



# Risiko- und Potenzialanalyse Radbahn Berlin

IM AUFTRAG DER REALLABOR RADBAHN gUG  
DURCHGEFÜHRT VON:



**Urban Catalyst GmbH**

Glogauer Straße 5  
10999 Berlin  
info@urbancatalyst.de



**SHP Ingenieure**

Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
info@shp-ingenieure.de



**White Octopus**

Große Hamburger Str. 28  
10115 Berlin  
business@whctcps.com



**SAAD**

Dresdener Straße 26  
10999 Berlin  
thomas.hauck@  
animal-aided-design.de

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Ziele und Methodik des Studiendesigns</b>	<b>5</b>
	2.1 Die Themenfelder der Radbahn	5
	2.2 Integrierte Ziele der Radbahn	7
	2.3 Prozess, Phasen und Formate	9
<b>3</b>	<b>Analyse</b>	<b>18</b>
	3.1 Schlüsselgespräche	18
	3.2 Nutzer:innenprofile	22
	3.3 Qualitative Raumanalyse	35
	3.4 Stakeholder-Werkstatt	68
<b>4</b>	<b>Risiken und Potenziale der Radbahn</b>	<b>71</b>
	4.1 Potenziale und Risiken in den Teilräumen	71
	4.2 Gesamtauswertung: Potenziale und Risiken der Radbahn	114
<b>5</b>	<b>Resümee und Empfehlungen</b>	<b>118</b>
	5.1 Stadtpolitische Ebene und übergeordnete Empfehlungen	118
	5.2 Empfehlungen für das Testfeld	122
	5.3 Empfehlungen für die Beteiligung (Gesamtstrecke)	127
<b>6</b>	<b>Literatur und Quellen</b>	<b>129</b>
	6.1 Richtlinien & Gesetze	129
	6.2 Literatur	129
<b>7</b>	<b>Anhang</b>	<b>131</b>
	7.1 Bewertungsmatrizen	131
	7.2 Interviewleitfaden und Stichpunkte Schlüsselgespräche	139
	7.3 Datengrundlagen räumliche Analyse	151
	7.4 Unfallauswertung aus dem Unfallatlas	156
	7.5 Analysetabelle	159
	7.6 Dokumentation Werkstatt	160

# 1 Einführung

„Radbahn Berlin“ ist ein zivilgesellschaftlich initiiertes Transformationsprojekt, das den verwaisten Raum unter dem denkmalgeschützten Hochbahn-Viadukt der U-Bahn-Linie U1 in einen hochwertigen Stadtraum mit überdachtem Radweg verwandeln möchte. Die Idee der Radbahn Berlin, die in einem gleichnamigen Buch publiziert wurde (vgl. paper planes e.V. 2017), stützt sich auf einen bewussten Umgang mit bestehenden Stadträumen und -ressourcen und den Ansatz, Verkehrsräume sozial und multifunktional zu denken. Mit diesem Ziel findet die Radbahn breiten Rückhalt in der Berliner Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Die Vision des sicheren und überdachten Radfahrens wurde medial – national wie international – intensiv diskutiert und mehrfach ausgezeichnet. Mit dem 2018 verabschiedeten Mobilitätsgesetz und der anhaltenden Covid-19-Pandemie sind neue Rahmenbedingungen entstanden, die den Ausbau der Berliner Radinfrastruktur verstärkt in den Fokus rücken.

## Risiko- und Potenzialanalyse

Im Rahmen der Bundesförderung werden verschiedene Studien und Planungsaufgaben ausgeschrieben, die auf ein konzeptionelles Weiterentwickeln der Gesamtstrecke abzielen sowie die Umsetzung und Evaluation des Testfeldes im Kreuzberger Abschnitt vorbereiten. Die Risiko- und Potenzialanalyse dient dabei als konzeptionelle und umsetzungsvorbereitende Grundlage und enthält neben der Analyse und Bewertung von Potenzialen und Risiken entlang der Gesamtstrecke auch übergeordnete Empfehlungen zum Umgang mit veränderten Rahmenbedingungen sowie zur Gestaltung des Testfeldes und des begleitenden Beteiligungsprozesses durch Reallabor Radbahn gUG.

Bereits in der Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen (RSV) im Berliner Stadtgebiet von 2018 wurde der Trassenkorridor „Radbahn U1“ betrachtet. Obwohl die Studie der Radbahn-Trasse große Potenziale hinsichtlich ihrer Verbindungs- und Erschließungsfunktion bescheinigte, wurde der Korridor aufgrund der überwiegenden Risiken (Nutzungskonkurrenzen, verkehrstechnische Machbarkeit, Durchsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit) in der Untersuchung nicht vertieft betrachtet. Denn bei der Radbahn handelt es sich nicht um eine reine Radinfrastruktur, sondern ebenso um ein städtebauliches und stadträumliches Projekt, wodurch wiederum andere Bewertungskriterien zur Herausarbeitung der Potenziale und Risiken anzusetzen sind.

Daraus ergeben sich Chancen und Gestaltungsmöglichkeiten, die intensive Aushandlungsprozesse in der Stadtgesellschaft fordern und neue Wege suchen. Das Potenzial, die historische Hochbahnlinie als innovativen öffentlichen Raum mit Radinfrastruktur weiterzudenken und die Berliner Stadtzentren im Sinne einer nachhaltigen Mobilität stärker zu verbinden, macht die Radbahn zu einem bedeutenden Projekt für die Berliner Mobilitätswende. Im Jahr 2019 wurde Radbahn Berlin in das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ aufgenommen. In diesem Rahmen wird das Anschlussprojekt „Reallabor Radbahn“ bis 2023 konzeptionell und mit Fokus auf die Umsetzung eines ersten Testfeldes weiterentwickelt. Ziel des Reallabors Radbahn ist es, eine umfassende politische Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten, die die Kriterien und Rahmenbedingungen zur Realisierung der Radbahn aufzeigt, die Stadtgesellschaft aktiv einbindet und für nachhaltige und ökomobile Stadträume begeistert.

Neben den verkehrlichen und infrastrukturellen Aspekten auch die Auswirkungen der Radbahn auf den Stadtraum zu untersuchen, ist daher die Kernaufgabe dieser Potenzial- und Risikostudie. Methodisch werden drei integrierte Ziele genannt, die die Potenziale der Radbahn im Sinne eines „multicodierten Stadtraums“ erweitern (vgl. 2a) und neue Lösungsansätze ermöglichen.

Von der RSV-Studie unterscheidet sich diese Untersuchung insofern, als sie zum einen eine detailliertere Bewertung einzelner Teilräume entlang der Gesamtstrecke betrachtet und zum anderen weitere Zielfelder in den Fokus der Betrachtung rückt, wodurch neben der verkehrlichen auch eine städtebauliche Bewertung vorgenommen wird. Die Radbahn selbst wird dabei als Infrastruktur im öffentlichen Raum verstanden, auf der ein entspanntes und sicheres Radfahren ermöglicht werden soll. Der Fokus soll dabei nicht auf der schnellen Verbindung zweier Orte liegen, sondern die aktive (Rad-)Mobilität mit ihren vielfältigen Nutzungen soll im Vordergrund stehen.

Die Potenzial- und Risikoanalyse wurde vom Stadtplanungsbüro Urban Catalyst und dem Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure in Zusammenarbeit mit White Octopus und Studio Animal-Aided Design zwischen Januar und September 2021 im Auftrag der Reallabor Radbahn gUG durchgeführt.