Beteiligung aufgrund der fehlenden »Betroffenheit« oft sehr gering ist. Und »häufig kommt das Engagement erst in Gang, wenn der Bagger schon vor der Tür steht«.

- Beteiligungsdilemma der frühen Beteiligung mit eher geringem Interesse da wenig Sichtbarkeit
- mehrtägige und hybride Veranstaltung (vor Ort und digital)
- drei Termine (halbtags) in einer Woche
- (zu) kurzer Abstand zwischen Versand der Einladung und Rückmeldeschluss

- (zu) kurzer Abstand zwischen Einladung und Veranstaltung
- Durchführung in den Sommermonaten, kurz vor den Sommerferien
- Reallabor Radbahn als einladende Institution zu unbekannt; Absender kann institutionell nicht eingeordnet werden

Schaut man auf andere Aspekte der Rückmeldungen, lassen sich weitere interessante Beobachtungen festhalten: Die **Auszählung nach Geschlecht** ergab 28 weibliche, 25 männliche und 0 diverse Personen. Das heißt, es meldeten sich ungefähr gleich viele Frauen und Männer zurück, wobei es einen kleinen, bemerkenswerten Frauen-Überhang gab.

Mit **Blick auf die Bezirke** lässt sich ebenfalls eine verhältnismäßige Ausgewogenheit ausmachen; die ungefähr gleichen Quoten deuten darauf hin, dass die unmittelbare räumliche Nähe zum vordergründig diskutierten Testfeld in Kreuzberg keine entscheidende Rolle für das Interesse an der Teilnahme spielte.

- Friedrichshain-Kreuzberg 29 von 2250 = 1,3 %
- Tempelhof-Schöneberg 15 von 1350 = 1,1 %
- Charlottenburg-Wilmersdorf 9 von 900 = 1,0 %

Betrachtet man die **genutzten Rückmeldeoptionen**, fällt überraschender Weise auf, dass mehr als ⅔ per Brief (als Werbeantwort der Deutschen Post, Gebühr bezahlt Empfänger) geantwortet haben (36 von 53); per E-Mail erreichten uns 17 Rückmeldungen. Beide Antwort-Möglichkeiten waren in der Einladung gleichwertig angeboten worden.

└──→ Das heißt, auch im Zeitalter digitaler Kommunikation empfiehlt es sich unbedingt bei einer postalischen Einladung, den entsprechend bedruckten Rückumschlag beizulegen und nicht ausschließlich auf E-Mails zu setzen.

Sieht man sich schließlich sämtliche **Rückläufe nach Alter** genauer an, dann wird deutlich, dass die weitaus meisten Rückmeldungen aus der Altersklasse 30 bis 39 kamen (20 von 53); die wenigsten kamen aus den 20-er und 50-er Altersgruppen (je 6).

Aus den 53 Rückmeldungen haben wir – sortiert nach Geschlecht, Alter und Bezirk – **32 Personen ausgelost** und ihre

Teilnahme zugesagt. Diese Zusage erfolgte per individueller E-Mail; eine persönlichere, das heißt telefonische Kontaktaufnahme war aus Ressourcengründen für 32 Personen nicht möglich. Neun Personen (zumeist Frauen) sagten im Vorfeld ab; aufgrund dieser frühzeitigen Absagen konnten wir zwei Frauen als Nachrückerinnen gewinnen. Weitere sechs Personen (zumeist Männer) sind ohne Vorankündigung zum ersten Treffen nicht erschienen. Das heißt, wir haben einen Schwund von fast der Hälfte der final ausgelosten Teilnehmer:innen zu verzeichnen. Das ist eine sehr hohe Schwundquote. Wir hatten mit einem Schwund von ⅓ kalkuliert; dieser Anteil war in unserem Fall nochmal deutlich höher.

13 im Detail: Die Schwundquote betrug 47% (15 von 32); es waren zehn Frauen und fünf Männer; anteilige Absagen im Vorfeld waren neun, no show waren sechs Personen.

→ Das heißt für zukünftige Planungen, dass eine derart hohe Schwundrate eingeplant werden muss, um für solche Beteiligungsverfahren eine ausreichend große Gruppe zu gewährleisten.

Die **19 final teilnehmenden Bürger:innen** waren:

- zehn Männer und neun Frauen
- im Alter zwischen 26 und 71 Jahren
- zehn aus Friedrichshain-Kreuzberg, sieben aus Tempelhof-Schöneberg und zwei aus Charlottenburg-Wilmersdorf

Aus dem nachträglich geschalteten Fragebogen zur Veranstaltung wissen wir in Bezug auf die Charakteristika der Gruppe weiterhin:

14 Den Fragebogen im Nachgang zur Ideenwerkstatt haben 17 der 19 Teilnehmenden ausgefüllt, aber nicht zwingend jede Frage (N jeweils angegeben); eine detaillierte Auswertung des Fragebogens ist in Materialsammlung 4 beigefügt.

- Staatsangehörigkeit (N=14) – 14 mit bundesdeutscher, eine Person zusätzlich mit serbischer Staatsbürgerschaft
- Bildungsgrad (N=14) – die allermeisten verfügen über einen Fachhochschul- oder Hochschulabschluss; zwei davon sind mindestens promoviert
- Haushaltsgröße (N=14) – drei Personen leben alleine; jeweils vier Personen leben zu zweit oder zu viert in einem Haushalt, jeweils eine Person zu dritt oder zu fünft; eine Person machte keine Angabe

15 Diese Angaben sind zwingend im Zusammenhang mit der Haltshaltsgröße zu sehen; sie geben nicht das Einkommensniveau der Teilnehmenden per se wieder. Zum Vergleich: Das durchschnittliche jährliche Brutto-Haushaltseinkommen in Berlin liegt bei ca. 21.745 Euro pro Person; vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021): Statistischer Bericht. Potsdam

- monatliches Netto-Haushaltseinkommen (N=12) – nur zwei Personen verfügen über weniger als 2000 Euro im Monat; der größte Teil (8 von 12) verfügt über mehr als 3000 Euro monatlich, davon vier Personen über mehr als 4000 Euro netto-Haushaltseinkommen

- Mobilitätsverhalten (N=15) – vergleichbare Nutzung von Fahrrad (13), Fuß (12) und ÖPNV (13); durchaus auch Auto (8), eine Person gab explizit auch Carsharing an; Mehrfachnennungen waren möglich

Insgesamt handelte es sich also um eine **recht heterogene Gruppe hinsichtlich Alter, Geschlecht und Bezirk** sowie Mobilitätsverhalten. Allerdings haben ausschließlich bundesdeutsche Staatsbürger:innen teilgenommen; auch handelte es sich um einen sehr akademischen sowie eher einkommensstarken Personenkreis. Die drei letztgenannten Aspekte entsprechen nicht dem Bevölkerungsdurchschnitt der vertretenen drei Bezirke.

16 Für Friedrichshain-Kreuzberg siehe z.B. die Zahlen für die Bevölkerungsstruktur des Quartier Zentrum Kreuzberg/Oranienstraße

→ Insofern ist es uns für dieses Verfahren nicht gelungen, anwohnende Personen für dieses Beteiligungsverfahren zu gewinnen, die weniger bundesdeutsch, weniger akademisch und weniger einkommensstark sind. Dies stellt gerade im stadträumlichen Kontext eines sozial sehr durchmischten Kiezes eine offensichtliche Schwachstelle dar. Unabhängig von unserem konkreten Beteiligungsverfahren ist dies aber eine allgemeinere Problematik, die insbesondere sozial exkludierte Milieus betrifft und einen systematischen wie konsequenten Einbezug in Gestaltungsfragen der Verkehrswende sowie der Umgestaltung öffentlicher Stadträume erfordert. Für weitere Bürgerbeteiligungsverfahren gilt es, nach möglichen Stellschrauben zu suchen und diese entsprechend nachzujustieren.

3.2 Ablauf, Programm und Methoden

Die Ideenwerkstatt war für drei halbe Tage konzipiert worden. In einer Woche im Juni fanden drei halbtägige Treffen mit der Gruppe statt:

- Tag 1 – Dienstag, 14.06.2022 – 17.00 bis 21.00 Uhr – vor Ort; Kennenlernen, Einführung, Entwicklung und Vorstellung von Ideen
- Tag 2 – Freitag, 17.06.2022 – 16.00 bis 20.30 Uhr – digital; Erarbeitung und Diskussion verschiedener Gestaltungskonzepte
- Tag 3 – Samstag, 18.06.2022 – 10.00 bis 14.00 Uhr – digital; Verfassen und Vorstellung der finalen Gesamtkonzepte

Eindrücke der Vor-Ort Gespräche mit Teilnehmenden der Ideenwerkstatt

Die Entscheidung für drei halbe Tage in einer Woche war wesentlich der Teilung in Vor-Ort- und Online-Teile geschuldet: Die Planungen für die Werkstatt begannen im Februar 2022 bei einer unklaren Pandemie-Lage für den Frühsommer. Da der einführende Vor-Ort-Teil mit Begehung des zukünftigen Testfeldes früh gesetzt war, haben wir uns für die weitere Arbeit digital entschieden: Ein reines Treffen vor Ort schien schwierig, ein reines digitales Treffen für unsere Fragestellung ebenfalls. Daher entschieden wir uns für einen Mix – wohlwissend, dass dies mögliche Teilnahmehindernisse mit sich bringen würde, sowohl der vor Ort-Tag (aus Gründen des Infektionsschutzes) als auch die Online-Treffen (als technische Hürde). Beide Optionen kamen aus den genannten Gründen jeweils nicht länger als 4 bis 4½ Stunden infrage.

Die Rückmeldungen der Bürger:innen zu diesem Punkt waren überraschend deutlich: Auf die Frage, ob die Teilnehmenden beim nächsten Mal lieber online oder vor Ort an einer ähnlichen Veranstaltung teilnehmen würden, votierte die deutliche Mehrheit für beide Formate (10 von 15); 4 plädierten für »vor Ort« und nur eine Stimme erhielt die Option einer reinen online-Veranstaltung (im Einzelnen siehe Materialsammlung 4).

→ Das heißt, die teilnehmenden Personen sahen durchaus die Vorteile dieses hybriden Beteiligungsverfahrens; für zukünftige Planungen kann damit grundsätzlich – auch unabhängig von pandemischen Restriktionen – mit Online-Anteilen gearbeitet werden. Von einer reinen Online-Veranstaltung würden wir auch zukünftig absehen, da insbesondere der erste Präsenztermin zu einem gegenseitigen Kennenlernen, Austausch und

Vertrauen beigetragen hat, auf dem die anschließenden digitalen Termine aufbauen konnten.

Die Entscheidung für drei halbe Tage in einer Woche war vor allem zeitlichen Vorgaben seitens des Freianlagen-Planungsteams sowie personellen terminlichen Restriktionen seitens Organisation und Moderation geschuldet. Das ließ zwar eine intensive Woche für alle Beteiligten erwarten; gleichzeitig brachte das aber den Vorteil einer konzentrierten Beschäftigung mit sich.

Dieser Punkt der Planungen war ein häufigerer Kritikpunkt in den Rückmeldungen der Teilnehmenden: »drei Termine in einer Woche sind zu viel«; und auch die Wahl der Wochentage wurde vereinzelt thematisiert: »Samstag unglücklich« oder »Freitagabend schwierig, da lange Woche«.

→ Es muss für jedes Verfahren überlegt werden, welche zeitlichen Rahmenbedingungen für die anvisierte Zielgruppe gut machbar sind und welche terminlichen Optionen sich eher hinderlich auswirken können. Dabei müssen bestimmte Ambivalenzen und Konfliktlinien abgewogen werden, z.B. sind Abendtermine zwar für viele mit ihrer Erwerbsarbeit, aber nicht unbedingt mit Sorgearbeit und familiären Verpflichtungen vereinbar. Grundsätzlich hat das Verfahren gut funktioniert, eine leichte Zerrung auf zwei Wochen wäre sicherlich sinnvoll gewesen.

Ablauf, Programm und Methodik der Werkstatt wurden ganz wesentlich zusammen mit einem **externen Moderationsteam** erarbeitet: Obwohl Moderationskompetenz im Team vorhanden war, haben wir uns frühzeitig für ein externes Moderationsteam entschieden,

- um die Ergebnisoffenheit des Prozesses zu gewährleisten,
- uns transparent als Initiierende bzw. Organisierende aus dem inhaltlichen Verlauf der Veranstaltung herauszunehmen sowie
- gegenüber den Teilnehmenden eine klare Trennung und Aufgabenteilung von Organisation und Moderation deutlich zu machen.

Die Eckdaten für die Konzeption waren Frage- und Zielstellung für die Ideenwerkstatt sowie die gegebenen zeitlichen, örtlichen bzw. technischen Rahmenbedingungen: Auf Basis

der Online-Ideensammlung (siehe oben) war es das **Ziel** finale Empfehlungen für die Freianlagen des Testfeldes in Berlin-Kreuzberg zu formulieren. Die dort gemeinsam mit dem externen Freianlagen-Planungsteam erarbeiteten Ideen und Empfehlungen sollten die Planungsgrundlagen für die Freiflächenplanungen des Testfeldes sein.

Die **zentralen Fragen an die Bürger:innen** glichen denen der Online-Ideensammlung und waren bereits im Einladungsschreiben formuliert (siehe auch Materialsammlung 2):

- Was möchten und brauchen Sie als Anwohner:innen links und rechts der geplanten Radspur unter dem Viadukt?
- Welche Elemente und Informationen wünschen Sie sich?
- Was wollen sie unbedingt? Was wäre schön, ist aber vielleicht weniger wichtig?

Auf Grundlage der dargelegten Rahmenbedingungen sowie den genannten Ziel- und Fragestellungen gestalteten wir die drei Tage mit folgenden Programminhalten (im Einzelnen siehe Materialsammlung 3):

Tag 1 – Kennenlernen, Einführung, Entwicklung und Priorisierung von Ideen

- Begrüßung, Vorstellung des Teams, Organisatorisches
- Vorstellen von Projekt und Fragestellung
- Raum erleben, Streckenbegehung unter dem Viadukt
- Vorstellung des Beteiligungsverfahrens sowie der Ergebnisse der Online-Ideensammlung
- Diskussion und Erfassen weiterer, neuer Ideen – Gallery Walk
- Sortierung aller Ideen nach Wichtigkeit und Umsetzbarkeit
- Einblicke in die Komplexität von Planung (Input Freianlagen- Planungsteam)

Tag 2 – Erarbeitung und Diskussion verschiedener Gestaltungskonzepte

- fakultative technische Einführung in das Videokonferenz-Programm Zoom
- Begrüßung und Ankommen im digitalen Raum

- World Café: Wie sollen die Freiflächen des Testfeldes konkret gestaltet werden?
- Vorstellung der Ergebnisse des World Cafés
- Blick in die Zukunft, Ideen für mögliche Varianten (Gruppenarbeit)
- Vorstellung der Ergebnisse

Tag 3 – Verfassen und Vorstellung der finalen Gestaltungskonzepte

- Begrüßung und Ankommen im digitalen Raum
- Zusammenfassung des bisher Erarbeiteten und Ausblick auf den Tag
- Was braucht es konkret für die stadträumlichen Planungen? (Input Freianlagen-Planungsteam)
- Verfassen der finalen Gestaltungskonzepte, auf Basis von Tag 2 (Gruppenarbeit)
- Vorstellung der finalen Ergebnisse / Übergabe an Freianlagen-Planungsteam
- Einordnung und Weiterarbeit durch Freianlagen-Planungsteam
- Feedbackrunde und Auswertungsbogen
- Abschluss der Ideenwerkstatt und Ausblick

Für alle drei Tage erarbeiten wir zusammen mit dem Moderationsteam jeweils einen Mix aus Inputs, Kleingruppenarbeiten in wechselnden Zusammensetzungen sowie ausführliche Plenumsdiskussionen: Wir nutzten hierfür Anleihen aus verschiedenen klassischen Beteiligungsformaten bzw. -methoden wie Bürgerwerkstatt, World Café oder Gallery Walk. An den beiden Online-Tage arbeiteten wir konstant mit dem Videokonferenz-Anbieter »zoom«, der auch Kleingruppen-Sessions ermöglicht sowie dem online-Whiteboard »miro«; beide Dienste sind für Dritte kostenfrei und ohne Downloads, Passwort u.ä. nutzbar.

Als **einleitende bzw. vorbereitende Informationen** wurden allen Teilnehmenden im Vorfeld des ersten Termins

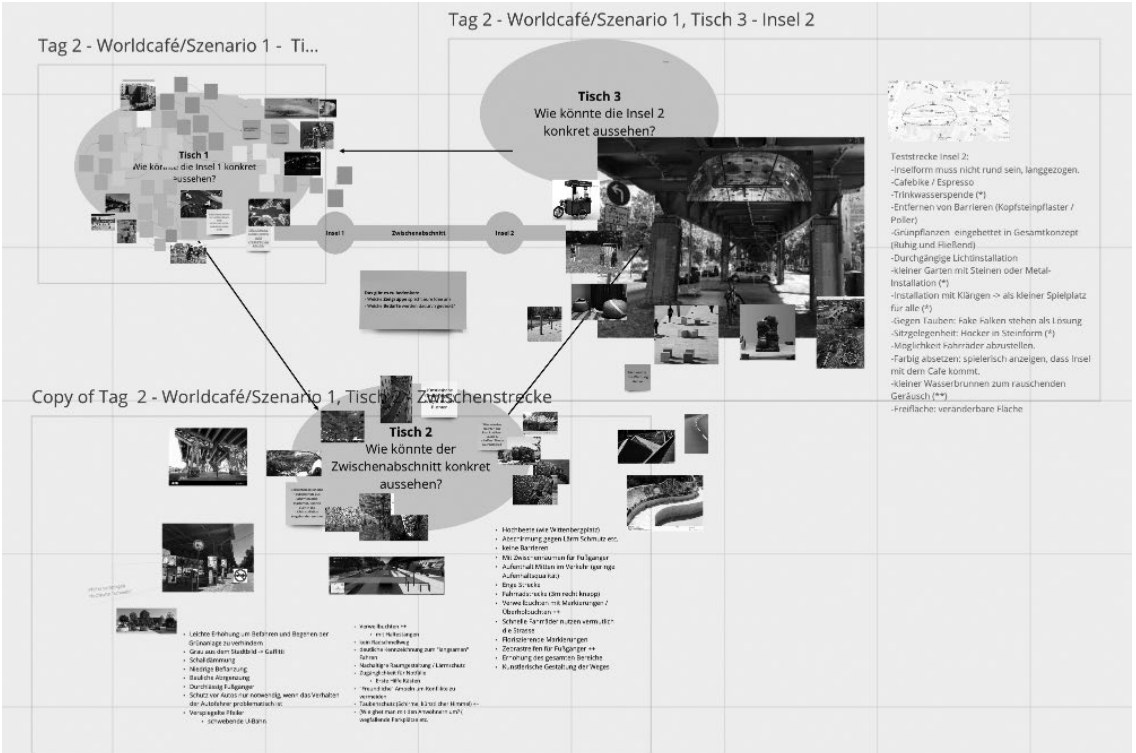
- allgemeine Informationen zum Projekt (via Infoflyer) sowie unsere »Leitlinien für Partizipation« zugesandt;
- außerdem erhielten alle die Links zur Radbahn-Webseite und der (geschlossenen) Online-Beteiligungsseite auf mein.berlin;
- in einer weiteren E-Mail erreichten alle Teilnehmen-

den die Aufbereitung der Online-Ideensammlung (siehe Materialsammlung 1).

Die Ergebnisse der Online-Ideensammlung bzw. die dort eingebrachten Vorschläge sowie deren Ranking waren die inhaltliche Basis und Ausgangspunkt für die Ideenwerkstatt. Dafür wurden alle online eingebrachten Vorschläge für die Arbeit der Ideenwerkstatt sowohl auf Papier (für Tag 1) als auch digital in miro (für Tage 2 und 3) übertragen. So war sichergestellt, dass die Ergebnisse unmittelbar den Teilnehmenden der Werkstatt vorlagen und diese für die weitere Befassung direkt weiter genutzt werden konnten.

3.3 Ergebnisse und Weiterarbeit

Die Ergebnissicherung erfolgte an Tag 1 via Fotodokumentation sowie an Tag 2 und 3 anhand des miro-Whiteboards, indem sämtliche Kleingruppen- wie Plenumsergebnisse festgehalten wurden. Recht früh im Beteiligungsprozess (Tag 2) wurde deutlich, dass



Ausschnitt des miro-Boards an Tag 2 der Ideenwerkstatt; optischer Eindruck der Online- Arbeit in Kleingruppen. Diese Abbildung soll hier nur einen optischen Eindruck vermitteln; als Zwischenstand wurde mit den Ergebnissen des World-Cafés weitergearbeitet. Die Ergebnisse von Tag 1 wurden für die Weiterarbeit in miro übertragen und standen demzufolge unmittelbar zur Weiterarbeit zur Verfügung.

es der Gruppe wichtig war, Akzente im Testfeld zu setzen und nicht jede einzelne freiwerdende (Autopark-) Nische konkret zu planen. Es entstand die so genannte »Insel-Idee«, wonach zwei »Inseln« geplant werden sollten; diese »Inseln« wurden durch einen »Zwischenabschnitt« verbunden. In mehreren World-Café-Runden konnten alle Teilnehmenden die **Ausgestaltung dieser drei Areale** besprechen und dabei auf die Vorschläge aus der Online-Beteiligung sowie ihre eigenen zurückgreifen. Die in der Online-Ideensammlung vorgeschlagenen sechs Rubriken fanden allerdings am Ende keine Berücksichtigung mehr; die Gruppe hatte recht schnell entschieden, sich von diesen Kategorien zu lösen und unabhängig davon eigene Schwerpunkte zu setzen. Im weiteren Verlauf (Tag 3) verdichteten die Bürger:innen ihre **Überlegungen zu einem Gesamtkonzept**, in dem das Insel-Konzept eine zentrale Rolle spielt und innerhalb dessen für alle drei definierten Areale detaillierte Vorschläge gemacht wurden (siehe unten).

Darüber hinaus kamen immer wieder weitergehende Diskussionen über eine räumliche Verlängerung (in Richtung Radbahn-Gesamtstrecke) als auch mögliche Verbreiterung (mehr Flächennutzung in Höhe des Testfeldes) auf. Diese Überlegungen waren naheliegend und knüpften an bestehende Diskussionen an: Zum einen werden im initialen Radbahn-Buch »Radbahn Berlin. Zukunftsvisionen für die ökomobile Stadt« von von paper planes e.V. aus 2018 bereits Überlegungen für einen neun Kilometer langen Radweg skizziert. Zum anderen gibt es mittlerweile weitergehende Überlegungen und so genannte Varianten-Diskussionen seitens des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, die den Straßenraum gänzlich neu ordnen und den Radfahrenden mehr Raum zur Verfügung stellen wollen: entweder durch eine einseitige Sperrung der Skalitzer Straße für den Autoverkehr oder durch Nutzung einer bisherigen Autospur auf jeder Fahrbahn-Seite und / oder durch den Wegfall der Parkplätze an den jeweiligen Straßenseiten. Für unser Beteiligungsverfahren zur Freiflächengestaltung spielten solche Überlegungen im Weiteren keine Rolle, da hier der Fokus auf möglichen Nutzungen und Ausstattungen des Testfeld-Areales lag.

Während der gesamten Ideenwerkstatt waren ein bis zwei Kolleginnen des Freianlagen-Planungsteams dabei. Sie gaben rahmende Informationen, standen beratend für inhalt-

liche Nachfragen zur Verfügung und waren ansonsten stille Prozessbeobachterinnen. Diese Art der Teilnahme war nicht nur wichtig für die Bürger:innen, sondern auch für das Planungsteam selbst, denn so waren Kontext und Genese der Vorschläge für sie transparent und damit unmittelbar hilfreich für die weitere Befassung. Direkt im Nachgang erhielt das Freianlagen-Planungsteam Zugang zum miro-Board und konnte damit zeitlich und inhaltlich unmittelbar mit den Ergebnissen weiterarbeiten.

Die Idee der Inseln wurde dabei für die weiteren Planungen konkret übernommen und inhaltlich weiterentwickelt: In den eingereichten Planungsunterlagen gab es eine so genannte »Interaktionsinsel« sowie eine »Radinsel«, die von so genannten Grün-Puffern gerahmt werden. Im Entwurfsbericht zur Genehmigungsplanung (07.03.2023, Folie 15) heißt es hierzu:

»Ausgehend von den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung haben wir das vorgeschlagene »Insel-Konzept« weiterentwickelt. Dieses Konzept basiert auf der Annahme, dass Radfahren die vorrangige Aktivität über die gesamte Länge des Testfeldes sein wird. Zusätzliche Angebote wie Sitzen, Unterhalten, Spielen, Kunst oder Veranstaltungen finden nur in den inselartigen Aufenthaltsbereichen an beiden Enden des Testfeldes statt, die auch an das öffentliche Fußwegesystem angeschlossen sind. Eine dritte Interaktionsinsel in der Mitte des Testfeldes ist den Radfahrer:innen vorbehalten. Zwischen den Inseln oder Aufenthaltsbereichen wird der bestehende Mittelstreifen durch eine neue Beschichtung und durch die entsiegelten und bepflanzten Seitenbereiche aufgewertet.«

Die so definierten Teilbereiche wurden für die Genehmigungsplanungen detailliert ausgearbeitet, wobei die Vorschläge der Bürger:innen konkret eingeflossen sind. Mehr als ¾ der formulierten Ideen und Vorschläge konnten dabei entweder direkt umgesetzt oder vom Ansatz her berücksichtigt werden (im Einzelnen siehe Kapitel 4.2).

4. Nachgang · Rechenschaft, Umsetzung und Ausblick

Im Nachgang zum Beteiligungsverfahren war es uns am wichtigsten, dass die Ergebnisse von Ideensammlung und Ideenwerkstatt gründlich geprüft werden und möglichst weitgehend in die Planungen der Freianlagen des Testfeldes einfließen; Kernstück und finales Ergebnis ist demzufolge der **Abgleich der Beteiligungsergebnisse** mit der eingereichten Planung.

Darüber hinaus ging es uns aus einer Prozessperspektive darum,

- Rückmeldungen der Teilnehmenden zur Ideenwerkstatt mittels eines **Fragebogens** zu erhalten und daraus zu lernen (Evaluation) sowie
- mit einem **Nachtreffen** Rechenschaft darüber ablegen, welche Ergebnisse der Bürger:innen in die Planungen eingeflossen sind und welche aus welchen Gründen nicht (Transparenz).
- Und schließlich konnten und können wir aufgrund der zeitnahen Realisierung im öffentlichen Raum gut zeigen, wie sich einige Vorschläge bereits auf **Aktionstagen** umsetzen ließen.

Und es bleibt spannend zu sehen, wie sich Konzept und Ideen im Einzelnen im Rahmen des **Testfeldes** umsetzen lassen (Sichtbarkeit), wie sie im Raum funktionieren bzw. von den Menschen wahrgenommen und genutzt werden (Evaluation).

4.1 Fragebogen, Nachtreffen und Aktionstage

Unmittelbar nach der Ideenwerkstatt waren alle Teilnehmenden gebeten worden, sich 15 bis 20 Minuten Zeit für einen **Fragebogen** zu nehmen. Uns war es für die Nachbereitung des Beteiligungsverfahrens wichtig, von den Bürger:innen Feedback zur Veranstaltung zu erhalten sowie mehr personenbezogene Informationen zu erfragen. Dieser Fragebogen

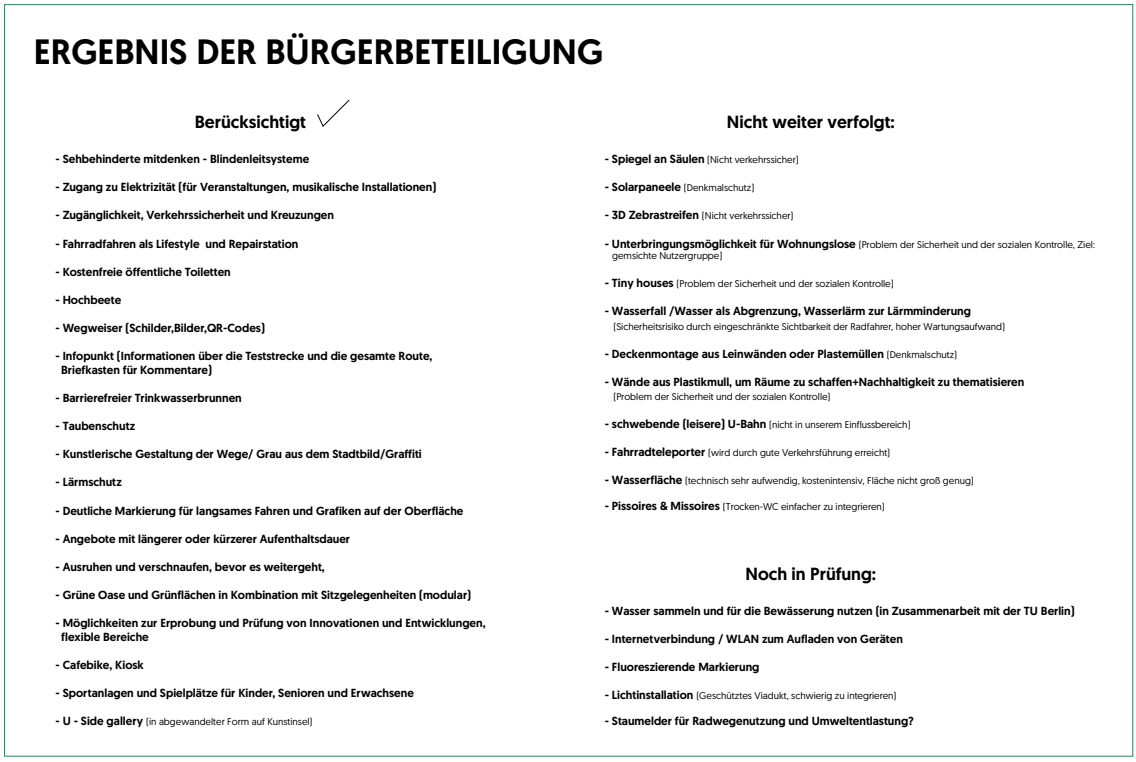
- wurde online via lamapoll aufgesetzt und war via Link zugänglich,
- umfasste 20 Fragen,
- hatte zwei thematische Schwerpunkte – Fragen 1 bis 11 zum Beteiligungsverfahren, Fragen 12 bis 20 zur Person, inkl. Mobilitätsverhalten
- war ein Mix aus Eingabe-, Einfach- und Mehrfachfragen sowie Einfach- und Mehrfachwahl,
- wurde von 17 der 19 Teilnehmenden beantwortet, allerdings haben nicht alle jede Frage beantwortet.

17 Die detaillierte Auswertung des Fragebogens findet sich aufbereitet in der Materialsammlung 4. Angaben zur Person bzw. zur Zusammensetzung der Gruppe sind in Kapitel 3.1 aufgenommen; Rückmeldungen zum Verfahren sind in Kapitel 3.2 jeweils thematisch eingepflegt und dementsprechend oben an Ort und Stelle vermerkt.

→ Aus den gesamten Rückmeldungen können wir insgesamt Folgendes lernen: In konzeptioneller Hinsicht ist es sinnvoll, zukünftig (noch) mehr rahmende Informationen vorab zu geben, damit die Teilnehmenden den Planungsstand besser einbetten können; auch muss die Aufgabenstellung – sowohl insgesamt als auch für die Kleingruppen-Diskussionen – jeweils sehr klar formuliert und immer wieder erinnert werden. — Grundsätzlich ist eine hybride Form der Veranstaltung machbar und für die Teilnehmenden auch sinnvoll; hier werden die jeweiligen Vor- und Nachteile durchaus gesehen; für Online Settings muss unbedingt eine spielerische und anwendungsorientierte Einführung angeboten bzw. für alle eingeplant werden. — Für eine mehrteilige Veranstaltung sind die Termine zeitlich ggf. mehr zu entzerren; wenn ein Wochenende grundsätzlich infrage kommt, wäre eine ganztägige und idealerweise vor Ort-Veranstaltung zu überlegen. — Eine externe Moderation empfiehlt sich in jedem Fall; allerdings muss das Moderationsteam gegenüber Thema und Teilnehmenden noch mehr sensibilisiert werden. — In Sachen Moderation gilt es zudem, klare Strukturen und Arbeitsanweisungen für die Kleingruppen-Diskussionen vorzugeben, die jeweils ohne externe Moderation arbeiten. Hier empfehlen sich Arbeitsblätter, die jeweils eindeutig Aufgabe, zeitlichen Rahmen und ggf. Arbeitsteilungen festhalten. — Hinsichtlich der Teilnehmenden-Rekrutierung müssen unbedingt mehr Anreize für Rückmeldungen von migrantisch geprägten sowie sozioökonomisch benachteiligten Milieus überlegt und geschaffen werden.

Die Auswertung dieses Fragebogens war auch Gegenstand bei unserem **Nachtreffen zur Ideenwerkstatt** am 19. September 2022: Damit haben wir zusammen mit den damaligen Teilnehmenden unser erstes Bürgerbeteiligungsverfahren zu den Freiflächen der Radbahn bzw. des Textfeldes offiziell abgeschlossen. Dort wurde auch der aktuelle Zwischenstand durch das Freianlagen-Planungsteam vorgestellt und im Überblick dargelegt, welche Ideen und Vorschläge des Bürgerbeteiligungsverfahrens – nach damaligen Planungsstand

– in die weiteren Planungen einfließen und was aus welchen Gründen nicht:



ERGEBNIS DER BÜRGERBETEILIGUNG

Berücksichtigt ✓

- **Sehbehinderte mitdenken - Blindenleitsysteme**
- **Zugang zu Elektrizität (für Veranstaltungen, musikalische Installationen)**
- **Zugänglichkeit, Verkehrssicherheit und Kreuzungen**
- **Fahrradfahren als Lifestyle und Repairstation**
- **Kostenfreie öffentliche Toiletten**
- **Hochbeete**
- **Wegweiser (Schilder,Bilder,QR-Codes)**
- **Infopunkt (Informationen über die Teststrecke und die gesamte Route, Briefkasten für Kommentare)**
- **Barrierefreier Trinkwasserbrunnen**
- **Taubenschutz**
- **Kunstlerische Gestaltung der Wege/ Grau aus dem Stadtbild/Graffiti**
- **Lärmschutz**
- **Deutliche Markierung für langsames Fahren und Grafiken auf der Oberfläche**
- **Angebote mit längerer oder kürzerer Aufenthaltsdauer**
- **Ausruhen und verschnaufen, bevor es weitergeht,**
- **Grüne Oase und Grünflächen in Kombination mit Sitzgelegenheiten (modular)**
- **Möglichkeiten zur Erprobung und Prüfung von Innovationen und Entwicklungen, flexible Bereiche**
- **Cafebike, Kiosk**
- **Sportanlagen und Spielplätze für Kinder, Senioren und Erwachsene**
- **U - Side gallery** (in abgewandelter Form auf Kunstinsel)

Nicht weiter verfolgt:

- **Spiegel an Säulen** (Nicht verkehrssicher)
- **Solarpaneele** (Denkmalschutz)
- **3D Zebrastreifen** (Nicht verkehrssicher)
- **Unterbringungsmöglichkeit für Wohnungslose** (Problem der Sicherheit und der sozialen Kontrolle, Ziel: gemsichte Nutzergruppe)
- **Tiny houses** (Problem der Sicherheit und der sozialen Kontrolle)
- **Wasserfall /Wasser als Abgrenzung, Wasserlärm zur Lärmminderung** (Sicherheitsrisiko durch eingeschränkte Sichtbarkeit der Radfahrer, hoher Wartungsaufwand)
- **Deckenmontage aus Leinwänden oder Plastemüllen** (Denkmalschutz)
- **Wände aus Plastikmull, um Räume zu schaffen+Nachhaltigkeit zu thematisieren** (Problem der Sicherheit und der sozialen Kontrolle)
- **schwebende (leisere) U-Bahn** (nicht in unserem Einflussbereich)
- **Fahrradteleporter** (wird durch gute Verkehrsführung erreicht)
- **Wasserfläche** (technisch sehr aufwendig, kostenintensiv, Fläche nicht groß genug)
- **Pissoires & Missoires** (Trocken-WC einfacher zu integrieren)

Noch in Prüfung:

- **Wasser sammeln und für die Bewässerung nutzen (in Zusammenarbeit mit der TU Berlin)**
- **Internetverbindung / WLAN zum Aufladen von Geräten**
- **Fluoreszierende Markierung**
- **Lichtinstallation** (Geschütztes Viadukt, schwierig zu integrieren)
- **Staumelder für Radwegenutzung und Umweltentlastung?**

Aus der Präsentation des Freianlagen-Planungsteams zum Nachtreffen; Zwischenstand vom 19. September 2022 © fabulism / Lysann Schmidt

→ Dieses Nachtreffen war eine geschlossene Veranstaltung, zu der wir nur die Teilnehmenden der Ideenwerkstatt eingeladen hatten. Die Entscheidung für ein internes Treffen war wesentlich über die konkreten Inhalte motiviert, die unmittelbar auf die Ergebnisse der Werkstatt Bezug nahmen und damit für Dritte sehr voraussetzungsreich gewesen wären. Außerdem wollten wir einen exklusiven Schlusspunkt setzen und damit nochmals explizit die dreitägige Arbeit der Gruppe würdigen. Im Rückblick wäre es eine Überlegung wert gewesen, zu einer öffentlichen Veranstaltung einzuladen und so Verfahren, Ergebnisse und Weiterarbeit einer größeren Öffentlichkeit vor- und zur Diskussion zu stellen.

In Sachen **Transparenz im Umgang mit den Ergebnissen** sei hier der Vollständigkeit halber noch erwähnt, dass die Beteiligungsseite auf mein.berlin nach wie vor online steht: Dort ist die Ideensammlung mit allen Vorschlägen, Kommentaren und Likes komplett ersichtlich (eingefroren, Reiter »Beteiligung«) ebenso wie die Aufbereitung der Ergebnisse in Form der hier beigefügten Präsentation (Reiter »Ergebnisse«).

Eindrücke von den Aktionstagen im August 2022; zwei Parknischen werden entsiegelt und bepflanzt

Im Rahmen von **Aktionstagen im August 2022** konnten wir sehr zeitnah im Anschluss an die Ideenwerkstatt bereits einige Ideen aus der Bürgerbeteiligung aufgreifen und ansatzweise umsetzen. Die Aktionstage waren für das Reallabor Radbahn – neben der Durchführung des Bürgerbeteiligungsverfahrens – ein wichtiger Meilenstein des Jahres 2022, denn mit einfachen Mitteln und kleinen baulichen Eingriffen haben wir in den Aktionstagen aufgezeigt, was später für das gesamte Testfeld gelten kann: Nach einer gründlichen Reinigung der Fläche wurden unter dem Viadukt der U1 in Höhe Oranienstraße Bodenmarkierungen aufgebracht, Aufenthalts- und Informationsbereiche gestaltet und zusätzliche Angebote rund ums Fahrrad und Fahrradfahren installiert. Mit wenigen Mitteln konnten wir zeigen, dass die Flächen links und rechts des Weges Platz bieten, um zusätzliche, attraktive Angebote zu schaffen. Vieles von dem waren Vorschläge aus Ideensammlung und -werkstatt wie beispielsweise

- Fahrradstellplätze und Fahrradreparaturstation,
- Sitzmobiliar und kulinarische Angebote (z.B. Coffee-Bike),
- eine Trockentoilette sowie
- ein Falkendrachen zur Taubenvergrämung oder
- Infotafeln sowie eine kleine Ausstellung zu Raum und Projektidee.

Und mit der Entsiegelung von zwei ersten Parktaschen und der Umgestaltung zu einer grünen Oase mit Sitzgelegenheiten wurde dauerhaft ein Beispiel gesetzt, wie mehr Grün den Raum op-

tisch verändern kann und wie diese Flächen klimawirksam, vielfältig und artenreich dem Stadtgrün zugeführt werden können. Die Aktionstage wurden von einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit flankiert (Pressemitteilung, Fototermin zum Spatenstich, Einladung zu Pflanz-Workshops, Diskussionen u.a.) und erfuhren eine breite Medienresonanz.

18 Die Pressemitteilung sowie das begleitende Programm zu den Aktionstagen sind jeweils online im Presse- sowie Magazin-Bereich der Radbahn-Webseite ersichtlich; es berichteten u.a. radioEins (23.08.2022), Berliner Zeitung (11.08.2022), rbb24 (25.08.2022), taz (27.08.2022) oder die Süddeutsche Zeitung (25.08.2022).

4.2 Planungsergebnisse und Umsetzung im Testfeld

Seit Ende des Beteiligungsprozesses im Juni 2022 hat das Freianlagen-Planungsteam mit den Ergebnissen detailliert weitergearbeitet. Die finale Entwurfsplanung mit Stand vom 7. März 2023 (= Redaktionsschluss) für die 32 Nischen bzw. Freiflächen des Testfeldes berücksichtigt die **konzeptionelle Idee der Bürger:innen,** nämlich in »Inseln« zu denken und zu planen.

19 Eine Nische bezeichnet die Fläche zwischen zwei Stehlen der Hochbahn, die unterschiedlich lang sein können und bisher zumeist als Parkbuchten genutzt werden.

Diese Grundidee wurde für die weiteren Planungen konkret übernommen und inhaltlich weiterentwickelt: Es gibt eine so genannte »Interaktionsinsel« sowie eine »Radinsel«, die von so genannten Grünflächen gerahmt werden:

- Insgesamt 22 der 32 Nischen, das heißt ca. **zwei Drittel der Freiflächen des Testfeldes werden als neue Grünflächen umgesetzt**. Damit wird auch ein wesentlicher Punkt der Online-Beteiligung berücksichtigt, in der die weitaus meisten Ideen in der Rubrik »Stadt & Grün« abgegeben wurden und damit die Wichtigkeit seitens der Bürgerschaft verdeutlichen (vgl. Kapitel 2.3).
- Umgeben von Grün ist die **»Radinsel«** platziert: Sie ist den Radfahrenden und der Fahrradnutzung inkl. Fahrradservice-Angebote gewidmet.
- Die **»Interaktionsinsel«** ist **im Kreuzungsbereich Skalitzer Straße / Mariannenstraße** verortet und dient in erster Linie dem sozialem Austausch zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, zwischen Anwohnenden und Durchquerenden und sie ist außerdem ein Zugang zum Testfeld.

Neben solchen konzeptionellen Anregungen aus der Bürgerbeteiligung haben wir sehr viele Vorschläge konkret oder

vom Ansatz her aufgenommen: **Drei Viertel der final formulierten Vorschläge haben Eingang in die Planungen gefunden und werden auf dem Testfeld umgesetzt und probiert**: Die Ergebnisaufbereitung der Ideenwerkstatt (siehe Doppelseite 52/53) listet insgesamt 62 inhaltliche Ideen, wovon

- 46 konkret oder mit der Grundidee in die Planung übernommen wurden und
- 16 nicht in die weitere Planung und Umsetzung eingeflossen sind.

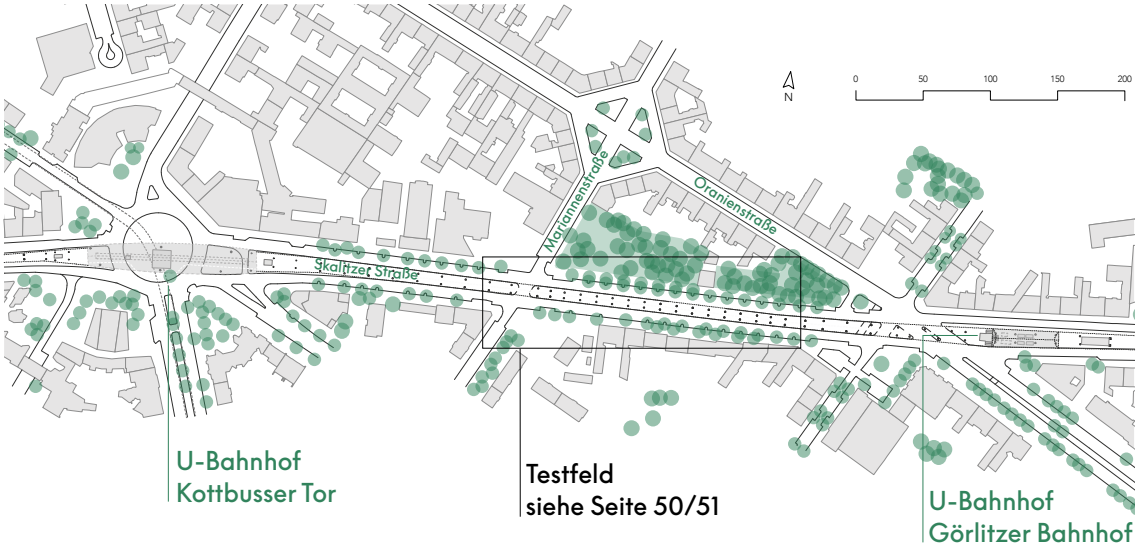
Die Gründe, einige Ideen nicht aufzunehmen bzw. im Rahmen des Testfeldes nicht zu realisieren, sind vielfältig: Grundsätzlich mussten wir alles vor dem Hintergrund finanzieller, räumlicher aber auch rechtlicher Spielräume prüfen. Hinzu kamen spezifische städtische bzw. stadträumliche Gründe, die sich nicht verallgemeinern lassen: beispielsweise war kein Wasseranschluss möglich, die Betreibersuche für einzelne Objekte gestaltete sich schwierig, oftmals mussten verkehrliche Sicherheitsaspekte abgewogen und Platzbedarfe berücksichtigt werden oder im unmittelbar angrenzenden, neu gestalteten Skalitzer Park gibt es bereits alternative Angebote etc.

Die nachfolgende textliche Zusammenschau bettet alle Ideen zur Freiflächengestaltung in eine thematische, an Ausstattung orientierte Sortierung ein.[20] Wir machen damit die jeweils konkrete Umsetzung im Testfeld transparent bzw. begründen im Einzelfall, was aus welchen Gründen nicht umgesetzt wurde.

Zum besseren Textverständnis:

- **Alle Ideen** sind im nachfolgenden Text **fett** hervorgehoben und mit einer Nummer versehen.
- Diese Nummern verweisen auf die finale Ergebnissicherung und die dortige Sortierung (siehe Doppelseite 52/53).
- Die **Stichworte (Ziffern) in grün** markieren Ideen, die wir konkret in den Planunterlagen verorten und platzieren konnten (siehe Doppelseite 50/51).
- Die **Stichworte (Ziffern) in schwarz** markieren Ideen, die wir aufgreifen aber nicht klar verortbar sind.
- Die **Stichworte (Ziffern) in grau** verdeutlichen Vorschläge, die nicht umgesetzt werden konnten.

20 Eine eher nutzungsorientierte Sortierung wie bei der Online-Ideensammlung bietet sich hier nicht an; die hatten die Teilnehmenden der Ideenwerkstatt außerdem früh für die Weiterarbeit verworfen (siehe Kapitel 2.1 sowie 3.3).



Räumliche Verortung des Testfeldes zwischen den U-Bahnhöfen Kottbusser Tor und Görlitzer Bahnhof in Berlin-Kreuzberg © paper planes e.V.

a) Planungsidee / Insel-Konzepte

Das **Inselkonzept** basiert auf der Annahme, dass Radfahren die vorrangige Aktivität über die gesamte Länge des Testfeldes sein wird. Zusätzliche Angebote wie Sitzen, Unterhalten, Spielen, Kunst oder Veranstaltungen finden nur in den Interaktionsinsel statt, die auch an das öffentliche Fußwegesystem angeschlossen ist; eine weitere Insel in der Mitte des Testfeldes ist den Radfahrer:innen vorbehalten. **Jeder Bereich hat seine eigene Funktion und Nutzungsmöglichkeit (25)**, sodass keine Dopplung von Themen erfolgt. Es werden **bewusst unterschiedliche Elemente/Objekte (57)** wie zum Beispiel unterschiedlich nutzbare Sitzgelegenheiten, Infotafeln, ein Sound-Spielplatz oder eine Fahrrad-Servicestation – je nach Lage und Nutzergruppe – entlang der Strecke auf den Inseln angeboten. Die Ausstattung der Inseln soll ein möglichst breites Angebot für diesen öffentlichen Raum aufzeigen. Dennoch sind die Objekte – allein aufgrund der vorhandenen baulichen Situation – mit ausreichend Abstand zueinander und Bewegungsflächen platziert, sodass ein **Überfrachten der Flächen (20)** ausgeschlossen werden soll.

Die **Interaktionsinsel** erlaubt neuen sozialen Austausch zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, zwischen Anwohnenden und Durchquerenden. Sie basiert auf der Idee des offenen Raums, dank einer großen und gut zugänglichen

Fläche, die sich in zwei Teilbereiche westlich und östlich der Kreuzung Mariannenstraße gliedert. Sie ist flexibel und kann für viele verschiedene Funktionen genutzt werden. Hier werden neben Serviceeinrichtungen wie Fahrradparker auch **ungewöhnliche Angebote im öffentlichen Raum (15)** gemacht: Kaffeebar, Schließfächer, Tribüne und flexibel nutzbare Freiflächen, Sound-Spielplatz und Garten-Terrassen.

Die **Radinsel** ist den Radfahrer:innen und der Fahrradnutzung (einschl. Angeboten für Fahrrad-Serviceeinrichtungen) gewidmet. Als **Servicepunkt (14)** beinhaltet sie ein vielfältiges Angebot für Radfahrer:innen in jeglicher Form: für Zweiräder, Dreiräder, E-Bikes, Lastenräder... Hier kann **repariert (Reparaturstation, 24)**, Material getauscht (z.B. gebrauchte Kinderhelme), Müll entsorgt, geparkt oder gearbeitet werden.

Das Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Viaduktes wird als Inspirationsquelle für die vorgeschlagene Neugestaltung genutzt – **Koordination mit dem Säulenraster (33)**. Historische Dokumente und Fotos geben Aufschluss darüber, dass Bäume und Grünflächen im Umfeld der Hochbahn schon immer eine Rolle gespielt haben. Die lineare Struktur wird in der Planung gestärkt und mit der neuen Begrünung an den Seitenbereichen begleitet – **Allee-Charakter (54)**. Eine optische Aufweitung der Fläche mit **Spiegeln an den Stützen (55)** würde dem historischen Bild (Denkmalschutz) entgegenstehen und außerdem nicht der notwendigen Verkehrssicherheit für die angrenzenden Fahrspuren entsprechen. Auch das **Umleiten der Radstrecke in die Seitenräume (34, 44)** ist aufgrund der Stützenabstände an dieser Stelle nicht möglich.

Grundsätzlich wird auf große Elemente zugunsten einer guten Einsehbarkeit verzichtet – **keine harten Wände (58)**. Und durchgehende Gestaltungselemente entlang der Strecke – wie Bodenbelag, Bodengrafik oder Informationsschilder – schaffen einen **Wiedererkennungscharakter (26)**. Die Flächen gegenüber des Testfeldes – Ecke Oranienstraße, **Bereich des Wäldchen (32)** – mit einzubeziehen bzw. Angebote dorthin auszulagern, konnten nicht umgesetzt werden; der Bezirk hat bereits eine abgeschlossene Planung für die Fläche, die 2023 baulich umgesetzt werden soll.

gefühlte und tatsächliche Verkehrssicherhei (4)

Inseln nicht doppeln, unterschiedliche Schwer-punkte setzen (25)

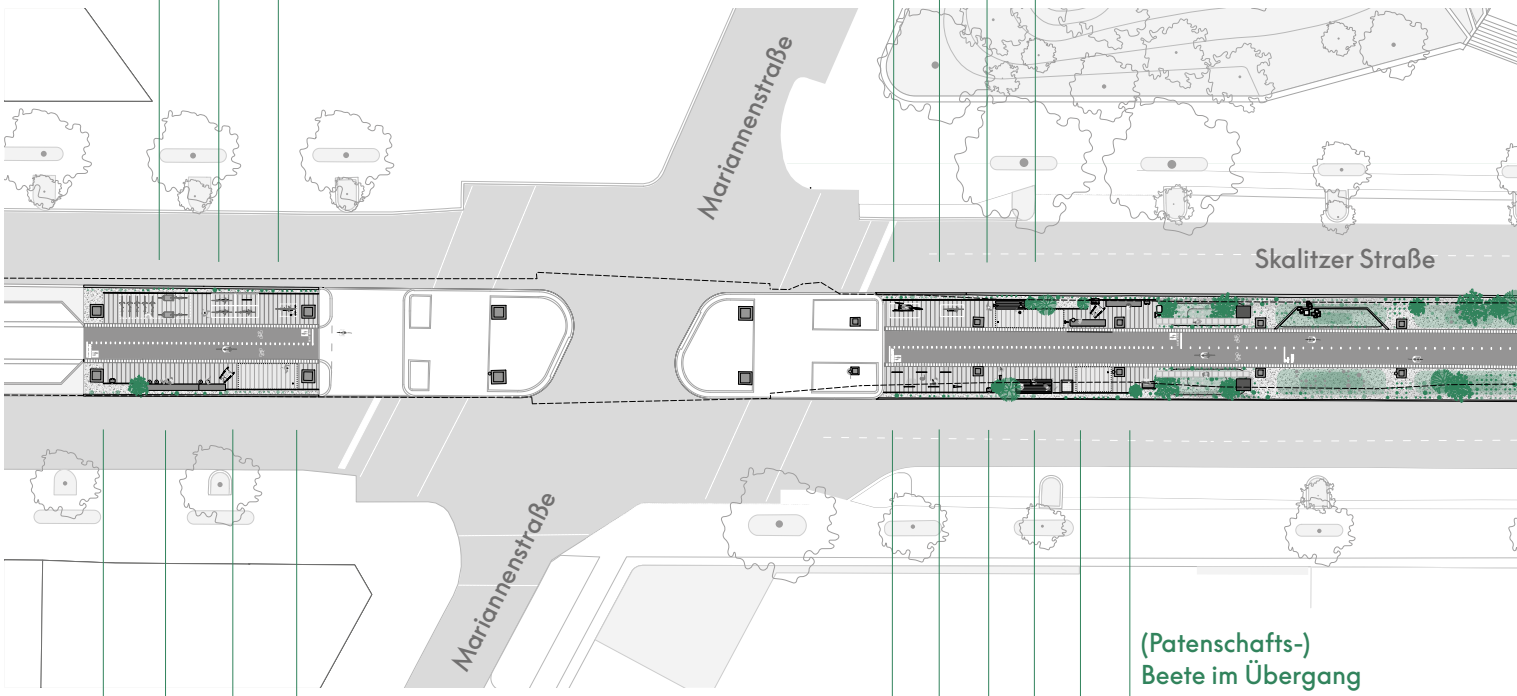
bei Aufenthalt (bspw. wg. Coffee Bike oder Wasserspender) Parkzone daneben (27)

Feedback-Box (10) und Ideen-Fresser (11)

Sound-Spielplatz als Beispiel für künstlerische Gestaltung (43)

keine harten Wände (58)

Sitzgruppen zur Begegnung (18)



(Patenschafts-) Beete im Übergang von Insel und Grün-fläche (51)

barrierefreie Zu- und Übergänge (3)

Solapaneel zur Energie-gewinnung (61)

Begegnungsfläche als Treff-punkt, für Spezialaktionen (19)

(punktuelle) Dämpfung des Lärms durch Akus-tikwand (52)

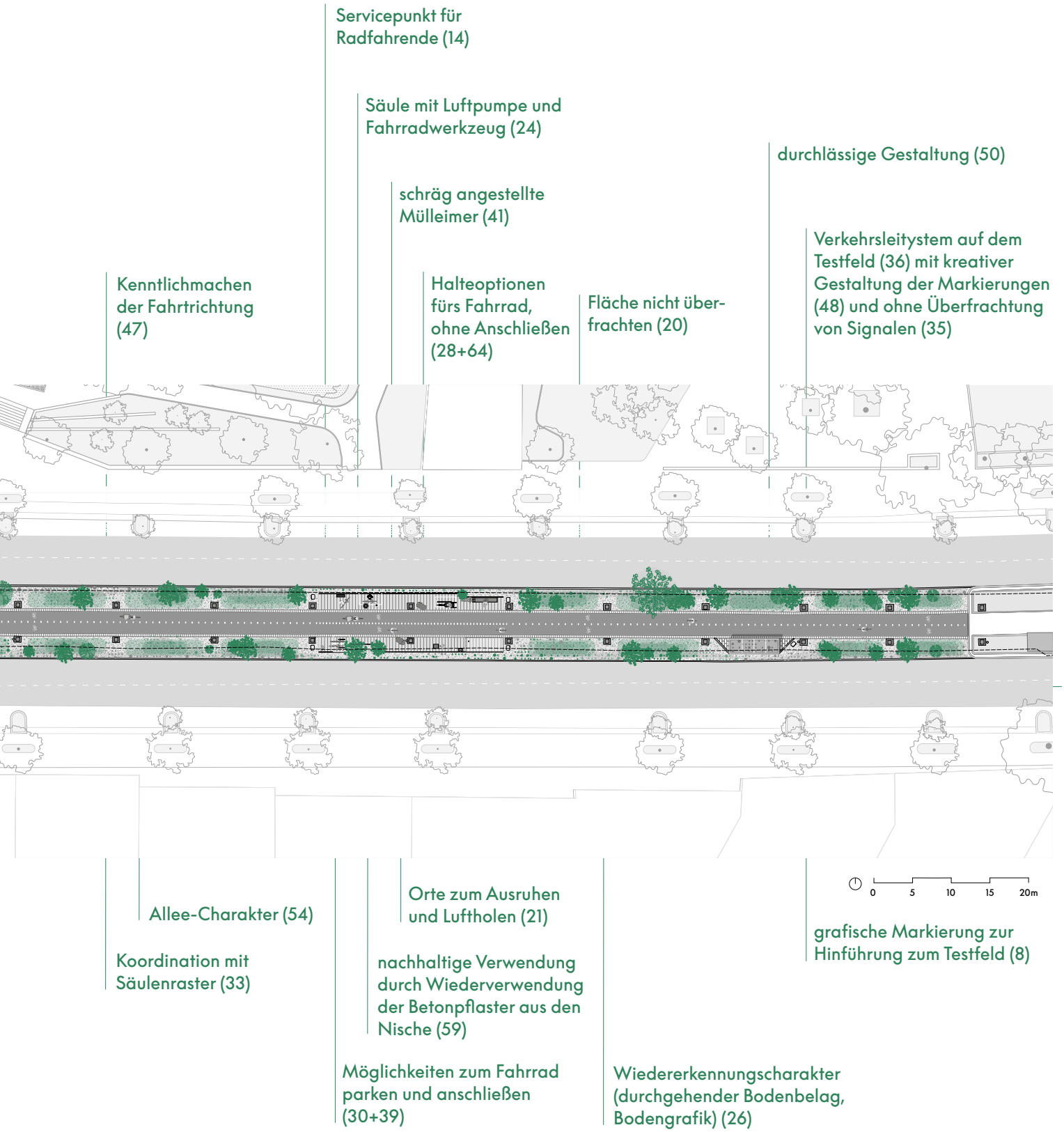
Bodenmarkierungen zur Geschwindigkeitsreduzierung, vor Inseln bzw. Querungen (38)

Leitung von zu Fuß gehenden an Querungen (9)

Hinweise auf entschleunigtes, gemeinschaftliches und sicheres Fahren (45+46)

Info-Tafeln zu Projekt, Wegweiser etc. (12)

Testfeld als Happening-Stre-cke (15) – Kaffeebar, Schließ-fächer, Tribüne, Sound-Spiel-platz und Garten-Terrassen



Verortung der Beteiligungsergebnisse in der eingereichten Genehmigungsplanung; Plangrafik vereinfacht © fabulism / Lysann Schmidt

Beteiligungsergebnisse der Ideenwerkstatt »Reallabor Radbahn – Stadtraum gestalten«

- Konzeptvorschläge und Ideensammlung am Ende der Ideenwerkstatt, 18.06.2022
- Original, aus internem online miro-Board, ohne Bilder, nur orthographisch korrigiert
- nachträglich als fortlaufende Nummerierung eingefügte Ziffern, zur besseren Bezugnahme

- **Stichworte und Ziffern in schwarz** markieren Ideen, die in die Planungen Eingang fanden, aber nicht konkret verortet werden können
- **Stichworte und Ziffern in grün** markieren Ideen, die in die Planungen Eingang fanden und im umseitigen Plan konkret verortet sind
- **Stichworte und Ziffern in grau** markieren Ideen, die nicht in die Planungen übernommen werden konnten

Übergang vom Fußgängerweg zum Testfeld, erste Insel

- Fahrbahn kreuzen → Optimierung erforderlich (technisch und visuell verbessern) (1)
- Zielgruppe (ZG): Radfahrer, Fußgänger, indirekt auch Autofahrer, dass ihnen auch klar ist, was zu tun ist, weil andere Situation (2)
- barrierefreier Zugang, Übergang / Querung (Ampeln, Geräusche, Markierungen zum Leitsystem) (3)
- Teilnehmer müssen sich stets sicher fühlen (4)
- Lichteffekte, die die Verkehrsteilnehmer nicht ablenken, aber auf den Sachverhalt fokussieren lassen (5)
- Verkehrsknotenpunkte Lichterflackern oder Lichterveränderung (wie bei Landebahn am Flughafen) durch kleine Leuchtdioden ++ (6)
- WOW-Effekt durch farbige Markierung des Asphalts (Zebrastreifen, der sich von regulären Zebrastreifen abhebt, nicht der klassische, doch die Funktion bleibt erhalten, grafische Gestaltung als 3D-Zeichnung, so dass der Eindruck eines abgesetzten Zebrasteifens entsteht, obwohl er auf der gleichen Ebene ist (siehe Bild) (7)
- grafische Markierung, um in das neue Testfeld (Spielfeld der Radfahrer) hinzuleiten und hinzuweisen (8)
- Leitung der Fußgänger an bestimmte sinnvolle Querungsstellen des Testfeldes, statt auf den Zwischenbereich (9)

(weitere) Insel

Information

- zum Testfeld (Dimensionen, Kontext des Projektes, Darstellung, worum es geht (kein Radschnellweg, Entschleunigung mit der Möglichkeit auf zügiges Fahren [durch Gestaltung wird entschleunigendes Fahren begünstigt], Strecke / Radbahn wird kein benutzungspflichtiger Radweg nach aktuellem Stand sein) Feedback der Passierenden (10)
- Ideen-Abgabe für weitere Hinweise/Ergänzungen (11)
- Infotafel (Wegweiser, Inseln und Servicepunkte darstellen) (12)
- Fantasie der Passierenden anregen, was die Gestaltung stadtweit bedeuten könnte – Perspektiven und Meinungen anregen; nicht nur fokussiert auf 200m, sondern als Beispiel fürs »Große und Ganze« anregen (13)
- Servicepunkt im Inselbereich, um notwendigen Platz zu haben, sich auf das Radfahren vorzubereiten (14)
- Teststrecke als Happening-Strecke wahrnehmen (15)

Sitzgelegenheiten

- keine starren Bänke (16)
- Sitzgruppen zur Begegnung, die zeitgleich auch Pollerfunktion haben (17)
- begrünt (Kombination mit den Sitzgelegenheiten) (18)
- Begegnungsfläche als expliziter Treffpunkt (ggf. auch für temporäre Spezialaktionen) (19)
- nicht überfrachten, Platz aufrechterhalten (20)
- Ausruhen und Luftholen, bevor es weitergeht (21)

Licht

- Steuerung für ruhigere Bereiche (warmes Lichtkonzept) und für aktivere Bereiche; für Servicestellen gut beleuchtet (22)
- Trinkwasserspender, Flaschen auffüllen, Kombination als Beruhigungsquelle (23)
- Säule mit Luftpumpe, mit Fahrradwerkzeug (24)
- Inseln nicht doppeln, sondern untersch. Schwerpunkte / Themen (25)
- Wiedererkennungscharakter aufrecht erhalten (26)
- bei Aufenthalt (bspw. wg. Coffee Bike oder Wasserspender) Parkzone daneben (27)
- Haltesteige, an denen das Fahrrad angelehnt werden kann (beim Anschließen besteht das Risiko, dass das Fahrrad dann länger da steht) (28)
- festmontierte Tische, an denen mit dem Fahrrad gestanden werden kann (29)

- temporäre, keine dauerhafte Fahrradparkung (30)
- Testfeld bietet aktuell nicht genug Parkfläche, ggf. gibt es an der restl. Strecke Parkmöglichkeiten für längeres Parken (Fahrradparkhäuser)? (31)
- erweiterten Platz dafür nutzen, ggf. anstatt auf Insel 1 → »Bereich im Wäldchen« (32)
- Koordination mit Säulenraster (33)
- wenn keine komplette Querung erforderlich ist bei einer Insel, dann Umleitung des Radweges zu einer Seite führen, die die Begegnungsstelle umgeht (34)

Straßenkreuzung

- Überfrachtung von Signalen und Möglichkeiten vermeiden (35)
- Verkehrsleitsystem bereits auf der Teststrecke kommunizieren (36)
- Sind die Insel-Elemente zu viel? (37)

Zwischenbereich

ZG: Radfahrer

- im Fall von zügigem Fahren: vor den Inseln visuelle Kenntlichmachung, dass das Tempo reduziert werden müsste, da hier Querungen, stehende Personen kommen (38)

Seitengestaltung

- Haltebuchten für die Radfahrenden zwischen den Säulen, Haltestangen zum Festhalten, nicht zum Anschließen (Darstellen, dass es nicht zum Anschließen ist) (39)
- Trinkwasserspender (40)
- Mülleimer (schräg angestellt, zum Reinwerfen beim Vorbeifahren) (41)
- abwechselnd (42)
- künstlerische Gestaltung – z.B. »Xylophon« mit Hand streifen, verhältnismäßig leise, damit die Anwohner nicht gestört werden (43)
- Überholstrecken vermutlich wg. der Säulen zu kurz und damit zu gefährlich (44)
- gemeinschaftliches und sicheres Fahren kommunizieren und vermitteln (45)
- Radbahn als entschleunigende Maßnahme betrachten (46)
- regelm. auf die Richtungen der Spur erinnern durch Pfeile (47)
- durch künstlerische Gestaltung der Markierungen (48)
- Möglichkeiten zum Erproben und Testen von Neuerungen und Entwicklungen, Bereich flexibel halten (vielleicht können in einem Bereich alle paar Monate ein paar andere Ideen ausprobiert werden, so dass nicht sofort alles angelegt werden muss und es damit sofort zu einer Überfrachtung kommt) (49)

Bepflanzung

- im Rahmen von Hochbeeten an den Seiten durch einzelne trapezförmige Bereiche (Bitte hierzu die Mittelstrecke auf der Tauentzienstr. betrachten), hierbei auch Pollerfunktion abdecken, durchlassen zur Flucht von der Radbahn (50)
- Beete aufgrund der Trapezform mit den Haltebuchten kombinieren (51)
- Atmosphäre, Windbrechen, Luft verbessern, Lärm mindern (52)
- Kletterpflanzen entlang der Säulen ranken, auch von oben herab (53)
- Allee-Charakter (54)
- Wechsel mit Spiegeln an den Säulen (55)
- Wasserfall (56)
- entlang der Zwischenstrecke bewusst unterschiedliche Elemente verwenden, versetzt nutzen (57)
- keine harte Wand (58)

Nachhaltigkeit

- nachhaltige Möglichkeiten nutzen (59)
- Wasser auffangen und zur Bewässerung nutzen (60)
- Solarpanel an der U-Bahntrasse montieren und zur Energiegewinnung (Lichtelemente, Soundelemente) nutzen (61)

Gesamtstrecke

Tauben

- Vogelschreck in Falkenform (Drachen vom Viadukt) (62)

Lärm

- Plastikabdeckung zur Dämpfung des Lärms, gerade auch zur Beruhigung beim Fahren, Regenschirme (63)

Vermüllung

- durch alte Fahrräder, die angeschlossen sind, aber nie wieder abgeholt sind, vermeiden (64)

b) Leitsystem und Nutzergruppen

Das Hauptleitsystem für Fahrradfahrer:innen beruht auf Markierungen auf der Fahrbahn; für das Testfeld wurde **ein eigenes, eindeutiges aber zurückhaltendes Leitsystem (35, 36, 48)** erarbeitet: Über Bodenmarkierungen und Beschilderung wird wiederholt die **Fahrtrichtung kenntlich gemacht (47)** und beispielsweise **auf querende Fußgänger:innen im Kreuzungsbereich verwiesen (45, 46)**. Zusätzlich wird der **Radflow als GrüneWelleAssistent (5)** installiert, der eine eindeutige Signalisierung zur Ampelschaltung vermittelt und als **Verkehrsleitsystem (36)** der Verbesserung des fließenden Radverkehrs dient. **Zu Fuß Gehende** werden ausschließlich an dem Kreuzungsbereich auf die Insel geleitet **(9)** und nur dort werden Angebote auch für Fußgänger:innen gemacht; Signalisierungen erfolgen über Bodenmarkierungen und Beschilderungen, sodass Nutzer:innen der Radbahn sicher und intuitiv geleitet werden **(2)**.

Mit der baulichen Umsetzung der Verkehrsplanung an der Kreuzung Mariannenstraße / Skalitzer Straße werden auf dem Testfeld neue Fußgängerüberwege installiert (Fußgänger haben Vorrang) und entsprechend notwendige Verkehrsschilder aufgestellt. Bodenmarkierungen weisen die Radfahrenden darauf hin, das **Tempo an diesen Stellen zu reduzieren (38)**. Ein **Zebrastreifen (7)** / Fußgängerüberweg über die Radstrecke ist für den Bereich der Kreuzung Mariannenstraße geplant. Dieser muss allerdings den verkehrsrechtlichen Vorgaben entsprechen und darf in keiner Form kreativ oder extravagant attraktiv sein. **Zusätzliche Querungsstellen (9)** zwischen den Ampeln sind verkehrstechnisch derzeit nicht umsetzbar; wir befinden uns an einer Hauptverkehrsstraße mit einer Durchgangsgeschwindigkeit von 50 km/h und hohem Verkehrsaufkommen.

Für die **Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden (4)** sind in Höhe der Inseln umlaufende Einfriedungen als Barriere zum hoch frequentierten Straßenraum vorgesehen. Grundsätzlich wurde auf bestmögliche Sichtbeziehungen geachtet, verdeckte Bereiche wurden vermieden. Die Fläche unter dem Viadukt ist **in weiten Teilen durchlässig (50)** und kann (weiterhin) gequert werden. Zudem ist eine Beleuchtung unter dem Viadukt entlang der Strecke in Planung.

Für den **barrierefreien Zugang (3)** sind taktile Bodenelemente als Abgrenzung zur Radbahn im Bereich der Interaktionsinsel geplant; ausreichende Durchgangsbreiten sind für Rollstuhlfahrer:innen ebenso vorgesehen wie kontrastreiche Bodenmarkierungen für seheingeschränkte Menschen.

Zusätzliche Informationen werden auf **Informationstafeln (12)** entlang der Strecke bereitgestellt, die über das Projekt und einzelne Bereiche informieren. Hier ist auch Platz, um das **Große und Ganze (13)**, die Vision der Radbahn und Übertragbarkeiten des Testfeldes zu präsentieren. Ergänzend wird es einen Feedback-Briefkasten geben, wo **Hinweise, Kritik, Ideen (10, 11)** hinterlassen werden können. Der Bereich um die Kreuzung Oranienstraße / Skalitzer Straße ist der östlichste Zugang zum Testfeld, wo bereits durch Hinweisschilder, Bodenmarkierungen oder temporäre Beiträge von Künstler:innen **auf das Testfeld aufmerksam gemacht werden soll (8)**.

c) Ausstattung / Angebote

Es werden verschiedene Objekte auf dem Testfeld installiert werden, die (bisher) nicht zu einer gängigen Ausstattung im öffentlichen Raum gehören. Für einige Objekte bedarf es einer laufenden Betreuung / Wartung / Instandhaltung. Die Testphase dient dem **Ausprobieren (49)**, ob und wie diese Objekte angenommen werden, wie vandalismusanfällig sie sind und ob sie die Betreiber ordnungsgemäß warten. Eine Demontage wäre grundsätzlich möglich.

Als Sitzmöglichkeiten werden fest verankerte Bankelemente vorgesehen, die in den Boden eingelassen sind. Aus Gründen der Langlebigkeit aber auch der Verkehrssicherung wurde auf **mobiles Mobiliar (16)** verzichtet. Die Gefahr, dass Teile entwendet, unsachgemäß behandelt oder auf die Fahrbahn gestellt werden / fallen, war in der Abwägung zu groß. Die Bänke haben keine Rückenlehnen und sind teilweise zueinander gestellt, so dass eine flexible, **angenehme Begegnungs- und Kommunikationssituation (17)** geschaffen werden kann; auf Aufenthaltselemente, die zugleich als **bauliche Barriere zur Fahrbahn dienen (17)**, wurde aus Sicherheitsgründen verzichtet.

Auf den Inseln werden Freiflächen vorgehalten, um **temporäre Aktionen (19)** zu ermöglichen; diese Freiflächen sind für eine flexible Nutzung (teilweise) mit einem Stromanschluss versehen. Ein **Trinkwasserspender (23, 40)** konnte nicht umgesetzt werden: Zum einen befindet sich keine Trinkwasserleitung im Bereich des Testfeldes; zum anderen ist direkt gegenüber im Eingangsbereich des neu gestalteten Skalitzer Parks ein Trinkwasserbrunnen installiert. Auch die Installation eines **Wasserfalls (56)** konnte aus technischen, wirtschaftlichen und denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden.

Auf den Inseln werden unterschiedliche **Fahrradpark-Zonen (27)** jeweils in der Nähe der Aufenthalts- und Aktionsflächen eingerichtet: Bike-Sharing, Parkplätze, Fahrradständer für »normale« und Lastenräder; für **Kurzzeitparkende (28, 64)** werden Rinnen in die Bänke integriert. Es gibt damit Angebote für **Kurz- und Langzeitparken (30, 39)**, mit und ohne anschließen. Zugunsten eines vielfältigen Parkangebots muss vereinzelt mit Dauerparkern gerechnet werden. Wir gehen derzeit davon aus, dass es sich hierbei nur um Einzelfälle handelt. Ein Angebot für **geschlossene Fahrradparkplätze (31)** kann auf dem Testfeld selbst nicht gemacht werden, da der Platz auf den ehemaligen Parktaschen nicht ausreicht. Es gibt aber im Hintergrund Überlegungen für abschließbare Parkboxen und ein Fahrradparkhaus in der näheren Umgebung.

Auf einen **Fahrradtisch (29)** wurde in der Planung verzichtet. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg testet (gegenüber dem Testfeld) derzeit selbst einen Fahrradtisch, der in der Befragung sehr schlechte Bewertungen erhalten hat und nicht genutzt wird. Auf dieser Grundlage haben wir entschieden, von einem weiteren Fahrradtisch Abstand zu nehmen. Installiert werden hingegen auf der Radinsel zwei schräg hängende **Radmülleimer (41)**; ansonsten stehen die gängigen Modelle der Berliner Stadtreinigung zur Verfügung.

Darüber hinaus ist auf der Interaktionsinsel ein **Sound-Spielplatz (43)** geplant, der auch für Kinder und Familien spielerische Interaktionsmöglichkeiten durch verschieden geformte »Trichtertelefone« anbietet. Außerdem wird für die Zeit der Testphase eine **solarbetriebene (61)** Handy-Ladestation auf dem Testfeld installiert.

Ein Falkendrachen gegen die Tauben; einen Versuch im Rahmen der Aktionstage ist es wert

d) Begrünung und Taubenschutz

Der Zwischenraum zwischen den »Inseln« wird entlang des gesamten Testfeldes als Grünzone ausgebildet und schützt den Radweg vor der Auto-Fahrspur. Verschiedene Variationen der Bepflanzung sollen die Radfahrer:innen auf angenehme Weise auf ihrer Fahrt begleiten und das Naturerlebnis in der Stadt stärken. Bei der Auswahl der Pflanzen werden Arten verwendet, die keinen bzw. kaum Rückschnitt brauchen und damit wenig pflegeintensiv sind. Kletterpflanzen (53) erfüllen beide Aspekte nicht; zudem musste bei der Planung darauf geachtet werden, dass nicht an das denkmalgeschützte Viadukt gegangen wird.

Es wird derzeit im Auftrag des Reallabor Radbahn eine Regenwasserbeprobung des **anfallenden Regenwassers (60)** auf der Trasse durchgeführt. Im zweiten Schritt soll ein **Hochbeet (50)** auf dem Testfeld installiert werden, durch das eine Filtration des anfallenden Regenwassers erfolgen soll – vorausgesetzt, dass die Forschungsergebnis zu dem Resultat gelangen, dass geeignete Bodenschichten oder Pflanzen die Schadstoffe aus dem verschmutzten Regenwasser herausfiltern können.

Daneben bilden zwei Patenschaftsbeete (51) mit Bewässerungsmöglichkeiten ein besonderes Angebot an die Nachbarschaft; sie befinden sich im Übergang von Interaktionsinsel zur Grünfläche. Interessierte können eine Patenschaft überneh-

men und sich so aktiv an der Bepflanzung, der Pflege und auch der Ernte (z.B. Blüten oder Früchte) der Pflanzen beteiligen.

Die Sitzgelegenheiten (18) und Orte zum Ausruhen und Luft holen (21) befinden sich konzentriert auf den Insel-Bereichen und sind gerahmt von begrünten Teilflächen.

Effektive und tierschutzkonforme Maßnahmen zur Taubenvergrämung sind stark gespannte Netze oberhalb des Viadukts, die verhindern, dass sich die Tiere auf den Trägern niederlassen. Eine **Falken-Attrappe in Form einen Drachen (62)** haben wir bereits während der Aktionstage im August 2022 erprobt – allerdings mit unbefriedigender Wirkung: die Konstruktion ist insgesamt zu instabil und damit die Verkehrssicherheit gefährdend und zudem vandalismusanfällig.

e) Technische Ausstattung

Eine verkehrstechnische **Beleuchtung (22)** unter dem Viadukt entlang der Strecke ist ebenso in Planung, wie eine zusätzliche Beleuchtung für Sitzgruppen und die Fahrradreparatur-Station. Von Lichteffekten (6), die den angrenzenden Verkehr beeinträchtigen, mussten wir aus verkehrssicherheitsgründen absehen. Allerdings ist am östlichen Zugang zum Testfeld seit 1. April 2023 eine Lichtskulptur (»Nachtspur« von SKIA Studio) installiert, die zum Testfeld hinführt und bis mindestens 31. Dezember 2023 dort zu sehen sein wird.

In Abstimmung mit einem Fachplaner für Schallschutz und akustische Maßnahmen ist es nicht zielführend, großflächig bauliche Elemente für eine Schallreduzierung entlang der Fläche vorzusehen. Eine flächendeckende Maßnahme für diesen öffentlichen Raum (63) ist nicht umsetzbar, u.a weil die fahrende U-Bahn eine der Hauptlärmquelle bleibt. Eine Untersuchung zur Lärmbelastung und wirksamen akustischen Maßnahmen hat allerdings ergeben, dass durch Einsatz gezielter Objekte (Akustikwand) Aufenthaltsflächen punktuell von der Lärmimmission (52) der Straße leicht abgeschirmt werden können. Wir haben uns daher entschlossen, ausschließlich bei der Tribüne eine schallbrechende Rückenlehne vorzusehen.

Das in den Nischen vorgefundene rötliche Betonpflaster wird nicht entsorgt, sondern nach dem Ausbau zwischengelagert

und anschließend für die Beläge der neuen Aufenthaltsbereiche sowie für Podeste und Tribünen wiederverwendet (59).

4.3 Ausblick auf Testfeld und Evaluation

Mit Bau und Erprobung des Testfeldes zwischen den U-Bahn-Stationen Görlitzer Bahnhof und Kottbusser Tor kommt das Reallabor Radbahn 2023 endlich auf die Straße. Die Idee ist dabei weniger, eine fertige 100%-Lösung an einem bestimmten Tag zu präsentieren, sondern viel eher eine dynamisch bespielbare Fläche als Mitgestaltungsraum zu öffnen. Dieser kann sich im Laufe der Testmonate entsprechend der Rückmeldungen und neuer Erkenntnisse auch verändern und entwickeln.

Mit der verkehrstechnischen Umsetzung des Radweges auf dem Testfeld werden bauliche, technische und gestalterische Lösungsvorschläge erprobt: Themen sind beispielsweise auch

- Umgang mit dem denkmalgeschützten Viadukt oder
- das Abfall- und Wartungsmanagement im öffentlichen Stadtraum sowie
- barrierearme Zugänge im öffentlichen Raum.

In Sachen Freiflächen links und rechts der Radspur wird es vor allem darum gehen, mit dem oben vorgestellten Insel-Konzept sowohl gute Fahrradinfrastrukturen wie Aufstellflächen und Servicestationen als auch angenehme Aufenthaltsqualitäten für weitere Nutzungen zu schaffen und diese ebenfalls ausgiebig zu testen. Hier können die Menschen also nicht nur von den Vorschlägen und Ideen des Beteiligungsprozesses zur Freiflächengestaltung profitieren, sondern darüber hinaus aktiver Teil dieses Realitätschecks sein, indem sie bestimmte Ausgestaltungen und Nutzungsoptionen kritisch testen und überprüfen.

Um dies zu gewährleisten, werden die einzelnen Elemente der Freiflächen auf dem Testfeld – die vielfach erst durch das hier dargestellte Bürgerbeteiligungsverfahren Eingang in unsere Umsetzungsplanung gefunden haben – während des Testzeitraums systematisch evaluiert:

- zum einen in Bezug auf ihre Nutzung und Akzeptanz durch die Befragung von Nutzenden,
- als auch in Bezug auf ihre Praktikabilität für anschließende Verstetigungskonzepte.

Begleitet von aktiver Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen wollen wir das Testfeld – den Radweg wie die Freiflächen – für viele Menschen zugänglich machen und konkrete Empfehlungen ableiten, wie mit der Fläche unter dem Viadukt künftig umgegangen werden kann und welche Übertragbarkeiten sich für ähnliche Projekte und Flächen anbieten.

Aber auch Fragen nach der Weiterentwicklung der Idee bzw. des Gesamtprojektes der Radbahn Berlin in konkrete stadt- und verkehrsplanerische Vorhaben in Berlin sind zu klären. Aufgrund sich fortwährend ändernder politischer Rahmenbedingungen sowie verschiedener Szenarien und Varianten-Diskussionen bleibt dieser Prozess spannend und eröffnet gleichzeitig Spielräume für weitere Beteiligungsmöglichkeiten!

Materialsammlung

Reallabor Radbahn gUG

Online-Ideensammlung

Ergebnisaufbereitung, Mai 2022

r a d bahn

2

Eckdaten

Laufzeit	sechs Wochen, 22. Februar bis 4. April 2022
Plattform	mein.berlin – Beteiligungsplattform des Landes Berlin
Methode	kartenbasierte Ideensammlung
Fragestellung	Was sind Ihre Ideen für die Gestaltung der Freiflächen entlang des Testfeldes?
Aufgabe	Zwischen Görlitzer Bahnhof und Kottbusser Tor entsteht ein Testfeld unter dem Viadukt der U-Bahn. Dort wird man u.a. Radfahren können. Doch was sind Ihre Ideen für die Freiflächen links und rechts neben der eigentlichen Radspur? Schreiben Sie uns Ihre Ideen, bewerten und kommentieren Sie andere!

r a d bahn

Ergebnisaufbereitung, Online-Beteiligung, Mai 2022

3

Inhalt

Ergebnisse im Überblick

Auswertung nach Kategorien

Hinweise zur Auswertung

nächste Schritte

r a d bahn

Ergebnisaufbereitung, Online-Beteiligung, Mai 2022

4

Inhalt

Ergebnisse im Überblick

Auswertung nach Kategorien

Hinweise zur Auswertung

nächste Schritte

Ansichten

Zahlen

Übersicht

meist bewertet

meist kommentiert

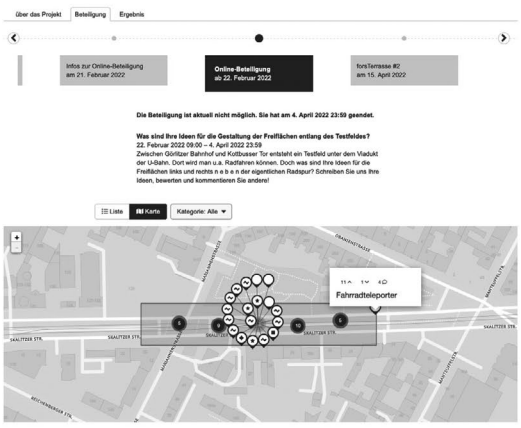
r a d bahn

Ergebnisaufbereitung, Online-Beteiligung, Mai 2022

5

Ergebnisse im Überblick – **Ansichten**

Kartenansicht – Listenansicht – Detailansicht / einzelner Beitrag



Ergebnisse im Überblick – **Zahlen** – 1

insgesamt 49 Beiträge mit 69 Ideen und 67 Kommentaren

- 48 Beiträge mit 68 Ideen (online) + 1 Beitrag und Idee (per Email)
- 41 verschiedene Personen haben Vorschläge eingebracht
- die allermeisten Beiträge wurden bewertet (41 von 49)
- über die Hälfte der Beiträge wurde kommentiert (31 von 49)
- mit 67 Kommentaren bei 31 Beiträgen erfolgte ein reger Austausch

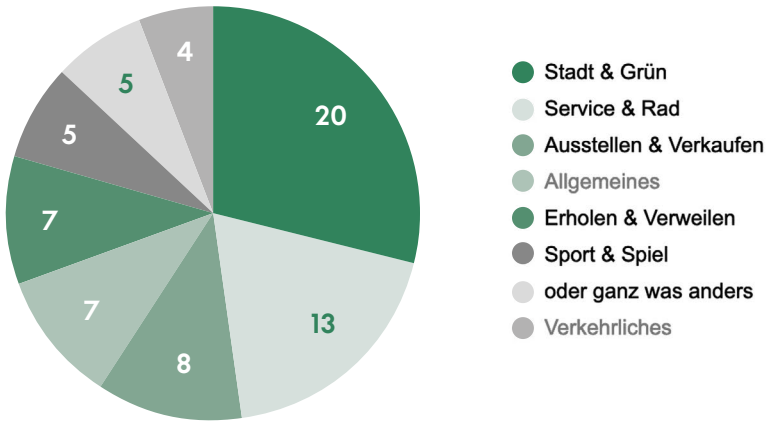
Ergebnisse im Überblick – **Zahlen** – 2

insgesamt 49 Beiträge mit 69 Ideen und 67 Kommentaren

- 58 der 69 Ideen betreffen die Freianlagen, 7 sind allgemeine Hinweise zum Projekt und 4 betreffen Verkehrliches
- die meisten Vorschläge fallen in die Rubrik "Stadt & Grün" (20)
- die wenigsten Vorschläge stammen aus den Rubriken "Sport & Spiel" bzw. "oder ganz was anderes" (jeweils 5)

Ergebnisse im Überblick – **Übersicht**

Ideen nach Rubriken



Ergebnisse im Überblick – **meist bewertet**

positive Bewertungen – Listenansicht, TOP 4 – Detailansicht TOP 1

Ergebnisse im Überblick – **meist bewertet**

positive Bewertungen – TOP 10 (Zahlen in Klammern = gegenteilige Bewertung)

16 (-1)	Radspuren müssen breit angelegt werden
15	dauerhafte Autoblitzer & maximal Tempo 30
14	Begrünung rechts & links
13	Trackstands & Love Handles
11 (-1)	Fahrradparken, Bike-Repair Stationen, Bike-Market
11 (-1)	Fahrradteleporter
10 (-3)	Radbahn auf die Nordseite
9	Fahrradwaschanlage
8 (-1)	Grün
8	Leuchtsignale zur Geschwindigkeitsoptimierung

Farblegende

Stadt & Grün	Service & Rad
Ausstellen & Verkaufen	Erholen & Verweilen
Sport & Spiel	oder ganz was anderes
Allge-meines	Verkehr-liches

Ergebnisse im Überblick – **meist bewertet**

negative Bewertungen – Detailansichten TOP 1 bis 3 (Listenansicht techn. nicht möglich)

Parkplätze. Und dafür die Seitenparkplätze entlang der Straße aufheben.

Stadt & Grün | gesamte Länge

Was sol man auf diesen Flächen sonst tun? Sie sind schmal, wegen der Hochbahnpfeiler nicht passierbar oder begehbar, und grenzen unmittelbar an eine Fahrbahn, da ist jeder Aufenthalt extrem unfallträchtig und ungemütlich.

Daher Parkplätze. Die trennen auch den Radweg physisch vom PKW-Verkehr. Dafür die Parkplätze entlang der Gehwege auf der Skalitzer Str. aufheben, die Gehwege verbreitern und begrünen, um sie ihrerseits vom PKW-Verkehr besser abzutrennen. Dort entsteht dann durchgehende, breite Nutzfläche, das wäre sinnvoll.

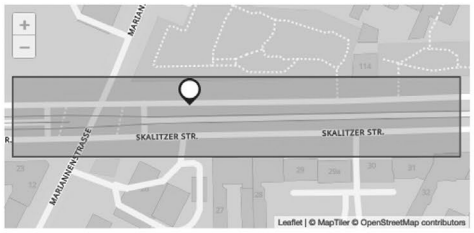
MS erstellt am 24. Februar 2022 **Referenznr.:** 2022-13875

^5 v6

Polizei

oder was ganz anderes?

Dort sollte Polizei stehen die man ansprechen kann wenn in der nähe falschparker gesichtet worden, damit die dann schnell da hin fahren und die Abschleppen



moburkhardt erstellt am 23. Februar 2022 **Referenznr.:** 2022-13849

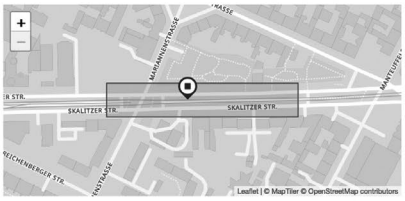
^3 v6

Skater, Inliner, Tischtennis und Grün

Erholen & Verweilen

Ich denke dass sich der Bereich entlang der Strecke ideal für eine weitere Nutzung im Freizeitbereich eignet. Ähnlich wie im Gleisdreieckspark sieht man wie gut solche Flächen für Kinder, Jugendlichen und Erwachsene angenommen wird.

Des Weiteren sollte man darauf achten genügend Grünflächen, Büsche und Bäume zu pflanzen, um zusätzlich Schatten zu spenden und den Menschen vor Ort mehr Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.



stein82 erstellt am 24. Februar 2022 **Referenznr.:** 2022-13881

^2 v5

Ergebnisse im Überblick – **meist bewertet**

negative Bewertungen – TOP 10 (Zahlen in Klammern = gegenteilige Bewertung)

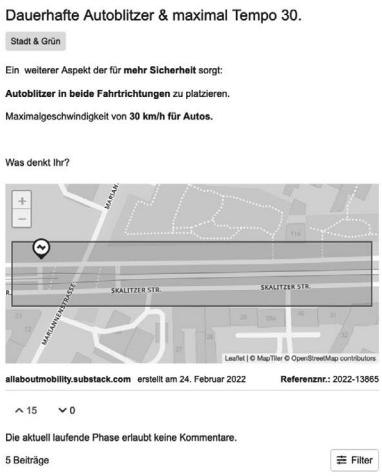
6 (+5)	Parkplätze/ Seitenparkplätze an der Straße dafür aufheben
6 (+3)	Polizei
5 (+2)	Skater, Inliner, Tischtennis und Grün
5 (+1)	Mini-Teich
4	Straßenmärkte, Flohmärkte
3 (+10)	Radbahn auf die Nordseite
3 (+1)	Saisonale, grüne Oasen zum Arbeiten, Essen, Freunde treffen
3	Fahrradschutzwände
2 (+1)	Randstreifen Labor - Stadtideen
2 (+1)	keine externen Berater

Farblegende

Stadt & Grün	Service & Rad
Ausstellen & Verkaufen	Erholen & Verweilen
Sport & Spiel	oder ganz was anderes
Allge-meines	Verkehr-liches

Ergebnisse im Überblick – **meist kommentiert**

Detailansichten TOP 1



Ergebnisse im Überblick – **meist kommentiert**

TOP 10

5	dauerhafte Autoblitzer & maximal Tempo 30
4	Fahrradteleporter
4	Parkplätze, dafür die Seitenparkplätze entlang der Straße aufheben
4	Leuchtsignale zur Geschwindigkeitsoptimierung
4	Radspuren müssen breit angelegt werden
3	Eine Idee...
3	Urban Gardening
3	Radbahn auf die Nordseite
3	Fahrradparken, Bike-Repair Stationen, Bike-Market
3	Partizipative Gestaltung der »Möblierung« durch Mosaikscherben

Farblegende

Inhalt

Ergebnisse im Überblick

Auswertung nach Kategorien

Hinweise zur Auswertung

nächste Schritte

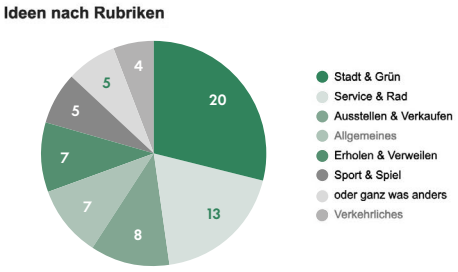
Vorgehen

Stadt & Grün - Service & Rad
Ausstellen & Verkaufen - Erholen & Verweilen
Sport & Spiel - oder ganz was anderes

Allgemeines - Verkehrliches

was man nicht will

Auswertung nach Kategorien – **Vorgehen**



- Auswertung je Kategorie – in der Reihenfolge der Häufigkeit, beginnend mit den meisten Ideen bei "Stadt & Grün" (20) – inkl. "Verkehrliches" und "Allgemeines"
- Listen aller 69 Ideen (stichwortartig)
- auch Sichtung aller Kommentare und Aufnahme dortiger, neuer Ideen in die jeweilige Kategorie (+1) – *kursiv gekennzeichnet*

→ **viele Ideen sind ähnlich und lassen sich gut mit anderen zusammenfassen**

Auswertung nach Kategorien – **Stadt & Grün** – 1

20 + 1 Ideen

- gut gepflegte Pflanzung mit niedrigen Gewächsen (optisch durchlässig, kein Versteck) – kleine pflegeleichte Bäume oder hohe Sträucher – außer Hecke nix drin – begrünte Randzonen als Schutz vor Wind / Feinstaub – Begrünung – genügend Grünflächen, Büsche, Bäume (Schatten und Aufenthaltsqualität) – Urban Gardening / mobile Gärtnerflecken – pflegeleichte Begrünung – grüne Oase mit integrierten Sitzmöglichkeiten – Hochbeete – Seitenränder begrünen (mit Bänken dazwischen) – viel Grün und Bäume – Säulenbegrünung (z.B. in Mexiko-Stadt)

Auswertung nach Kategorien – **Stadt & Grün** – 2

Fortsetzung

- Mini-Teich / Graben / Wasserfläche (inkl. Regenauffang-Option) – Regenwasserspeicher wenn möglich (und Wasser nicht belastet) – *Gräben links und Rechts für ablaufendes Wasser (Bewässerung und trockene Fahrbahn)*
- Orientierungshilfen (Berliner Radwegenetz o.ä.) – Wegeleitsystem
- WC- und Duschhäuschen
- Schutz vor Tauben und Taubenkot (ggf. mittels Beleuchtung)

Auswertung nach Kategorien – **Service & Rad**

13 + 1 Ideen

- Tracks Stands & Love Handles – Haltegriffe *(auch für Kinder-, Lasten- und Liegeräder geeignet)* – *Geländer zum Fußabstellen (rechts)*
- Bike & Ride – Stellplätze für Lastenräder / Fahrradanhänger
- Fahrradservice – Ersatzteil-Automat / Repair-Kits – Repair-Station – DIY-Werkstatt / Repair-Station – Ladestationen für E-Bikes – Fahrrad-Waschanlage
- Leuchtsignale zur Geschwindigkeitsoptimierung – ausreichende Beleuchtung der Strecke – innovatives Beleuchtungskonzept (sicher durch die Nacht)

Auswertung nach Kategorien – **Ausstellen & Verkaufen**

8 Ideen

- Bike Market / Stellflächen für Bike-Imbiss / Streetfood Bike – Café / Saftladen – Coffee-Bike – Getränkestand mit kleinen Snacks
- Wände und Raum für Kunst – Randstreifen als Labor für Stadtideen / Ausstellungsflächen – Kunst- und Kulturweg / Flächen zur Vorstellung von Projekten
- Straßen- und Flohmärkte (an einigen Tagen Jahr)

Auswertung nach Kategorien – **Erholen & Verweilen**

7 Ideen

- Sitzgelegenheiten schaffen – Sitzgelegenheiten wären schön – ab und an eine Sitzgelegenheit – Sitzgelegenheiten
- grüne Oasen zum Arbeiten, Essen, Freunde treffen
- Bank zum Verweilen – jede Menge Bänke

Auswertung nach Kategorien – **Sport & Spiel**

5 Ideen

- Nutzung im Freizeitbereich – Weg / Möglichkeit zum Joggen – Wege für Inline-Skating
- Kinderspielplatz bzw. -elemente
- Schaukeln, die von der U-Bahn-Decke hängen

Auswertung nach Kategorien – **oder ganz was anderes**

5 Ideen

- Sensoren zur Messung von Personen- und Verkehrsaufkommen, Lärm, Emissionen, Wind/Wetter
- Tiny Houses für Wohnungslose
- Diskussionsecken
- "Fahrradschutzwände" (zum Schutz der Autos vor den Radfahrenden)
- keinen Rummel / kein Abhäng-Orte / kein weiterer Event-Space in Kreuzberg

Auswertung nach Kategorien – **Allgemeines**

7 Ideen

- Radbahn auf die Nordseite (der Skalitzer Straße) – Freiflächen ausdehnen bis zum Bürgersteig, entsiegelte Straße – Sicherheit geht vor (Radbahn breiter Denken mit mind. + 1m von der Autospur nutzen) – Parkplätze (und dafür die Seiten-Parkplätze entlang der Straße aufheben und für Radfahrende nutzen)
- dauerhafte Autoblitzer & Tempo 30 – Polizei (u.a. wg. Falschparker)
- keine externen Berater ("verpulvertes Geld")

Auswertung nach Kategorien – **Verkehrliches**

4 Ideen

- Radspuren breit anlagen, kein Platz für Anderes
- "Fahrradteleporter" (wie kommt man von der Seite in die Mitte, unter den Viadukt?)
- Bodenbelag (für entspanntes Radeln)
- Kreuzung sichern (Poller gegen Durchfahrt von Autos)

Auswertung nach Kategorien – **was man nicht will**

konkrete "Nichtnutzungen", die Freiflächen betreffend
(kursive Beiträge aus den Kommentaren)

- bitte keinen Rummel / kein Abhängort schaffen / kein weiterer Event-Space in Kreuzberg – *keine Flohmärkte (die gibts in Kreuzberg in der Nähe)*
- *Risiko kollidierender Interessen / Unfall- und Aggressionspotenzial durch verspringende Bälle oder kreuzende Skater – Platz nicht mit weiteren Funktionen mischen – keine Flanierenden oder Kinder auf Laufrädern – keine Joggerinnen und Jogger – kein Fußgängerverkehr weil Nutzungsprobleme – nicht zu viele parallele Nutzungen, da konfliktträchtig*

Inhalt

Ergebnisse im Überblick

Auswertung nach Kategorien

Hinweise zur Auswertung

nächste Schritte

Benutzername und Datum

vorgegebene Kategorien

weitere Kategorien

Zusammenfassen von Ideen

Hinweise zur Auswertung

Benutzername & Datum

Datum und Benutzername spielen für die Auswertung keine Rolle.

Kategorien

Auf der Plattform waren sechs Kategorien für mögliche Ideen vorschlagen:

Stadt & Grün – Service & Rad – Erholen & Verweilen – Ausstellen & Verkaufen – Sport & Spiel – oder ganz was anderes

In der Auswertung wurde die originale Zuordnung aufgehoben und händisch (im Doppelcheck) zugeordnet, weil

- oft hinter einem Eintrag mehrere Ideen steckten,
- oft die automatische Voreinstellung (Stadt & Grün) unverändert übernommen wurde,
- teilweise eine falsche Zuordnung vorgenommen wurde.

Hinweise zur Auswertung

weitere Kategorien

Es gab zahlreiche Einträge bzw. Ideen, die neben den genannten Kategorien auf Allgemeines bzw. eindeutig Verkehrliches zielten. Für die Auswertung wurden diese beiden Kategorien neu mit aufgenommen; sie werden für die verkehrlichen Planungen sowie für die allgemeine Projektentwicklung berücksichtigt. Für die Freianlagenplanung spielen sie im Weiteren allerdings keine Rolle.

Zusammenfassen von Ideen

Viele Ideen wurden mehrfach, von verschiedenen Personen, aber sehr ähnlich formuliert; diese wurden in der Auswertung zusammengefasst und bilden die Grundlage für die Weiterarbeit auf der Ideenwerkstatt.

r a d bahn

Ergebnisaufbereitung, Online-Beteiligung, Mai 2022 30

Inhalt

Ergebnisse im Überblick
Auswertung nach Kategorien
Hinweise zur Auswertung
nächste Schritte
Weiterarbeit
Veröffentlichung / Verbreitung

r a d bahn

Ergebnisaufbereitung, Online-Beteiligung, Mai 2022 31

Nächste Schritte

Weiterarbeit	Diskussion, Ergänzung und Priorisierung auf der Ideenwerkstatt "Reallabor Radbahn - Stadtraum gestalten" – als dreiteilige Werkstatt im Juni 2022 mit 32 Bürgerinnen und Bürgern – dort erarbeitete Empfehlungen sind Planungsgrundlage für die Freiflächenplanungen der Radbahn, die sich unmittelbar anschließen
Veröffentlichung / Verbreitung	als Zwischenergebnis – auf der Webseite radbahn.berlin sowie auf der Projektseite bei mein.berlin – Weiterleitung an SenUMVK und SenSBW sowie das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

r a d bahn

Ergebnisaufbereitung, Online-Beteiligung, Mai 2022

32

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Rückfragen & Kontakt

Dr. Silke Domasch
Studien- und Partizipationsmanagement

silke@radbahn.berlin
www.radbahn.berlin

Forsterstr. 52 – 10999 Berlin

r a d bahn

33

r a d b a h n

Reallabor Radbahn gUG – Forster Straße 52 – 10999 Berlin

Deutsche Post
DIALOGPOST

Reallabor Radbahn gUG (haftungsbeschränkt)
Forster Straße 52 – 10999 Berlin

Dr. Silke Domasch
01515 634 1848 – partizipation@radbahn.berlin
www.radbahn.berlin

Berlin, 25. April 2022

Einladung zur Ideenwerkstatt "Reallabor Radbahn – Stadtraum gestalten"

Sehr geehrte Frau

wie laden Sie ein, mit uns Stadtraum neu zu denken! Die Ideenwerkstatt "Reallabor Radbahn – Stadtraum gestalten" beteiligt Menschen an der Gestaltung ihres unmittelbaren Wohnumfeldes. **Machen Sie mit!**

Die grundlegende Idee der Radbahn ist eine stadträumliche Entwicklung mit Fahrradinfrastruktur – unter und entlang des weitgehend vergessenen Raumes des denkmalgeschützten Hochbahnviadukts der Berliner U-Bahn-Linie 1. Auf einem Testfeld in Berlin-Kreuzberg soll ausprobiert werden, wie das beispielhaft aussehen und funktionieren kann: Was möchten und brauchen Sie als Anwohnerinnen und Anwohner links und rechts des Radweges unter dem Viadukt? Welche Elemente und Informationen wünschen Sie sich? Was wollen Sie unbedingt? Was wäre schön, ist aber vielleicht weniger wichtig?

Wir laden Sie ganz herzlich ein, diese und weitere Fragen gemeinsam mit anderen Bürgerinnen und Bürgern sowie unserem Planungsteam zu diskutieren. Im Ergebnis stehen **Ihre Empfehlungen für unser Testfeld sowie die Gesamtstrecke**. Die Ideenwerkstatt ist der zweite Teil der Bürgerbeteiligung: Im ersten Teil haben wir von Februar bis April 2022 über unsere Online-Ideensammlung zahlreiche Vorschläge und Kommentare erhalten (https://mein.berlin.de/projekte/reallabor-radbahn). Jetzt möchten wir diese Ideen mit den Ihnen als Anwohnende der Gesamtstrecke der neun Kilometer langen Radbahn diskutieren und mögliche Favoriten für deren Gestaltung herausarbeiten.

Die Veranstaltung findet am **14. sowie 17. und 18. Juni** für jeweils 4 bis 4,5 Stunden statt; besonderes Vorwissen ist nicht notwendig. Sie erhalten alle erforderlichen Informationen und Materialien vor und während der Veranstaltung allgemeinverständlich aufbereitet.

Wenn Sie teilnehmen möchten, finden Sie **genauere Informationen und Hinweise aus der Rückseite** dieses Schreibens sowie auf dem Teilnahmebogen (Seite 3). Allerdings sollten Sie keinerlei berufliches Interesse mit der Anmeldung verfolgen und an allen drei Terminen teilnehmen können. Bei Interesse senden Sie bitte den ausgefüllten Teilnahmebogen **bis zum 6. Mai 2022** an uns zurück. Aus den Rückmeldungen losen wir 32 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus. Wir werden Sie bis zum 11. Mai 2022 über das Ergebnis informieren.

Ihre Beteiligung ist ehrenamtlich, aber Sie erhalten eine Aufwandsentschädigung. Und Sie werden mit neuen Erkenntnissen und der Begegnung mit interessanten Menschen belohnt; und vor allen können Sie ganz konkret einen innovativen Stadtraum im Herzen Berlins mitgestalten.

Wir hoffen auf Ihr Interesse und freuen uns über ihre Teilnahme. Mit freundlichen Grüßen,

Maximilian Hoor, Geschäftsführer

Dr. Silke Domasch, Studien und Partizipation

r a d b a h n . b e r l i n

Fragen & Antworten

Woher haben Sie meine Postadresse?
Die Postadressen für diese Einladung haben wir vom Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Berlin (LaBO) erhalten. Eine Gruppenauskunft mit zufällig zusammengestellten Adressdaten ist dann möglich, wenn deren Verwendung im öffentlichen Interesse liegt (§ 46 BMG); das ist in unserem Fall nachweislich. Wir haben uns verpflichtet, diese Daten einmalig und ausschließlich für diese Einladung zu nutzen, sie streng vertraulich zu behandeln und sofort nach der Verschickung zu vernichten (§ 47, Abs. 1 BMG).

Warum finden zwei Termine digital statt und welche technischen Voraussetzungen muss ich dafür mitbringen?
Aus Infektionsschutzgründen haben wir uns für draußen (überdacht, Tag 1) und digital (Tag 2 und 3) entschieden. An Tag 2 und 3 werden wir die Ideenwerkstatt über den Konferenzanbieter Zoom abhalten; alle ausgelosten Teilnehmenden erhalten im Vorfeld einen Zugangslink. Sie benötigen ein internetfähiges Endgerät mit stabiler Internetverbindung sowie technischer Ausstattung inkl. Kamera und Mikrofon. Eine technische Einführung wird angeboten.

Wer finanziert das Reallabor Radbahn bzw. die Ideenwerkstatt?
Das Reallabor Radbahn wird über öffentliche Gelder des Bundes sowie des Landes Berlin gefördert - im Rahmen des Programms "Nationale Projekte des Städtebaus".

Wie erfolgt die Auswahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer?
Die Gruppe wird aus 32 Personen bestehen. Zur Gewinnung der Teilnehmenden werden 4500 zufällig ausgewählte Berlinerinnen und Berliner aus den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Charlottenburg-Wilmersdorf angeschrieben; diese drei Bezirke umschließen die geplante Gesamtstrecke der Radbahn – von der City West bis zur Oberbaumbrücke. Die endgültige Gruppe wird aus allen Rückmeldungen ausgelost. Mithilfe verschiedener Lostöpfe (Bezirke, Alter, Geschlecht) wird eine möglichst vielfältige Gruppenzusammensetzung angestrebt.

Kann ich die Einladung weitergeben?
Leider nein; durch das Zufallsverfahren sind ausschließlich Sie ausgewählt worden. Sollten Sie verhindert sein, so können Sie sich dennoch engagieren: Erzählen Sie anderen von unserer Idee und kommen Sie gerne auf eine unsere Veranstaltungen. Auf der Internetseite radbahn.berlin finden Sie alle weiteren Informationen.

Ich hätte ein Betreuungsproblem, was kann ich tun?
Sollten Sie für die Zeit Ihrer Teilnahme an der Ideenwerkstatt eine Betreuung für Ihre Kinder oder Angehörigen benötigen, können wir die Kosten dafür im üblichen Rahmen übernehmen.

Ist die Teilnahme barrierefrei möglich?
Ja, das Treffen in Berlin-Kreuzberg wird im öffentlichen Raum an barrierefreien Orten stattfinden. Und mögliche technische Hürden überwinden wir in jedem Fall gemeinsam.

Teilnahmebogen

Die Ideenwerkstatt "Reallabor Radbahn – Stadtraum gestalten" lädt Menschen unterschiedlichen Alters und Herkunft ein, gemeinsam Stadtraum zu gestalten. Am Ende sollen Ihre Ideen und Empfehlungen stehen, die anschließend mit dem Testfeld der Berliner Radbahn in Kreuzberg umgesetzt werden sowie für die weiteren Planungen der Gesamtstrecke dienen.

Die Teilnahme ist ehrenamtlich. Wir übernehmen selbstverständlich mögliche Fahrt- oder Betreuungskosten; außerdem wird für ihr leibliches Wohl an Tag 1 gesorgt. Nach Abschluss der Veranstaltung erhalten Sie eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 120,00 Euro. Voraussetzung für Ihre Teilnahme ist, dass Sie an allen drei Terminen dabei sein können:

Dienstag, den 14.06.2022, 17.00 bis 21.00 Uhr - vor Ort, Berlin-Kreuzberg

Freitag, den 17. Juni 2022, 16.00 bis 20.30 Uhr - digital

Samstag, den 18. Juni 2022, 10.00 bis 14.30 Uhr - digital

Wenn Sie dabei sein möchten, schicken Sie bitte den Teilnahmebogen bis zum 6. Mai 2022 ausgefüllt im beiliegenden Antwortumschlag oder per E-Mail an folgende Adresse zurück:

Reallabor Radbahn gUG
Forsterstr. 52
10999 Berlin

partizipation@radbahn.berlin
(per mail bitte auch alle unten erfragten Daten angeben)

Die endgültigen 32 Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden unter allen Rückmeldungen ausgelost. Das Ergebnis dieser Auslosung werden wir Ihnen bis zum 11. Mai 2022 mitteilen.

_____ **bitte hier abtrennen** _____

Ja, ich kann an allen angegebenen Terminen teilnehmen und am 14. Juni 2022 vor Ort in Berlin Kreuzberg sein.

Alter ____ Geschlecht _____ Beruf _____

Warum ich an der Ideenwerkstatt "Reallabor Radbahn - Stadtraum gestalten" teilnehmen möchte:
(Antwort hat keinen Einfluss auf die Auslosung) _____
_____
_____

Meine Kontaktdaten (bitte alle Felder ausfüllen!)

Vorname _____ Tel Privat _____
Name _____ Tel Mobil _____
Anschrift _____ Email _____
_____

Hinweise zum Datenschutz - Alle Angaben werden streng vertraulich behandelt und ausschließlich für die Auswahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Ideenwerkstatt verwendet. Alle personenbezogenen Daten werden unmittelbar nach Abschluss der Veranstaltung vernichtet.

r a d b a h n . b e r l i n

r a d bahn

Ideenwerkstatt

“Reallabor Radbahn – Stadtraum gestalten”

Termine

Tag 1 – Dienstag, **14. Juni 2022,** 17.00 bis 21.00 Uhr – vor Ort, Berlin-Kreuzberg
Tag 2 – Freitag, **17. Juni 2022**, 16.00 bis 20.30 Uhr – digital, via zoom
Tag 3 – Samstag, **18. Juni 2022**, 10.00 bis 14.30 Uhr **–** digital, via zoom

Treffpunkt Tag 1

U Görlitzer Bahnhof - Skalitzer Straße / Ecke Oranienstraße

Ablauf, Tag 1 – Kennenlernen, Einführung, Entwicklung und Priorisierung von Ideen

ab 16.45 Uhr	Eintreffen vor Ort
17.00 Uhr	**Begrüßung, Vorstellung des Teams, Organisatorisches**
17.10 Uhr	Vorstellen von Projekt und Fragestellung
17.30 Uhr	Raum erleben, Streckenbegehung unter dem Viadukt
17.45 Uhr	Spaziergang zum Lausitzer Platz, Restaurant Panther
18.00 Uhr	Vorstellung des Beteiligungsverfahrens sowie der Ergebnisse der Online-Ideensammlung, Gallery Walk
19.00 Uhr	Diskussion und Erfassen weiterer, neuer Ideen
19.45 Uhr	*Pause*
20.00 Uhr	Sortierung aller Ideen nach Wichtigkeit und Umsetzbarkeit
20.30 Uhr	Einblicke in die Komplexität von Planung (Input Freianlagen-Planungsteam)
20.50 Uhr	Fazit und Ausblick
21.00 Uhr	**Ende Tag 1**
ab 21.00 Uhr	Einladung zu Flammkuchen & Wein im Restaurant Panther

Ablauf, Tag 2 – Erarbeitung und Diskussion verschiedener Gestaltungskonzepte

15.00 Uhr	Vorab für alle, die möchten: technische Einführung in das Videokonferenz-Programm Zoom
16.00 Uhr	**Begrüßung und Ankommen im digitalen Raum**
16.25 Uhr	World Café: Wie sollen die Freiflächen des Testfeldes konkret gestaltet werden? (Gruppenarbeit)
17.55 Uhr	*Pause*
18.25 Uhr	Vorstellung der Ergebnisse des World Cafés
19.00 Uhr	Blick in die Zukunft, Ideen für mögliche Varianten (Gruppenarbeit)
20:00 Uhr	Vorstellung der Ergebnisse
20.25 Uhr	Fazit und Ausblick
20.30 Uhr	**Ende Tag 2**

Ablauf, Tag 3 – Verfassen und Vorstellung der finalen Gestaltungskonzepte

ab 9.30 Uhr	digitaler Raum ist geöffnet
10.00 Uhr	**Begrüßung und Ankommen im digitalen Raum**
10.15 Uhr	Zusammenfassung des bisher Erarbeiteten und Ausblick auf den Tag
10.25 Uhr	Was braucht es konkret für die stadträumlichen Planungen? (Input Freianlagen-Planungsteam)
10.40 Uhr	Verfassen der finalen Gestaltungskonzepte, auf Basis von Tag 2 (Gruppenarbeit)
12.10 Uhr	*Mittagspause*
13.00 Uhr	Vorstellung der finalen Ergebnisse / Übergabe an Freianlagen-Planungsteam
13.30 Uhr	Einordnung und Weiterarbeit durch Freianlagen-Planungsteam
13.50 Uhr	Feedbackrunde und Auswertungsbogen
14.10 Uhr	Abschluss der Ideenwerkstatt und Ausblick
14.30 Uhr	**Ende Tag 3**

Reallabor Radbahn gUG

Ideenwerkstatt – Feedback

Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

r a d bahn

2

Eckdaten

Anlass & Zeitraum	im Nachgang zur Ideenwerkstatt “Reallabor Radbahn – Stadtraum gemeinsam gestalten” – Mitte Juni 2022
Tool & Methode	Online-Umfrage via lamapoll – Mix aus Eingabe-, Einfach- und Mehrfach-Fragen sowie Einfach- und Mehrfachauswahl
Umfang & Themen	20 Fragen mit zwei Schwerpunkten – Fragen 1 bis 11 **zum Beteiligungsverfahren** – Fragen 12 bis 20 **zur Person**, inkl. Mobilitätsverhalten
Teilnehmende	17 von 19 Bürgerinnen und Bürgern haben den Fragebogen ausgefüllt, aber nicht zwingend jede Frage beantwortet

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

3

Inhalt

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

Rückmeldungen zum Verfahren

Learnings

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

4

Inhalt

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

Rückmeldungen zum Verfahren

Learnings

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

5

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

insgesamt 19 Werkstatt-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer

- zehn Männer und neun Frauen
- im Alter zwischen 26 und 71 Jahren
- zehn Personen aus Friedrichshain-Kreuzberg, sieben aus Tempelhof-Schöneberg und zwei aus Charlottenburg-Wilmersdorf (= Radbahn-angrenzende Bezirke)
- 14 mit bundesdeutscher, eine Person zusätzlich mit serbischer Staatsbürgerschaft – hier N=14

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

Bildungsgrad (N=14) **& Mobilitätsverhalten** (N=15)

- die allermeisten Teilnehmenden (13 von 14) verfügen mind. über einen Fachhochschul- oder Hochschulabschluss
- zwei davon sind mindestens promoviert

→ sehr akademischer Personenkreis

- vergleichbare Nutzung von Fahrrad (13), Fuß (12) und ÖPNV (13)
- durchaus auch Auto (8); eine Person gab explizit auch Carsharing an
- Mehrfachnennungen waren möglich

→ insgesamt recht heterogenes Mobilitätsverhalten

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

Haushaltsgröße (N= 14) **& monatliches Netto-Haushaltseinkommen** (N=12)

- drei Personen leben alleine
- jeweils vier Personen leben zu zweit oder zu viert in einem Haushalt, jeweils eine Person zu dritt oder zu fünft
- eine Person machte keine Angabe

→ insgesamt durchmischte Haushaltsgrößen

- nur zwei Personen verfügen über weniger als 2000 € im Monat
- der größte Teil (8 von 12) verfügt über mehr als 3000 € monatlich; davon vier Personen über mehr als 4000 €

→ sehr einkommensstarker Personenkreis

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

8

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

insgesamt recht heterogene Gruppe hinsichtlich Alter, Geschlecht und Bezirk mit heterogenem Mobilitätsverhalten

aber:

- ausschließlich bundesdeutsche Staatsbürgerinnen und -bürger
- sehr akademischer und einkommensstarker Personenkreis

→ eher untypisch für die drei Bezirke

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

9

Inhalt

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

Rückmeldungen zum Verfahren

Learnings

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

10

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 1

Was hat den **Ausschlag für Ihre Anmeldung** zu unserer Ideen-werkstatt gegeben?

N=14

es dominieren zwei Motive

Teilhabe – “Möglichkeit”/ “Interesse, die Stadt mitzugestalten”, “Ideen einzubringen”; “sich zivilgesellschaftlich zu engagieren” “Interesse an Beteiligung “o.ä. – zehn Nennungen

Themen – “Interesse an Stadtentwicklung” / “Verkehrsplanung”; “Radfahren” / “Radbahn” / “Radinfrastruktur” o.ä. – zehn Nennungen

Sonstiges – “Einladung per Brief”, “Zeit”, “interessantes Projekt” – drei Nennungen

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022

11

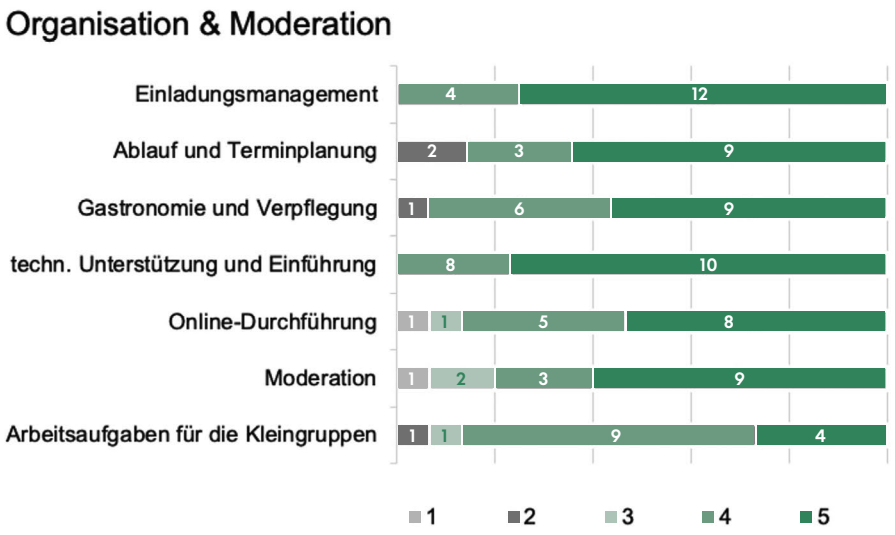
Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 2

Wie **zufrieden** sind Sie mit der Veranstaltung in Bezug auf die folgenden Punkte?

N=14-16

1 ist wenig, 5 ist sehr zufrieden



r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022 12

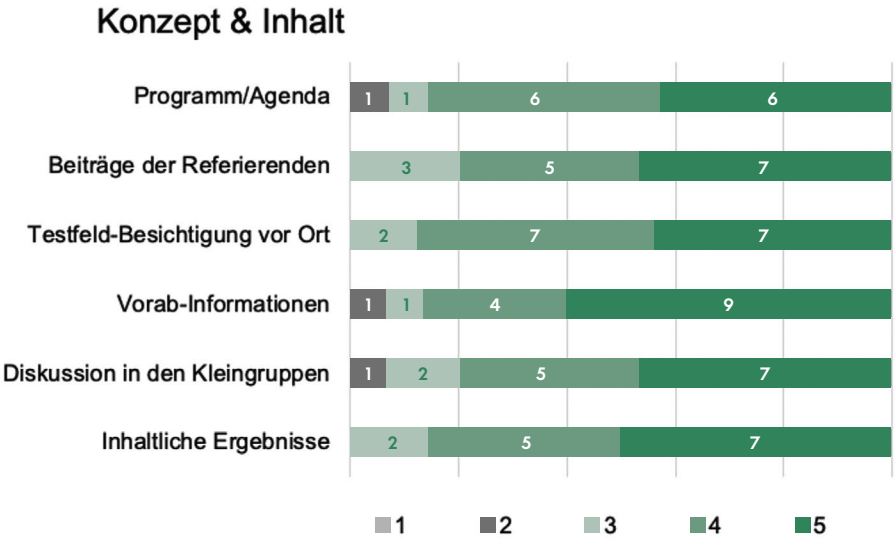
Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 2

Wie **zufrieden** sind Sie mit der Veranstaltung in Bezug auf die folgenden Punkte?

N=14-16

1 ist wenig, 5 ist sehr zufrieden



r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022 13

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 2

Wie **zufrieden** sind Sie mit der Veranstaltung in Bezug auf die folgenden Punkte?

N=14-16

1 ist wenig, 5 ist sehr zufrieden

Gesamtbewertung / Zusammenfassung

→ insgesamt sind die Teilnehmenden mit der Veranstaltung zufrieden bis sehr zufrieden

→ am besten schneiden “Einladungsmanagement” und “techn. Unterstützung und Einführung” ab

→ durchwachsen war “Aufgaben für die Kleingruppen”, nur hier überwiegt deutlich “eher zufrieden” (vs. “sehr zufrieden”)

→ kleine Ausreißer nach unten gibt es bei “Moderation” und “Online- Durchführung”

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 3

Was hat Ihnen an der **Veranstaltung** gut bzw. weniger gut gefallen?

N=12

zusammenfassende Übersicht
→ positive Einschätzungen überwiegen deutlich

	Gutes	weniger Gutes
Konzeptionelles	9	3
Zeitliches	1	3
Gemeinschaftliches	3	1
Organisatorisches	3	0
Sonstiges	4	0

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 3

Was hat Ihnen an der **Veranstaltung** gut bzw. weniger gut gefallen?

N=12

Gutes

Konzeptionelles – “Begehung vor Ort”, “erster Präsenz-Tag”; “Kennenlernen am Anfang”; “Mischung vor Ort und Online”, “verschiedene Arbeitstools”; “Szenarien haben Spaß gemacht”

Zeitliches – “gutes Zeitmanagement”

Gemeinschaftliches – “gemeinsames Interesse verschiedener Menschen an einem Thema”, “Beteiligte waren aufgeschlossen, wirkten positiv und offen”

Organisatorisches – “gut organisiert”, “tolles Buffet”

Sonstiges – “prima Team”; “das große Ganze war super”; “interessanter Einblick in die städtebaul. Herausforderungen”

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022 16

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 3

Was hat Ihnen an der **Veranstaltung** gut bzw. weniger gut gefallen?

N=12

weniger Gutes

Konzeptionelles – “zu wenig Inputs am Anfang”; “mehr Inputs zu den Rahmenbedingungen”; “unklar, ob Fokus auf kreativer Ideensammlung oder konkreter Umsetzbarkeit”

Zeitliches – “Samstag unglücklich, wenn dann früher”; “Freitagabend schwierig, da lange Woche”; “gerne kürzere Veranstaltungen an mehreren Terminen”

Gemeinschaftliches – “Vermissen von Menschen mit nicht deutschen Wurzeln”

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022 17

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 4

Was hat Ihnen an der **Moderation** gut bzw. weniger gut gefallen?

N=12

grundsätzlich **überwiegend positive Rückmeldungen** (8 von 12 durchweg positiv)

z.B. “eloquent”, “inhaltlich zielführend”, “angenehm im Ton”, “wertschätzend”, “sympathische und kompetente Art”, “konnte sich zurücknehmen” u.ä.

durchaus **auch kritische Rückmeldungen** (2 von 12 differenziert, 2 von 12 durchweg negativ)

z.B. “manchmal etwas aufdringlich”, “über den Mund gefahren”; “Moderationsleistung nicht überzeugend”, “Anweisungen für Kleingruppen oft unklar” u.ä.

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 5

Was hat Ihnen an unseren **Inputs** gut bzw. weniger gut gefallen?

N=11

grundsätzlich **durchweg positive Rückmeldungen**

z.B. “übersichtlich”, “inhaltlich gut”, “ohne vorgegebene Präferenzen”, “gut nachvollziehbar”, “interessant” u.ä.

einzig wiederholte **Bitte um mehr Infos** und/oder konkretere Vorgaben über Machbares:

z.B. “gerne mehr davon”, “mehr zu technischen Möglichkeiten”, “verschiedene Möglichkeiten bzw. Ansätze im Vergleich”, “welche Überlegungen bzw. Planungen gibt es bereits” u.ä.

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 6 + 8

Hatten Sie vor dieser Veranstaltung schon an **online-Veranstaltungen** (o.ä.) teilgenommen?

N=14 bzw. 15

→ für die allermeisten war diese Art der Veranstaltung Neuland

→ die meisten kannten Videokonferenzen, dies zumeist aus beruflichen Kontexten

→ gemeinsames Arbeiten mittels Miro war für viele neu

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 7

Gab es für Sie **Teilnahmebarrieren** an der Veranstaltung, die Sie uns mitteilen möchten?

N=12

grundsätzlich wurden keine Teilnahmebarrieren gesehen

leicht einschränkend wirkten terminliche bzw. zeitliche Aspekte sowie die Online-Teile:

“die letzte Stunde war Kraft raubend”; “für eine Woche waren es sehr viele Stunden, vielleicht etwas strecken”; “um 18 Uhr anfangen, wäre besser gewesen”

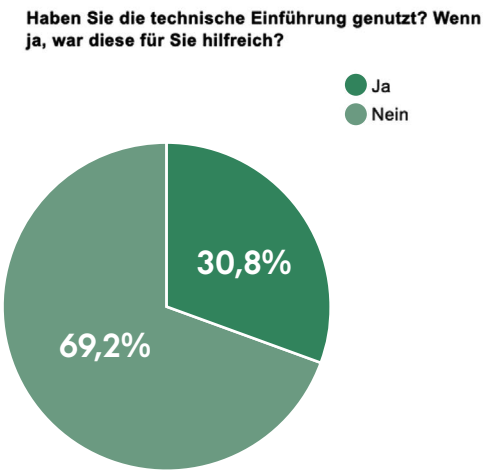
“schade, dass die Termine als Online-Veranstaltungen abgehalten wurden”

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 9

Haben Sie die **technische Einführung** genutzt?

N=13



→ die meisten haben keine Einführung genutzt

→ die Ja-Angaben beziehen sich auf die Übungen in miro, die für alle spielerisch einführend waren

→ die vorab angebotene Einführung für zoom hatte niemand besucht

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 10

Würden Sie beim nächsten Mal lieber **online** oder **vor Ort** an einer ähnlichen Veranstaltung teilnehmen wollen?

N=15

→ überraschend ist die deutliche Mehrheit für beide Formate

→ vereinzelt wird an anderer Stelle an den Online-Teilen Kritik geübt; es werden aber auch klare Vorteile gesehen (Bilder, Grafiken etc. hochladen)

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 11

Welche **Anregungen** haben Sie für zukünftige Ideenwerkstätten und Formate?

N=10

Konzeptionelles – “stärkere Einbindung des Radbahn-Teams”, “keine Online-Treffen”, “mehr einleitende Infos und Inputs”

Organisatorisches – “gerne DIN A4-Ausdrucke”, “Essen um 21 Uhr recht spät”

Moderation – “die Hausaufgabe war toll, und die Gruppenwechsel”

Terminliches – “drei Termine in der Woche sind zu viel”

→ insgesamt werden wenig neue Aspekte formuliert, es findet sich sehr Vieles wieder, was an anderer Stelle bereits geäußert wurde und hier nochmal betont wird

Rückmeldungen zum Verfahren

Frage 20

Welche **weiteren Anmerkungen** haben Sie noch?

N=7

abschließend wird **viel Lob und Dank** geäußert

wichtige, **konzeptionelle Aspekte** werden hier nochmal wiederholt

- Definition der “Arbeitsbereiche” nicht immer ganz präzise
- mehr von existierenden Überlegungen, Plänen vom Team, Stakeholdern u.a. ausgehen

außerdem werden Anmerkungen formuliert, die **über das Beteiligungsverfahren hinausgehen**, wie z.B. die Darstellung des Projektes in den Medien

Inhalt

Zusammensetzung & Charakteristika der Gruppe

Rückmeldungen zum Verfahren

Learnings

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022 26

Learnings

Konzeptionelles	→ **mehr rahmende Informationen** vorab, um Planungsstand besser einbetten zu können; **ggf. Diskussion von möglichen Varianten** (Obacht: hoher Planungsaufwand im Vorfeld) → **Aufgabenstellung noch klarer formulieren** (reine Ideensammlung oder auch mit Umsetzungsrelevanz?) → grundsätzlich ist eine **hybride Form** der Veranstaltung machbar und für die Teilnehmenden auch sinnvoll (Vor- und Nachteile werden gesehen)
Organisatorisches	→ für Online Settings: unbedingt eine **Einführung anbieten** bzw. für alle einplanen (spielerisch und anwendungsorientiert)

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022 27

Learnings

Zeitliches	→ **Termine** zeitlich ggf. mehr entzerren; wenn Wochenende dann ganztags und idealerweise vor Ort
Moderation	→ Moderation gegenüber Thema und Teilnehmenden **noch mehr sensibilisieren** → klare Struktur und Arbeitsanweisungen via **Arbeitsblätter für Kleingruppendiskussionen** (ohne externe Moderation) vorgeben
Sonstiges	→ mehr Anreize für Rückmeldungen bzw. **Teilnahme nicht bundesdeutscher Staatsbürgerinnen und -bürger** schaffen

r a d bahn

Ideenwerkstatt – Feedback, Auswertung des Fragebogens, Juli 2022 28

Vielen Dank für eure Aufmerksamkeit!

Rückfragen & Kontakt

Dr. Silke Domasch
Studien- und Partizipationsmanagement

silke@radbahn.berlin
www.radbahn.berlin

Forsterstr. 52 – 10999 Berlin

r a d bahn

29

Radbahn Berlin. Zukunftsvisionen für die ökomobile Stadt (2018)
Seite 13 & 40

»Leitlinien für Beteiligung« des Reallabor Radbahn (2021)
Fußnote 2, Seite 16

Potenzial- und Risikoanalyse Radbahn Berlin (2021)
Fußnote 4, Seite 17

FAQs zum Reallabor Radbahn
Fußnote 7, Seite 19

mein.berlin.de,
Fußnote 8
Seite 22 & Seite 67

Beteiligungsseite des Reallabor Radbahn auf mein.berlin
Seite 23

Pressemitteilung zum Start der Online-Beteiligung Ideensammlung
Seite 25

Bürgergutachten »Verkehrswende erleben« (2021)
Fußnote 11, Seite 31

das Beteiligungs-dilemma
Fußnote 12, Seite 31

verfügbares Einkommen der privaten Haushalte in Berlin
Fußnote 15, Seite 33

Bevölkerungsstruktur im Quartier Zentrum Kreuzberg,
Fußnote 16, Seite 34

Infoflyer zu Reallabor Radbahn
deutsch, Seite 38

Radbahn auf den Seiten der SenUMVK
Seite 40

Entwurfsbericht zur Genehmigungsplanung des Testfeldes
Seite 41 & 46

Reallabor Radbahn-Aktionstage (August 2022),
Seite 44

Lichtinstallation »Nachspur« von SKIA Studio
Seite 58

Impressum

Reallabor Radbahn – Stadtraum gemeinsam gestalten.
Das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Freiflächengestaltung des Testfeldes

Herausgeber
Reallabor Radbahn gUG
ein Projekt von »Nationale Projekte des Städtebaus«
Forster Straße 52, 10999 Berlin
030 2769 2025, info@radbahn.berlin
radbahn.berlin

am Beteiligungsverfahren beteiligte Personen
Reallabor Radbahn:
Dr. Silke Domasch, Matthias Heskamp, Maximilian Hoor, Johanna Schelle, Sascha Uhlig, Jeanette Werner – radbahn.berlin, Berlin

Moderation:
Dr. René Zimmer & Ulrike Koch – re:member, Wandel mitgestalten, Potsdam

Freianlagen-Planungsteam:
Lysann Schmidt – Landschaftsarchitektur, Berlin/Wismar &
Giulia Pozzi – fabulism GbR, Berlin

Autorschaft
Dr. Silke Domasch, Maximilian Hoor, Jeanette Werner

Zitierhinweis
Domasch, Silke; Hoor, Maximilian; Werner, Jeanette (2023): Reallabor Radbahn. Stadtraum gemeinsam gestalten. Das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Freiflächengestaltung des Testfeldes. Hrsg. von Reallabor Radbahn gUG, Berlin.

Redaktion und Kontakt
Dr. Silke Domasch, silke@radbahn.berlin

Gestaltung
Tim Kaufmann, kaufmann-koop.de

Druck
Oktoberdruck GmbH, Umwelt.Freundlich.Drucken, Berlin

Fotos / Copyrights
© Reallabor Radbahn (wenn nicht anders angegeben)

Alle Rechte bei Reallabor Radbahn gUG. Nachdruck, auch auszugsweise, nur unter Nennung der Autorschaft.

Cover
links: gemeinsames Arbeiten auf der Ideenwerkstatt im Juni 2022;
rechts: Stadtraum unter dem Viadukt der Berliner Hochbahn, während der Aktionstage im August 2022
© Reallabor Radbahn

Reallabor Radbahn möchte Stadtraum neu denken.

Das Hochbahn-Viadukt entlang der Berliner U-Bahnlinie 1 ist ein weitgehend vergessener Raum. Er soll vor dem Hintergrund dringlicher städtischer Herausforderungen wie der Verkehrswende und nachhaltiger Stadtentwicklung neu erleb- und buchstäblich erfahrbar gemacht werden. Dieses Vorhaben wird vom Reallabor Radbahn konzeptionell entwickelt und als Prototyp auf einem Testfeld von einigen hundert Metern in Berlin Kreuzberg für alle realisiert. Hier wird das ganzheitlich gedachte Radbahn-Konzept in kleinerem Maßstab vorgestellt.

Nationale Projekte des Städtebaus

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

B

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen