

r a d b a h n

Radbahn-Gespräche

25.10.2022, 18.00 - 19.30 Uhr

Barrierefreies Testfeld? Wie können wir das Reallabor Radbahn inklusiv planen und bauen?

Beschreibung der Präsentation

Bild 1: Informationen zur Veranstaltung

Teil 1 – die Idee der Radbahn

Bild 2: Handzeichnung von 2014 – Das Radbahn-Konzept

Das Konzept der Radbahn verfolgt den Ansatz einer stadträumlichen Entwicklung mit Fahrradinfrastruktur unter und entlang des weitestgehend vergessenen Raumes des denkmalgeschützten Hochbahnviadukts der Berliner U-Bahn-Linie 1.

Bild 3: Leitbild – nicht "nur" ein Radweg

Die Vision der Radbahn entwickelte sich 2014. Die Idee war es, dem weitgehend vergessenen Raum unter der Hochbahn der Berliner U-Bahn-Linie 1 neues Leben einzuhauchen. Dieser Raum soll vor dem Hintergrund dringlicher städtischer Herausforderungen wie der Verkehrswende und nachhaltiger Stadtentwicklung neu erleb- und buchstäblich erfahrbar gemacht werden.

Bild 4: Gesamtstrecke

Geschützt vor Wind und Wetter soll ein circa neun Kilometer langer Radweg teils unter, teils entlang der U-Bahn-Linie, vom Bahnhof Zoo im Westen der Stadt bis zur Oberbaumbrücke im Osten der Stadt führen. Hier können Groß und Klein sicher – und größtenteils getrennt vom restlichen Verkehr – durch drei Berliner Bezirke rollen und deren Charakter erkunden. Die Radbahn ist dabei nicht „nur“ ein Radweg, sondern ein vielfach erfahrebarer Stadtraum, der die unterschiedlichen Bedarfe vieler Menschen adressiert.

Teil 2 – Das Testfeld

Bild 5: Lokalisierung Testfeld

In Berlin Kreuzberg, zwischen dem Görlitzer Bahnhof und dem Kottbusser Tor kommt das Reallabor auf die Straße und beweist sich in einem Realitätscheck. Unter und entlang des Viaduktes entsteht hier in Kooperation mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein zunächst etwa 200 Meter langes Testfeld. Auf diesem kann das Fahrradfahren in Mittellage erprobt werden sowie die Gestaltung des Raumes erfahren und diskutiert werden. Das Testfeld befindet sich damit mittig in einem circa 500 Meter langen Abschnitt zwischen den zwei U-Bahnhöfen Kottbusser Tor und Görlitzer Bahnhof.

Bild 6: Verkehrsplanung Kreuzung Mariannenstraße / Skalitzer Straße

Damit man sicher auf der Radbahn fahren und die Kreuzung an der Skalitzer Straße / Mariannenstraße sicher queren kann, wurde 2021 eine verkehrstechnische Planung durch ein Verkehrsplanungsbüro erarbeitet; diese Pläne wurden Ende September 2021 an die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr- und Klimaschutz (SenUMVK) zur Prüfung

übergeben. Aus Kostengründen muss nun momentan umgeplant werden und wir verhandeln mit Bezirk und Senat.

Wir möchten transparent sein: Die Planungsaufgabe des Reallabor Radbahn bezieht sich formal nur auf die 200 Meter Testfeld plus den Kreuzungsbereich. Das sichere Auf- und Abfahren auf die Radbahn in Mittellage ist für uns aber wichtiger Bestandteil unseres Testfeldes und daher ein wichtiges Anliegen. Nachdem in Absprache mit Bezirk und Senat auch diese Punkte am Kottbusser Tor und im Bereich der Oranienstraße verkehrstechnisch umgebaut werden sollten, haben wir die Umplanung in Auftrag gegeben. Die Umsetzung ist momentan jedoch unklar.

Bild 7: Freiflächenplanung Testfeld (Handskizze / Grafik Viadukt)

Die Idee ist weniger eine fertige 100-Prozent-Lösung an einem bestimmten Tag zu präsentieren, sondern viel eher, eine dynamisch beispielbare Fläche als Mitgestaltungsraum zu öffnen. Dieser kann sich im Laufe der Testmonate entsprechend der Rückmeldungen und neuer Erkenntnisse auch verändern und entwickeln. Durch eine begleitende Evaluation der Testphase soll im Ergebnis eine technische und planerische Entscheidungsgrundlage inkl. eines Kriterienkatalogs für die Planung und den Bau der Gesamtstrecke sowie vergleichbarer Projekte erarbeitet werden.

Neben der verkehrstechnischen Umsetzung des Radweges in Mittellage sollen auch bauliche, technische und gestalterische Lösungsvorschläge erprobt werden. Themen sind beispielsweise Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, Schaffung von Aufenthaltsqualität, Pflanz- und Tierkonzepte im Stadtraum, Umgang mit dem denkmalgeschützten Viadukt oder auch das Abfall- und Wartungsmanagement im öffentlichen Stadtraum.

Darüber hinaus sollen beispielsweise verschiedene Bodenbeläge, Arten der Beleuchtung, Signaltechnik, Fahrradleitsysteme, Randbepflanzungen,

Stadtmobiliar sowie Abstellflächen und Servicestationen für Fahrräder getestet werden.

Teil 3 – Planungsstand der Freianlagen Testfeld

Bild 8: Planungsteam Lysann Schmidt + Fabulism

Seit Mitte Mai arbeiten wir mit einem Planungsteam zusammen, das mit uns gemeinsam das Testfeld gestaltet: Für uns haben sich die Kolleginnen und Kollegen von Fabulism aus Berlin und Lysann Schmidt aus Wismar zusammengetan und bearbeiten unseren Auftrag als eine Arbeitsgemeinschaft.

Definition: Freiflächenplanung oder Freiraumplanung

Freiraumplanung ist der planerische Umgang mit unbebauten, offenen Flächen im Innenbereich von Städten. Zu Freiräumen zählen etwa Gärten, Siedlungsgrün, Straßen und Plätze, Grünzüge, Parks und Friedhöfe, unbebaute Brachflächen oder Spiel- und Sportplätze. (ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft)

Wo stehen wir?

Bisher haben wir die Leistungsphase 2 – also die Vorplanung – abgeschlossen und befinden uns in der Leistungsphase 3 – der Entwurfsplanung. In wenigen Wochen möchten wir die Planung zur Genehmigung beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg einreichen.

Das heißt konkret, dass nun ein übergeordnetes Konzept für die Freiflächenplanung des Testfeldes feststeht, dessen Planung momentan vertieft wird. Die Grundlage hierfür bilden die Ideen aus den Bürgerbeteiligungsformaten, Forschungsstudien und Erkenntnisse aus mittlerweile über sieben Jahren Radbahn-Recherchearbeit.

Bild 9: Das Inselkonzept

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Ideenwerkstatt sprachen sich für eine so genannte Zonierung der Radbahn und ein Schaffen von "Inseln" aus. Ein Wechselspiel von belebten Bereichen, bespielt mit Stadtmobiliar und Interaktionsmöglichkeiten für Nutzerinnen und Nutzer sowie ruhigeren Streckenabschnitten, auf denen das beschwingte Radfahren im Mittelpunkt steht.

Geplant sind im Bereich des 200 Meter langen Testfeldes nun zwei "Inseln", deren Programm sich an verschiedene Gruppen wendet und spezifische Angebote macht. Eine der beiden Inseln befindet sich dabei im Bereich der Kreuzung Mariannenstraße / Skalitzer Straße. Der Schwerpunkt liegt hier auf dem Schaffen von Begegnungsräumen für Menschen, die mit und ohne Rad unterwegs sind. Eine weitere "Insel" wurde mittig im Bereich des Testfeldes platziert. Hier möchten sich die Planerinnen und Planer mit speziellen Angeboten gezielt an Radfahrende richten.

Auf beiden Inseln wird es ein sich unterscheidendes programmatisches Zusammenspiel aus verschiedenen Themenbereichen geben. Unter anderem sind Sportmöglichkeiten, Stadtmöbel zum Pausieren und Treffen, spezielle Infrastrukturen für Radfahrende und Flächen für Kunst- und Informationsausstellungen vorgesehen. Zusätzlich soll der Bereich des Fußgängerüberweges unter dem Viadukt an der Kreuzung Oranienstraße und Skalitzer Straße einen neuen Anstrich erhalten, um den Auftakt des Testfeldes räumlich hervorzuheben.

Bild 10: Collage Grünpuffer

Verbunden werden diese Inseln durch den neuen Radweg in Mittellage und der Begrünung links und recht davon.

Bild 11: Übersicht Testfeld Interaktionsinsel Teil A

Im Bereich der Kreuzung Skalitzer Straße / Mariannenstraße – einer neuen Fahrradstraße – herrscht reges Treiben im Bereich der Fußgängerüberwege, so dass wir hier die zweigeteilte Insel vorsehen. Hier soll Raum für ein Miteinander zwischen den Radfahrenden und den Passantinnen und Passanten geschaffen werden.

Bild 12: Details Interaktionsinsel Teil A

Hier möchten wir den aktuellen Planungsstand zeigen. Momentan sind die gezeigten Objekte, deren Position und Design noch im Gespräch. Wir möchten diese gerne im Anschluss zu dieser Präsentation mit Ihnen und euch besprechen.

In allen Bereichen, die Radfahrende zum Absteigen einladen, sehen wir Fahrradparkplätze vor. Hier sind nun zwölf Stück geplant. Außerdem soll es die Möglichkeit geben, Lastenräder über den Verleihservice Avocargo auszuleihen. Über eine BVG-“Jelbi“-Station soll man sich flexibel Fahrräder von verschiedenen Sharing-Anbietern ausleihen können.

Das Stadtmobiliar reagiert auf die besondere Lage gegenüber einem vielbesuchten Restaurant: Wir sehen vor, gegenüber des italienischen Bistros “OLMO” unter dem Viadukt Sitzmöglichkeiten zu schaffen. So können der Kaffee am Morgen oder die Pasta zum Mittagessen unter dem Viadukt verspeist werden.

Wir möchten zukünftige Nutzerinnen und Nutzer außerdem mit Informationen zum Projekt Radbahn versorgen und planen deshalb Informationstafeln und einen Briefkasten für Feedback und Anregungen. Im nördlichen Teil der Insel soll eine kostenlose barrierearme Eco-Toilette positioniert werden. Diese autarke öffentliche Toilette kompostiert die Fäkalien zu fruchtbarer Komposterde, verbraucht kein Wasser und keine Chemie. Sie soll für alle Menschen kostenlos nutzbar sein.

Es muss ein Sicherheitsabstand zum Straßenraum eingehalten werden, und die Inseln müssen gemäß Vorgaben mit einem Geländer versehen werden. Dieses Geländer soll in das Design des Stadtmobiliars integriert werden. Wir sehen vor, die Bereiche zwischen Geländer und Straßenraum zu begrünen.

Bild 13: Collage Testfeld Teil A

Hier zu sehen eine erster Vorschlag zur räumlichen Gestaltung des Programms unserer Planerinnen und Planer. Das Mobiliar ist in einer Farbe gehalten. An einer langen Bar sind mehrere Hochstühle platziert. Wir haben bereits den Hinweis gegeben, dass diese Anordnung einige Menschen ausschließen würde. Dazu möchte ich gerne im Anschluss noch einmal im Detail mit Ihnen und euch sprechen, wollte die Grafik aber dennoch zeigen. Daneben sind außerdem die angesprochene Infotafel zur Radbahn zu sehen und der Feedback-Briefkasten.

Bild 14: Übersicht Testfeld Teil B

Zur Übersicht zeige ich Ihnen noch einmal das gesamte Testfeld mit Kreuzung und möchte nun näher auf den zweiten Bereich der Interaktionsinsel eingehen. Wie auch auf der westlichen Seite der Kreuzung queren Menschen hier die Radbahn. Momentan wird der Skalitzer Park um- und ausgebaut und schafft ab kommendem Frühjahr eine neue Erholungsfläche.

Bild 15: Details Interaktionsinsel Teil B

Auch hier sind ebenfalls Fahrradparkplätze vorgesehen, für unterschiedliche Radtypen mit verschiedenem Platzbedarf. Für Groß und Klein soll es außerdem einen Geräusch-Spielplatz geben, mit dem wir dem lauten Verkehrsaufkommen trotzen wollen. Wir erarbeiten momentan ein Konzept für ein besonderes Objekt. Hier im Plan ist nun ein extra langer

Tischkicker für zehn Personen verzeichnet. Gegenüber soll es eine tribünenartige Sitzmöglichkeit geben und im angrenzenden Grünbereich weitere Objekte, die zum Hinsetzen und Ausruhen einladen. Außerdem ist ein Tauschschrank für Bücher vorgesehen.

Bild 16: Collage Testfeld Teil B

Das sehen wir nun auch noch einmal räumlich illustriert. Einmal der lange Tischkicker und die Sitzmöglichkeiten gegenüber. Im Hintergrund die Grünbereiche, für die auch Patenschaften zur Pflege vergeben werden sollen.

Bild 17: Übersicht Testfeld Radinsel

Die zweite Insel richtet sich mit einem thematischen Schwerpunkt an die Menschen, die mit einem Fahrrad unterwegs sind. Sie befindet sich deshalb mitten im Testfeld. Es gibt keine Anbindung an einen Fußweg.

Bild 18: Details Testfeld Radinsel

Vorgesehen sind erneut verschiedene Fahrradständer, an denen klassische Fahrräder, aber auch Liege- oder Lastenräder angeschlossen werden können. Eine Reparaturstation mit Luftpumpe, Werkzeug und Reparaturanleitung. Außerdem möchten wir gerne einen Automat mit Ersatzteilen auf dem Testfeld platzieren. Der Fahrradladen *velogut*, der sich in der Nähe befindet, würde diesen gerne betreiben. Ein skulpturales Fahrrad Sofa soll zu einer kurzen Pause einladen. Eine Ladestation für E-Bikes ist vorgesehen, bei der auch Helme und Wertsachen eingesperrt werden können.

Eine Besonderheit soll es geben: Ein Tisch, der statt eines Stuhles einen Fahrradparkplatz vorsieht. Hier kann gearbeitet, gegessen oder mit einem Freund geplaudert werden. Idealerweise liefert das Treten in die Pedale Strom. In der Zeichnung sind außerdem noch spezielle, fahrradfreundliche

Mülleimer vorgesehen. Wir haben aber leider bereits die Rückmeldung der BSR bekommen, dass diese vermutlich nicht zum Einsatz kommen können.

Bild 19: Collage Testfeld Radinsel

In der Collage sehen wir nun das angesprochene Fahrradsofa. Die Idee ist, dass das Objekt auch direkt dazu dienen kann, das Rad anlehnen bzw. abzuschließen. Der dargestellte grüne Bodenoberfläche ist noch nicht final abgestimmt. Wir wünschen uns aber durchaus, einen durchgefärbten Asphalt an einer Stelle des Testfeldes umzusetzen. Im Hintergrund zu sehen sind außerdem ein Fahrradparker und eine Reparaturstation. Auch hier soll der Bereich des Sicherheitsabstandes zwischen Geländer und Straßenraum begrünt werden, um eine angenehme Aufenthaltsfläche herzustellen.

Bild 20: Übersicht Grünpuffer

Abschließend möchte ich kurz auf die Grünpuffer eingehen – also die bepflanzten Zwischenbereiche, die zwischen den Inseln liegen.

Bild 21: Begrünung & Bewässerungsarten

Mit unseren Freiflächenplanerinnen und -planern arbeiten wir momentan an drei verschiedene Szenarien, um die Grünflächen unter dem Viadukt zu bewässern:

1. Filterhochbeet – Nutzung des Regenwassers vom Viadukt durch Reinigungsprozesse wie beispielsweise Bodenfilter. Mögliche Nutzung im Testfeld: Tröpfchenschläuche führen das gereinigte Regenwasser vom Filterhochbeet zu den ebenen Pflanzflächen oder natürliche Regenwassernutzung im Randbereich des Viadukts. Diese Variante soll mit den Wissenschaftlern der TU Berlin aus dem Fachbereich Siedlungswasserwirtschaft erörtert werden.

2. Regenwassernutzung – Mögliche Nutzung im Testfeld: Durch Muldenausbildung in den Pflanzflächen wird das Regenwasser bis unter das Viadukt geführt und bei Starkregenereignissen dort auch zwischengespeichert.

3. manuelle Bewässerung mit Wasserspeicher – Mögliche Nutzung im Testfeld: Durch regelmäßige Befüllung von oberirdischen Wasserspeichern können die Pflanzen in der Entwicklungsphase aber besonders auch in den Patenschaftsbeeten regelmäßig gewässert werden, beispielsweise durch Tröpfchenschläuche oder Gießkannen.

Bild 22: Beispiel Bepflanzung Patenbeete

Beispielhafte Gestaltung eines Patenschaftsbeetes: Denkbar ist eine Bepflanzung in einer Kombination aus trockenresistenten Gräsern, Farnen und Stauden sowie essbare Pflanzen / Blumenzwiebeln zum „Ernten“.

Bild 23: Danke für die Aufmerksamkeit!