

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

## AUSWERTUNG INTERNETBETEILIGUNG 1. STUFE

Auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurde interessierten Bürgerinnen und Bürgern vom 01.11. bis 23.11.2012 die Möglichkeit zur Information und zur Stellungnahme gegeben. Es konnte sich zu einem der vier Vorplätze oder zu allen Vorplätzen geäußert werden. Insgesamt sind 28 Stellungnahmen eingegangen. Darüber hinaus sind 3 Stellungnahmen mit Konzepten und Plänen per E-Mail eingegangen.

Die genannten Anregungen wurden ausgewertet und in Stichworten zusammengefasst. Im Folgenden wird tabellarisch erläutert, wie mit den Anregungen im weiteren Rahmenplanverfahren umgegangen wird. In der tabellarischen Auflistung sind auch die Anregungen aus den per E-Mail eingegangenen Stellungnahmen enthalten.

Im Anschluss daran sind alle Stellungnahmen, die über das Online-Formular eingegangen sind im Wortlaut anonymisiert wiedergegeben.

## Umgang mit den Anregungen der Internetbeteiligung

### Vorplatz Victoriastadt

Anregung	Umgang in der Rahmenplanung
Verlegung der Tramhaltestelle 150 Meter innerhalb der Marktstraße Ri. Süden	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über die Linienführung der Tram oder die Lage der Haltestellen.
Ablehnung Tram-Variante Stichverbindung	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über die Linienführung der Tram. Der Rahmenplan hält eine Trasse für die Tram und den Bus vor.
Forderung direkte Anbindung des Bahnhofs an die Tram	
Durchwegung durch ehem. FHTW-Gelände wird begrüsst	Die Durchwegung wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und dem Bezirk angestrebt und muss mit dem Eigentümer der Fläche (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft) und dem zukünftigen Pächter (Deutsches Jugendherbergswerk) verhandelt werden. Im Rahmenplan wird die Durchwegung als Zielstellung übernommen.
Ausreichend Fahrradstellplätze mit guter Gestaltung (Beleuchtung, Überdachung, Unterhaltung, Anbindung etc.)	Der Rahmenplan wird Flächen für ausreichend Fahrradstellplätze vorsehen. Die Anregungen zur Gestaltung werden in die ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan übernommen.
Kerngebietsfläche B-Plan nicht bebauen, Fläche nutzen für K+R und Taxi	Eine Ausdehnung der Vorplatzfläche auf einen Teil der MK-Fläche wird geprüft und ist ggf. Gegenstand der Verhandlungen zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Deutschen Bahn AG bzw. des B-Plans XVII-4.
Makel fehlender Radfahrstreifen Obere Kynaststr. Ri. Süden	Die Anregung bezieht sich auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans.
gefährliche Wegeführung durch den Fußwegstunnel am Bahndamm Ecke obere Kynaststr./ Marktstr. beseitigen	Die Anregung bezieht sich auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans.
Fahrstuhl an den Treppen zur Oberen Kynaststr.	Die Anregung wird im Rahmenplan als optionaler Ausbau übernommen.
Betonstützwand Kynaststr. begrünen	Die Anregung bezieht sich auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans.

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

### Vorplatz Traveplatz-Kiez

Anregung	Umgang in der Rahmenplanung
Bahndamm erhalten	In den Rahmenplan wird die Gestaltung der Platzkante durch Teilerhalt des Bahndamms oder durch andere freiraumplanerische Elemente festgesetzt. Den Wettbewerbsteilnehmern wird dies als Gestaltungsaufgabe mitgegeben. Die Anregungen aus der Beteiligung finden Eingang in die ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan.
Gestaltung Bahndamm mit Terrassen/Treppen/Gehweg/Grün/Schautafeln	Die Anregung wurde in den Rahmenplan übernommen.
Historischen Durchgang/Portal mit S-Bahnlogo einbinden/erhalten	
Den Vorplatz möglichst verkehrsfrei halten (Taxi+Parkplätze+Lieferverkehr auf die anderen Vorplätze verlagern)	
Gut gestaltete und ausreichend Fahrradstellplätze (Mind. 400)	Die Anregungen werden in die ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan übernommen.
großzügiger und sicherer Zugang zum Vorplatz um Konflikte zw. Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden (zB ein abgegrenzter Bereich um die Zugänge zu den Bahnhofsbrücken)	
Vorplatz nicht nur aufräumen, sondern gestalten!	
Eisenplastik aus dem Restbestand des Umbaus WC	
Anlegung des Radwegs nördlich der Bus-/Tram-Trasse und nicht zw. den S-Bahn-Zugängen und der Trasse	Kann durch den Rahmenplan nur unzureichend geregelt werden, wird als Anregung aber dokumentiert und die Funktionszuteilung der Verkehrsflächen erfolgt mit der konkreten Straßenbahnplanung (eigenes Planfeststellungsverfahren).
Technikunabhängige und barrierefreie Fußgängerbrücke	Für einen barrierefreien Umbau der Fußgängerbrücke wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, in der keine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden konnte. Zudem ist die Umsetzbarkeit einer Rampe aus Platzgründen problematisch. Die technische Möglichkeit von Aufzügen wird derzeit geprüft. Der Wunsch nach Barrierefreiheit der Fußgängerbrücke wird im Rahmenplan kenntlich gemacht.
Beamtenwohnhaus mit Cafe und Außenterrasse (betrieben von den Azubis der DB)	Die Vermietung / der Verkauf des Beamtenwohnhauses obliegt der Deutschen Bahn AG. Die Anregung wird hiermit für die DB AG dokumentiert.
Kiezmuseum zur Entwicklung des Bahnhofs	
Kein kommerzieller Ausverkauf des Vorplatzes/genug Verpflegungsmöglichkeiten in der Umgebung	Kann durch den Rahmenplan nur unzureichend geregelt werden, wird als Anregung aber dokumentiert.
Verkaufsgebäude der DB in Empfangsgebäude Fußgängerbrücke integrieren (kein eigenes Gebäude auf Vorplatz!)	Für das Verkaufsgebäude besteht bislang kein Baurecht, es wird nicht im Rahmenplan dargestellt.
Dafür Grünflächen und Taxi/Flinkster auf den Vorplatz	Der Rahmenplan sieht die Verortung von Taxen und möglichen Flinkster-Stellplätzen auf den östlichen Vorplätzen (unter Vorbehalt der weiteren Planungen der BVG).
Qualitatives Cafe am Rand des Vorplatzes mit ausreichend Sitzgelegenheiten	Die Planungen der Deutschen Bahn AG sehen bereits die Einrichtung eines Cafés im Beamtenwohnhaus vor. Ein zweites Café auf dem Vorplatz ist nicht geplant.
(teilweiser) Verzicht auf den Bau des Vorhaldebauwerks der A 100	Dies kann durch die Rahmenplanung nicht geregelt werden.

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

Anregung	Umgang in der Rahmenplanung
Wunsch nach Tram-Führung durch die Sonntagstraße	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über die Linienführung der Tram. Der Rahmenplan hält eine Trasse für die Tram und den Bus vor.
Wunsch Tram-Führung durch die Markstraße	
Bus 240 über die Markstraße	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über die Linienführung des Busses 240.
Generell: Lärminderndes Gleisbett	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über die Gestaltung des Gleisbetts der Tram, dies erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Straßenbahn.
Verlegung der Straßenbahnhaltestelle ca. 30 m weiter westlich zur Verkürzung der Wege für Umsteiger	Die Anregung kann nicht übernommen werden, da die Tram-Haltestelle in dem Fall die Zufahrten zu den Technikräumen der DB AG blockieren würde
gemeinsame Gestaltung aller drei Plätze (Lenbachplatz, ehem. Umspannwerk, Vorplatz) und Verbindung	Die Anregung bezieht sich zum Teil auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans. Weiterhin wurden die beiden anderen Plätze bereits realisiert und haben eine andere Nutzungscharakteristik als der Vorplatz Travekiez (Spielplatz/Grünfläche).
dezidierte Radwege und Asphaltierung der Neuen Bahnhof, Sonntags- und Simplonstrasse und Verkehrsberuhigung / Shared space	Die Anregungen beziehen sich auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans.
Begrünte Lärmschutzwand entlang der Revaler Straße	

## Vorplatz Rudolffkiez

Anregung	Umgang in der Rahmenplanung
PKW-Stellplätze und Taxen auf Vorplatz Rummelsburger Bucht verlagern	Die Anregung wurde in den Rahmenplan übernommen.
Ausreichend Mülleimer	Die Anregungen werden in die ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan übernommen.
Wasserturm und Stellwerk einbinden, mit gutem Inhalt füllen und erlebbar machen.	
WC	
Naturbelassene Flächen am Wasserturm	
Gemeinschaftsgarten/Mitmachgarten/Ausweichstandort für Prinzessinnengarten auf Vorhaltefläche A100	Es wird eine bedarfsgerechte Zahl von Fahrradständern vorgesehen werden.
250 - 1000 Fahrradständer an verschiedenen Stellen	
Fußgängerbrücke mit Rampe	Für einen barrierefreien Umbau der Fußgängerbrücke wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, in der keine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden konnte. Zudem ist die Umsetzbarkeit einer Rampe aus Platzgründen sowie die Finanzierung problematisch. Die technische Möglichkeit von Aufzügen wird derzeit geprüft. Der Wunsch nach Barrierefreiheit der Fußgängerbrücke wird im Rahmenplan kenntlich gemacht.
Eigene Radspur auf der Fußgängerbrücke	
Überbreite Bus- und Radspur auf der Hauptstraße	Der Hinweis wird hiermit für den Verfahrensführer des Planfeststellungsverfahrens der Hauptstraße dokumentiert.
Kreuzung Kynaststr./Hauptstr.: Rechtsabbiegende Pkw und geradeausfahrende Radfahrer trennen	
Hauptstraße: Verlegung nördliche Bushaltestelle Richtung Westen	
Phasen aller Ampeln, auch die an der Kreuzung Hauptstr./ Kynaststr. synchronisieren	

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

Ostkreuz als Start- und Endpunkt für die Tram 21 Richtung Osten.	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über die Linienführung der Tram. Der Rahmenplan hält eine Trasse für die Tram und den Bus auf den nördlichen Vorplätzen vor.
Integratives Cafe-Projekt/Soziokulturelles Zentrum /Proberäume im Beamtenwohnhaus (Süd)	Kann durch Rahmenplan nur unzureichend geregelt werden, wird als Anregung aber dokumentiert (Eigentümer: Bundeseisenbahnvermögen).
Angrenzende Planungen (z.B. Autobahn A100) müssen koordiniert werden	Wird berücksichtigt.
Beachtung der zukünftigen Verkehrsströme	Wird berücksichtigt.
Packstation Deutsche Post	Kann durch den Rahmenplan nicht geregelt werden.
Kennzeichnung Ringbahnhalles als mögliche Fahrradquerung, wenn Fußgängerbrücke nicht barrierefrei wird	Kann durch den Rahmenplan nicht geregelt werden.

## Vorplatz Rummelsburger Bucht

Anregung	Umgang in der Rahmenplanung
Allgemeine Berücksichtigung des Fahrradverkehrs und dessen zukünftige Entwicklung	Der Fahrradverkehr und dessen Entwicklung werden im Rahmenplan berücksichtigt.
Ausreichend wettergeschützte Fahrradständer (ca. 300)	Die Anregungen werden in die ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan übernommen.
Aufladestation für E-Bikes	
Beleuchtung an der Zugängen und an der Fußgängerbrücke	
WC	
Sitzgelegenheiten an den Rolltreppen	
Großzügige Platzgestaltung mit Abstandsfläche zur Straße	
Schutz vor Graffiti	
Anlage für Grünfläche allgemein/Ersatzgrün/Bäume	Die Anregungen wurden in den Rahmenplan übernommen.
Gestaltung der Betonwände unter der Ringbahnbrücke mit Begrünung oder Kunst	
Stellplätze weiter in östliche Richtung, um von beiden Fahrtrichtungen der Hauptstraße anfahrbar zu sein.	Dies wird nicht in allen Bereichen realisierbar sein. Eine sichere Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger wird aber in die ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan übernommen.
Trennung Fußgänger und Radfahrer	
Gemeinschaftsgarten sinnvoll. Verbunden mit einer Bildungseinrichtung / Café/Kleinrestaurant	Dieser Vorschlag würde eher für die Vorhaltefläche der A100 am Vorplatz Rudolfskiez in Frage kommen und wird dort als ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan übernommen.
Abstimmung mit der Gestaltung des Baugebiets Mole (Übergänge Hauptstraße, Einbeziehung Uferwanderweg)	Eine Abstimmung bzw. zusammenhängende Gestaltung mit dem Baugebiet an der Mole kann hier nur über den Vorplatz Kynast- Ecke Hauptstraße erfolgen. Hier können Ideen für die Nutzungen des Stadtplatzes eingebracht werden, jedoch ohne Bindungen.
Neue Bushaltestelle an der Hauptstraße in der Nähe zur Karlshorster Str.	Der Hinweis wird hiermit für den Verfahrensführer des Planfeststellungsverfahrens der Hauptstraße dokumentiert.
Geschwindigkeitsreduzierung an der Hauptstraße (30 km/h)	
zusätzliche Ampel am Ausgang der historischen Fußgängerbrücke	Die Anregung wurde als Option je nach zukünftiger Entwicklung der Bedarfe in den Rahmenplan

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

	übernommen.
Niveaufreie/Rollstuhlgerechte Querung der Bahnflächen zwischen Sonntagstr. Und Rummelsburger Bucht	Für einen barrierefreien Umbau der Fußgängerbrücke wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, in der keine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden konnte. Zudem ist die Umsetzbarkeit einer Rampe aus Platzgründen problematisch. Die technische Möglichkeit von Aufzügen wird derzeit geprüft. Der Wunsch nach Barrierefreiheit der Fußgängerbrücke wird im Rahmenplan kenntlich gemacht.
Anbau an Fußgängerbrücke zur Überquerung der Hauptstraße	Die Finanzierung und technische Machbarkeit einer solchen Quermöglichkeit kann mit dem Rahmenplan nicht geklärt werden.
Geschäfte	An den Vorplätzen der Rummelsburger Bucht sind keine Geschäfte vorgesehen.
Lärmschutzwand zwischen Treptower Park und Ostkreuz bauen	Die Anregung bezieht sich auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans.
Fahrstuhl an den Treppen zur Oberen Kynaststr.	Eine Nachrüstung von Aufzügen ist möglich, die Finanzierung und Unterhaltung jedoch offen.

### Zu allen Vorplätzen:

Anregung	Umgang in der Rahmenplanung
Gemeinsame Sprache der Materialien und Gestaltungselemente	Die Anregungen werden in die ergänzenden Empfehlungen zum Rahmenplan übernommen.
Berücksichtigung Fahrradverkehr (überdachte Stellplätze, Radwege, 24h Reparaturgeschäft, Videoüberwachung)	
Erweiterbarkeit der Fahrradstellplätze	
Ausreichend Platz zwischen den Fahrradstellplätzen (f. Kindersattel etc.)	
Ladestation für E-Bikes	
Ausreichend Sitzgelegenheiten auf den Vorplätzen und an den Haltestellen	
Aufenthaltsqualität (Grün, Bäume, kleinteilig/gemütlich)	
Berücksichtigung Schallschutz für den Aufenthalt auf den Plätzen	
Ein- und Anbindung an umliegenden Stadtraum	
Lärmdämpfungsmaßnahmen durch Akustiker	
Nachholbedarf Beleuchtung / energiesparend und hell / Anleuchtung Wasserturm	
Elektronische Anzeigetafeln zum Zugverkehr	
Zentraler Infopoint / Info-/Notrufsäulen auf den Plätzen	
Nutzung der Dächer am Ostkreuz für Solarmodule	
PKW-Zonen deutlich von Fuß- und Radwegen trennen (z.B. mit Pollern)	
Pflanzung von zwei Liriodendron tulipifera-Bäumen	Welche Baumarten geplant werden, obliegt den Einschätzungen der Wettbewerbsteilnehmer.
Trennung Radspur und Schienen	Kann durch den Rahmenplan nur unzureichend geregelt werden, wird als Anregung aber dokumentiert (eigenes Planfeststellungsverfahren).
Ausgleichsflächen im direkten Umfeld und naturnah	Die Anregung wurde in den Rahmenplan übernommen.

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

gestalten	
Radverkehrskonzept rund um das Ostkreuz	Dies kann nicht durch den Rahmenplan oder im Wettbewerb erfolgen.
Wetterfeste Fahrradboxen	Auf dem Vorplatz Travekiez können Fahrradstellplätze optional über ein Fahrradparkhaus realisiert werden. Weitere geschlossene Vorrichtungen für Fahrräder sind nicht vorgesehen.
Baumdichte wie vor dem Umbau	Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen sorgen für einen realisierbaren Ausgleich der Grünverluste. Eine Wiederherstellung des Zustandes vor dem Umbau wird nicht möglich sein.
Gastronomie/Späti gewünscht	Die Vermietung / der Verkauf des Beamtenwohnhauses obliegt der Deutschen Bahn AG. Weitere Verkaufseinrichtungen sind auf den Vorplätzen vorerst nicht geplant.
Direktes Umsteigen Tram/S-Bahn	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über die Linienführung der Tram. Der Rahmenplan hält eine Trasse für die Tram und den Bus vor.
Lärmarme Fahrzeuge und Trasse der Tram und Bus /zweispurige Tram-Trasse	Die Rahmenplanung trifft keine Entscheidung über Gestaltung der Tram-Trasse oder über die Fahrzeuge.
Vorplätze sozial kontrollieren durch lang geöffnete Einrichtungen	Die Öffnungszeiten der Einrichtungen können nicht durch den Rahmenplan geregelt werden.
ausreichend PKW-Stellplätze (Kurzzeit und Tages-/Zweitagesplätze)	Der Rahmenplan hält Flächen für die an dem Bahnhof notwendigen Stell- und Halteplätze vor. Stellplätze für mehrtägiges Parken bzw. Park-and-Ride sind aus Kosten- und Platzgründen sowie verkehrspolitisch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht vorgesehen.
Lage der PKW-Stellplätze südöstl. des Victoria-Centers; nördl. der Hauptstraße (Mitnutzung Parkhaus des Victoria-Centers)	Die Anregung bezieht sich auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans.
Fahrradstellplätze sollen nicht Durchlaufwege blockieren	Die Anregung wurde in den Rahmenplan übernommen.
Interaktive Spielplätze	Auf den Bahnhofsvorplätzen werden keine Spielplätze geplant werden, da sie dafür in ihrer Lage, Funktion und Größe ungeeignet sind.
Gut sichtbares leuchtendes S-Bahn-Symbol auf allen Vorplätzen	Die Kennzeichnung der S-Bahnhöfe obliegt den Richtlinien der S-Bahn und der Deutschen Bahn
Ehem. Bahndamm mit Rampe zur Fußgängerbrücke, auf der Südseite Anbau eines Fahrstuhls	Für einen barrierefreien Umbau der Fußgängerbrücke wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, in der keine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden konnte. Zudem ist die Umsetzbarkeit einer Rampe aus Platzgründen problematisch. Die technische Möglichkeit von Aufzügen wird derzeit geprüft. Der Wunsch nach Barrierefreiheit der Fußgängerbrücke wird im Rahmenplan kenntlich gemacht.
Querung Frankfurter Allee verbessern	Die Anregung bezieht sich auf Bereiche außerhalb des Gebiets des Rahmenplans.
Querung Wühlischstraße verbessern	
Vorschlag zur Gehweggestaltung im Wohngebiet	

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

## Abgegebene Beiträge

### Vorplatz Victoriastadt (Nord-Ost)

- Alle Erhebungen haben ergeben: Das Umsteigen von S-Bahn zur Tram und umgekehrt spielt derzeit am Ostkreuz keine Rolle. Um dennoch ein Angebot zu machen liegt es nahe, den zukünftigen Ostausgang Ostkreuz dafür zu nutzen, um den Weg zu verkürzen. Daraus folgt als oberstes Gebot, die Verlegung der Tram 21 Haltestelle innerhalb der Marktstraße um ca. 150 Meter. Damit verkürzt sich der Fußweg Ostkreuz-Tram 21 von derzeit 500 Meter auf 170 Meter. Der Aufwand und die Kosten sind mit max. 50.000 Euro überschaubar. Eine vernünftige Entscheidung, die ein Kompromiss darstellt.
- Die Idee, das eh. Schulgelände zu durchqueren wird begrüßt. Seine Umsetzung hätte Seltenheitswert, da Schulträger (und DJH?) traditionell aus Versicherungsgründen u. dgl. ihre Areale außerhalb des Schulbetriebes verschlossen halten. Wir (theaterboxing) haben im Herbst 2012 anlässlich der Denkmaltage das Schulgeländes (Turnhalle HsNr.11) mit einer Inszenierung diesen Ort belebt, und damit einen Stadtraum für die benachbarte Bevölkerung erlebbar gemacht. Auch / oder der Weg hinter der eh. Polizeiwache würde / wird eine deutliche Verbesserung der fußläufigen Verbindung zum / vom Ostkreuz für Anwohner und dort Arbeitenden darstellen. Das mit VII Geschossen?! und lt. Bebauungsplan .... geplante Bauvorhaben der DB ist entscheidend für den eigentlichen Vorplatzbereich - möglicherweise aber so zukunftsfern (s.o.), als dass es jetzt überhaupt in Vorplatzplanungen Berücksichtigung finden kann. Fahrradstellplätze werden von der DB in Berlin bislang nur unzureichend in ihrer Qualität (Beleuchtung, Ausrichtung, Bedachung, Design, Anbindung, Unterhaltung) ausgeführt - gleiches ist hier zu befürchten. Für die unmittelbar anwohnenden Bewohner dürfte es nicht maßgeblich sein, ob Tram 21 umgelegt wird oder nicht - die fußläufig bestmögliche Anbindung hat Priorität für Schulkinder, Ältere, und insbesondere Berufstätige: wenn es gelingt eine entscheidende Verbesserung herzustellen, kann der grösste Arbeitgeber Lichtenbergs (BFA 6.000 Angestellte) verstärkt erleben, dass der ÖPNV das Mittel der Wahl ist, und der gravierende Parkplatzsuch- und unnötige Berufspendlerverkehr im denkmalgeschützten ruhigen Wohnquartier kann mit weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen zurückgefahren werden.
- Die Bahn sollte dazu bewegt werden, das Baufeld nördlich der Gleise aus den B-Plan XVII-4 nicht zu bebauen oder zu verkaufen, sondern es in die Gestaltung der nördlichen Vorplätze einzubeziehen. Es könnten dort z.B. dringend notwendige Verkehrsflächen (Taxi, Kiss&Ride) untergebracht werden, damit der Travekiez nicht unnötig mit Verkehr belastet wird.
- Hier ist ein massiver Makel der fehlende Radfahrerstreifen auf der Bahnbrücke Obere Kynaststraße Richtung Süden. Wie hier an den Bedürfnissen vorbeigeplant wurde sollte im Weiteren als abschreckendes Beispiel verstanden werden.
- Die Idee des Hin- und Zurück-Fahrens der Tram 21/22 zum Halt am Ostkreuz ist meines Erachtens Unfug.
- Tram 21 Haltestelle auf jeden Fall direkt am Ostkreuz!

### Vorplatz Traveplatz-Kiez (Nord-West)

- Tramlinie 21 muss durchfahren, nur dadurch Steigerung der Tram-Attraktivität und Schluss mit der konservativen Schneckenhaus Mentalität der Sonntagstr. Bewohner, akustische Trennung Gleise vom Bett
- Der Kiez um den Annemirl-Bauer-Platz ist dank der Neugestaltung während der letzten Jahre zu einem äußerst liebens- und lebenswerten Stadtquartier geworden. Danke an alle Verantwortlichen! Auch wir beide, 56 und 57 Jahre alt, fühlen uns dort ausgesprochen wohl. Bitte sorgen Sie dafür, dass diese besondere Kiezatmosphäre, die Berlin so speziell und so anziehend macht, nicht durch einen weitläufigen, gesichtslosen 08/15 Bahnhofsvorplatz unter die Räder kommt. Auch nicht unter die Straßenbahnräder. Natürlich ist der Wunsch der Straßenbahnbindung an das neue Ostkreuz wichtig, aber es gibt doch sinnvolle Alternativen zur bisherigen Planung über den Annemirl-Bauer-Platz. Nämlich Variante 3 und insbesondere Variante 4. Für uns hat die klare Abtrennung zwischen Annemirl-Bauer- und Bahnhofsvorplatz hohe Priorität. Deshalb sollte der Bahndamm unbedingt erhalten werden, sowohl als optischer wie auch als akustischer Schutz. Außerdem sollte die historische S-Bahn-Brücke weiterhin als Verbindungs- und Eingangsportale fungieren. Dies wird möglich, wenn die Straßenbahn nicht durch die Sonntagsstr. verlegt wird. Dann kann man laut Aussagen des Ostkreuz-Projektleiters Mario Wand (beim Runden Tisch Ostkreuz am 28-8-12) nämlich auf einen Teil der Baumaßnahmen zur Autobahnvorbereitung verzichten - der Bahndamm und die Brücke könnten bleiben. Und

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

für einen Autobahntunnel, von dem kein Mensch vorhersagen kann, wann und ob überhaupt er je gebaut werden wird, jetzt schon unnötig Geld auszugeben, widerspricht dem gesunden Menschenverstand. Es kommt ja leider nicht so oft vor, dass eine hervorragende Lösung zugleich eine der kostengünstigsten Varianten darstellt. Bitte nutzen Sie diese Chance und bedenken Sie: Never change a running system! Einen Wunsch hätten wir noch: Bitte bauen Sie eine Fahrradquerung, die technikunabhängig ist. Aufzüge fallen erfahrungsgemäß zu oft aus.

- Für die Nutzung des Beamtenhäuschens könnte ich mir ein Café mit Außenterasse, betrieben von Auszubildenden der DB, vorstellen. Zusätzlich ein Kiez-Museum mit der Geschichte des Bahnhof Ostkreuz von der Kaiserzeit bis zur Gegenwart. Illustriert mit Wandtafeln und in der Mitte ein interaktives Modell des seinerzeit kompletten alten Bahnhofs in seiner größten Ausdehnung und Kompliziertheit. Vor dem Café sollte eine Eisenplastik stehen aus dem Restbestand des Umbaus, gestaltet von einem Friedrichshainer Künstlers. Für den Außenbereich ist also eine entsprechende Fläche einzuplanen.
- Der Bahndamm Nordkurve sollte erhalten werden und nach der Fertigstellung des Bahnhofes evt. wieder aufgeschüttet werden, von der Neuen Bahnhofstr. bis zur Alten Revaler Str. gegenüber den beiden Plätze Annemirl Bauer Platz und Baugruppe 84. Die Unterführung mit dem historischem "S" sollte erhalten bleiben, bzw. nach den Arbeiten wieder errichtet werden. Diese dient dann optisch als "Entré" für den Bahnhofvorplatz. Hiermit wird auch verhindert das das ganze Wohngebiet zum Annemirl-Bauer-Platz hin zum Bahnhofvorplatz wird. Natürlich sollte der Damm wieder bepflanzt und begrünt werden. Das wäre ein notwendiger natürlicher Schallschutz. Gleichzeitig sollte der Damm oben begehbar werden mit Bänken zum Verweilen. Bahnseitig könnte ich mir auch terrassenförmige Stufen denken als Verweilbereich mit Sicht auf den S-Bahnbetrieb. Gleichzeitig könnten dort auch Schautafeln aufgestellt werden mit der Geschichte des Ostkreuzes. Bahndamm, Annemirl-Bauer-Platz und Baugruppe 84 bilden so ein gemeinsames Ganzes Im weiteren Verlauf der Revaler Str., also am Damm Nordkurve anschließend sollte eine begrünte Sicht- und Lärmschutzwand aufgestellt werden. Für dieses Projekt "Nordkurve" lassen sich sicherlich EU-Mittel einwerben.
- Radwegführung nördlich der Bus-/Straßenbahnstrecke. Kreuzung an der Simplonstr. weit übersichtlicher als nach der Bahnüberführung. Radfahrer nicht zwischen Haltestellen und S-Bahn-Zugang führen.
- Positionspapier Workshop Tram 21:
  - Für den Workshop soll die Tram 21 zunächst außen vor bleiben. Es ist aber unumgänglich für die Vorplatz-Gestaltung hier einige Überlegungen anzustellen. Boxhagener Straße: Von einer Streckenverlegung der Tram 21 aus der Boxhagener Str. wurde vor geraumer Zeit abgesehen, da sich die Anwohner dagegen gewährt hatten. Jetzt soll die Tram aber ab Holteistr. in die Sonntagstr. übers Ostkreuz geführt werden. Diese Vorzugsvariante des Senats hätte zur Folge, dass ab Ecke Holteistr. bis zur Marktstr. die Anwohner der Boxhagener Str. vom Tram-Verkehr abgeschnitten würden. Betroffen davon wären u.a. die folgenden Einrichtungen mit hohem Nutzungspotential für den ÖNV: AO Hostel, Boxhagener Höfe, Akademie/Zalando, Rentenversicherung, Victoria-Center und evt. Deutsche Jugendherberge. AO Hostel: Die junge Kundschaft des AO Hostels geht bisher zu Fuß über Neue Bahnhofstr. oder Lenbach-/Sonntagstr. mit ihren Koffer-Trollis karavanenartig zum Ostkreuz. Das führt besonders schon in den frühen Morgenstunden zu erheblichem Lärm. Eine Anbindung der Tram 21 ans Ostkreuz über eine Stichverbindung von der Marktstr. nach Variante 4(Bürgervariante)würde hier Abhilfe schaffen. Sonntagstraße: Die Sonntagstr. liegt im ehemaligen Sanierungsgebiet Traveplatz-Ostkreuz. Durch die Sanierung hat sich im Kiez eine erhebliche Qualitätsverbesserung mit Gastronomie, Geschäften und erholsamen Plätzen ergeben. Auch sind viele Familien mit Kindern hierher gezogen. An lauen Sommerabenden kann man draußen sitzen, es herrscht dann hier ein mediterranes Treiben. Kurzum, der Kiez wird von der Bevölkerung angenommen. Die geplante Durchführung der Tram 21 im 5-10 Min.-Takt durch die enge Sonntagstr. würde einen erheblichen Teil dieser Lebensqualität im Kiez wieder zunichte machen, zumal die Anwohner selbst keinen Nutzen von der Tram hätten. Eine höhere Lärmbelästigung wäre die Folge, zumal der Lärmpegel durch Rückbau des Nordkurven-Dammes, Beschallung durch den Bahnhof und nicht zuletzt durch neuerdings regen Flugverkehr kontinuierlich steigt. Parkplätze fallen weg, die Anlieferung für Gaststätten wird schwierig und die Unfallgefahr wächst, insbesondere für spielende Kinder rund um den Annemirl-Bauer-Platz. Auch werden die Gebäude-Schwingungen zunehmen, die man schon jetzt durch fahrende LKWs bis ins Schlafzimmer spürt. Tram 21 Varianten: Die Kosten der vom Senat geplanten Trassenführung der Tram durch die Sonntagstr. werden mit ca. 15 Mill.€ angegeben. Die Bürgervariante wünscht eine Trassenführung weiter auf der gesamten Boxhagener Str. bis zur Marktstr. Auf Höhe des Victoria-Centers biegt die Tram am ehemaligen Polizei-Gebäude ein über den Vorplatz zum Ostkreuz zur Haltestelle unter die Ringbahnhalle. Anschließend fährt sie wieder zurück auf die Marktstr.

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

ohne Richtungswechsel. Der Bahnhof Ostkreuz ist für die Tram 21 jetzt ein Kopfbahnhof. Das führt zu einer kleinen Streckenverlängerung und zu einer geringen Erhöhung der Fahrzeit. Eine Fahrzeiterhöhung ist aber auch bei der Senatsvariante wegen Tempo 30 und Schrittfahren im letzten Abschnitt der Sonntagstr. unausweichlich. Die Bürgervariante scheint aber erheblich kostengünstiger zu sein, da nur die Stichverbindung gebaut werden müsste. Die geforderte direkte Anbindung des Boxhagener-Kiezes, des Rummelsburger-Gebiets sowie des Frankfurter Tors ans Ostkreuz ist auch mit der Bürgervariante (Variante 4) somit gegeben! Die Trassenführung des Busses 240 ans Ostkreuz könnte genauso erfolgen.

- Bahnhof Ostkreuz: S- und Regionalbahnen: Der bisherige S-Bahnhof Ostkreuz ist hauptsächlich ein zentraler Umsteigebahnhof mit bis zu 80 Tsd. Fahrgästen täglich. Allein der Neubau ändert daran nach meiner Meinung nichts. Eine neue Qualität erhält der Bahnhof aber dadurch, dass er jetzt auch ein Regionalbahnhof wird. Besonders reizvoll ist natürlich die so geschaffene schnelle Anbindung an den neuen Flughafen. Das führt sicherlich zu einer Steigerung der Fahrgastfrequenzen. Dieses bedingt natürlich auch mehr Verkehr durch Taxi und Pkw im Umfeld des Ostkreuzes.
- Bahnhofvorplätze: Da die Zugänge der neuen Regionalbahnsteige (Stadtbahn) hauptsächlich an der Hauptstr. liegen, sollten die meisten Taxi- und Pkw-Stellplätze auch dort verortet werden. Die Ostbahn aus Lichtenberg hält vor dem Ringbahntunnel in der Nähe der Marktstr./Vorplatz Viktoriastr. Deshalb sollten am Vorplatz Traveplatz so wenig wie nötig Parkplätze für Taxis und Pkws angesiedelt werden. Die Mehrzahl der Stellplätze sollten an den anderen Vorplätzen (Viktoriastr., Rummelsburgstr., Rudolfstr.) vorgesehen werden, auch, da es sich hier um keine Wohngebiete handelt. Das gleiche gilt auch für den Zulieferbetrieb für das Gewerbe in der Ringbahnhalle.
- Gut, dass das eh. Bahngelände auf dem Vorplatz neue Nutzungsperspektiven erhält - hoffentlich mehr als das hist. Versatzstück am Bhf. Papestraße. Fahrradstellplätze s.o. Unverständlich, dass in 10 Jahren Bauzeit das S-Bahnlogo über der Eingangsbrücke ungepflegt verrottet - es wäre das beste - betreibereigene - Signet und könnte es mit vielen Graffiti aufnehmen - es ist nachweisbar, dass vernachlässigtes Umfeld Aufforderung / Stimulanz / Nährboden für die Kreativität gibt, die dann wiederum als Schmiererei verunglimpft wird und mit dem weggeworfenem Einmalgeschirr in eine Tonne gesteckt wird. Hier ist das Ostkreuz weltbekannt für seine Off-Kultur, und Vorplatzgestaltung darf nicht unter dem Credo auftreten: ordentlich aufzuräumen, sondern wird nur bestehen, wenn auch gestalterisch Qualitäten gewollt werden.
- Lassen sich die hier geplanten DB-Verkaufsschalter nicht komplett in das Empfangsgebäude der Fußgängerbrücke integrieren? (kein extra DB Verkaufsgebäude). Dann könnte man dort teils Grünbereich belassen und ggf. Taxi/Flinkster & Co. aus der Achse Bahnhof-Vorplatz-Sonntagstraße nehmen. Ist es nicht spannend am Rande des Vorplatzes in einem Café zu sitzen und die ankommenden/abfahrenden Leute zu beobachten? Hierfür wäre möglicherweise ein qualitatives Café mit ausreichend Sitzgelegenheiten ganz interessant. Kein "To Go"-Café!!
- Die Gegebenheiten für Radfahrer sind sehr schlecht und es wird gerne und häufig auf die Fußwege ausgewichen. Das muss sich unbedingt bessern, durch dezidierte Radwege und Asphaltierung der Neuen Bahnhof, Sonntags- und Simplonstraße. Ein für Fußgänger und Radfahrer großzügiger Zugang zum Vorplatz muss Konflikte vermeiden helfen. Dafür ist vielleicht ein abgegrenzter Bereich um die Zugänge zu den Bahnhofsbrücken sinnvoll; vielleicht ein angesetzter Bordstein? Liefer- und Taxiverkehr muss ausreichend vom Vorplatz ferngehalten werden! Gerade durch die zunehmenden Familiengründungen im Kiez sind einfache Zugangsmöglichkeiten zu schaffen. Dass dabei die alte Fußgängerbrücke barriere-unfrei gebaut wird ist ein großer Fehler; die hier architektonisch ausgedrückte Diskriminierung sollte nicht wieder in stand gesetzt werden (davor hat auch der Denkmalschutz zurückzutreten). Die kommerzielle Ausbeutung des Vorplatzes sollte sehr sparsam erfolgen. Es gibt schon genug Möglichkeiten sich zu verpflegen und weitere Angebote sind unnötig.
- Zukünftige Trasse der Straßenbahn 21 am Ostkreuz: - die Anbindung der Straßenbahn 21 direkt an das Ostkreuz JEDOCH KEINE Trasse durch die Sonntagstraße!!! - lärmarme Trasse, moderne Fahrzeuge und Tempobegrenzung - Linienführung NEU-Denken!!! Es kann doch nicht ein ernsthafter Gedanke des Berliner-Senats sein, durch die Sonntagstraße eine Straßenbahntrasse zu führen?! Die Anwohner sind durch den nahe liegenden Ostkreuz genügend Lärm ausgesetzt. Nicht nur das Nachts Busse durch einen kleinen Teil der Sonntagstr. fahren, Touristen lärmend (mit Rollkoffern, stark angetrunken...) die Sonntagstr. durchqueren. So soll als zusätzliche Beschallung noch eine Tram durch die viel zu enge Straße tuckern... Hier wird mal wieder völlig am Bürger vorbeigeplant!!! Eine Straßenbahn am Alex macht ja noch Sinn aber doch nicht an diesem Ort. Mit keinem Gedanken wird an die Kinder gedacht, die hier Zahlreich leben und tägliche Schul- und Kitawege im eh schon viel zu Verkehrsbelasteten Kiez absolvieren müssen. Es gilt solch einen schönen Kiez zu erhalten!

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

Die kleinen Gewerbetreibenden zu schützen und für die Bürger einen lebenswerten Kiez zu schaffen!!!  
<http://www.youtube.com/watch?v=3roVI-hkJz4> - Anwohnerschutz, weniger Lärmbelästigung im Kiez muss im Vordergrund stehen!!! - Schallschutz...Wall erhalten!!! - Begrünung - Barrierefrei - Verkehrsberuhigung kein Durchgangsverkehr mehr

- Vorschlag zur Gestaltung der Bahnhofsvorplätze am Ostkreuz: Portal am Eingang Neue Bahnhofstraße zum Bahnhof Berlin-Ostkreuz
  - Stahlkonstruktion aus Originalteilen des ehemaligen Bahnhofs Ostkreuz
  - an der Stelle der Unterführung der ehemaligen Nordkurve
  - mit dem historischen S-Bahn-Leuchtsymbol in der Mitte
  - dient als Halterung für die Beleuchtung und ggf. für die Oberleitung der Straßenbahn
  - ist so dimensioniert, dass darunter genügend Platz für Fußgänger, Radfahrer, Lieferverkehr und Straßenbahn vorhanden ist
  - wird wenn möglich von beiden Seiten von den Resten des ehemaligen Bahndamms der Nordkurve begrenzt
  - mit dem Portal soll an den ehemaligen Brückendurchgang der Nordkurve und das "Ostkreuz-Flair" erinnert werden
  - kostengünstig, da vorhandenes Material verwendet wird und Licht- und Oberleitungsmasten eingespart werden können
- Von keinem anderen Eingang aus kann man die historische Situation des alten Ostkreuzes noch ablesen als von der Sonntagstraße aus. Von daher sollte die Hauptzielsetzung sein, möglichst viel davon zu erhalten. Damit verbinden sich auch andere Belange: Lärmschutz zu den Wohnbauflächen, Ersatzflächen für verloren gegangenes Grün. Es sollte geprüft werden, ob man auf die Vorbereitung des Tunnelbaus an dieser Stelle erst mal verzichten kann, um die Bestandssituation zu sichern. Darüber hinaus bedarf es eines sensiblen Umgangs mit dem neuen Eingangsbereich. Er sollte in Dialog gesetzt werden mit dem Wiederaufbau der Fußgängerbrücke. Es fehlt ein Übergang für Fahrradfahrer.
- Tram 21 / Bus 240: Ich verstehe nicht, warum die Tram 21 nicht durch die Neue Bahnhofstr. zurück auf ihre alte Trasse geführt werden kann: Wenn sie zwei rechte Winkel in/aus der Holteistr. bewältigen kann, dann auch die Kurven Bahnhofstr. Diese Umleitung wäre entschieden kürzer, die Bhfstr. ist breiter (einschl. Parkflächen und Bürgersteigen) als die Sonntagstr., die Tramtrasse würde über der A-100-Trasse verlaufen. Es müssen weniger alte Bäume wg. Oberleitungen gefällt werden, junge können verpflanzt werden. Der Bahndamm kann bis ans Hostelhaus entfernt werden, DB ihren Parkplatz auch etwas umgestalten, ggf. als Parkhaus. Tram in beiden Richtungen muss ja nicht bedeuten, dass übriger rollender Verkehr nicht auf Einbahn beschränkt bleibt. Es erschließt sich mir auch nicht als sinnvoll, dass der 240er Bus durch die N.Bhf.str. ? auf die Boxhagener zurückkurvt, nur um nach zwei Haltestellen, die eben auch die Tram weiter bedienen könnte, wieder auf die Grünheider Str. abzubiegen. Da fände ich es doch sinnvoller, den Bus über die Sonntag-/Holteistr. zurück auf seine alte Trasse zu führen, oder - meines Erachtens noch besser - über die Simplon-/Kopernikusstr. zur Querung der Warschauer und weiter. Das DB-Shopping-Center muss ja nicht notgedrungen so gebaut werden, dass es die Simplonstr. von den Haltestellen trennt.
- Kein Supermarkt! Es gibt genug Einzelhandel, auch Spätkauf.

### Vorplatz Rudolfskiez (Süd-West)

- Vierspurige Straße erscheint überdimensioniert. Zahlreiche Radfahrer nicht zum Linksfahren (Zweirichtungsradweg) zwingen, rechte Radspur (südlich Hauptstraße/oder kombiniert) anbieten. Haltende Busse blockieren die rechte Spur ohnehin, hier wäre eine überbreite kombinierte Bus- und Fahrradspur vielleicht mit weniger Konflikten mit Spurwechseln verbunden (vielleicht passen noch zwei PKW nebeneinander am haltenden Bus vorbei, aber wo bleibt dann der Radfahrer?). Im Kreuzungsbereich (Untere Kynaststr.) gehört eine Rechtsabbiegerspur nach rechts außen, während die Radfahrer ein wenig in die Mitte gelenkt werden. An der Karlshorster Str. nicht den linksabbiegenden Radfahrer vergessen.
- Für den Übergang zum Traveplatz-Kiez wäre eine RAMPE für Fahrräder, Kinderwägen etc. sinnvoll - auf dem Übergang sollte dann auch ein eigener Fahrradweg abgegrenzt werden.

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

- Mit Wasserturm und Stellwerk gibt es zwei besondere Denkmäler in diesem Bereich. Ersteres ist Landmarke auf allen Schauzeichnungen, im Vorplatzverfahren könnten Ideen zu ihm selbst zum Thema werden. Zweiteres wäre auch schöner, wenn es im Stadtraum besser erlebbar wäre, soweit Sicherheitsaspekte dieses erlauben. Wie qualitativ hochwertig im Inhalt / improvisiert im Charakter Stadtraumnutzung im Umfeld funktioniert - auf die Berliner Weise - zeigt das Haus Zukunft in der Lasker Straße - hoffentlich sind die gelben Baupläne noch weit in der Zukunft.
- Packstation - ausreichend Mülleimer im Haltestellenbereich (die Bestehenden werden den Party-Abfällen mit Bierflaschen etc. nicht gerecht) - dieses Volk kommt u.a. aus den zwei Clubs und Kino aus Richtung Markgrafendamm und nutzt die öffentlichen Verkehrsbetriebe - montag morgens sieht die Ecke wegen des vielen Mülls sehr schlimm aus.
- Gemeinschaftsgarten/Mitmachgarten, als Modell siehe "Bürgergarten Laskerwiese" (Anfragen steigend!); entlang Wasserturm naturbelassene Flächen gewähren; an verschiedenen Stellen Fahrradständer einrichten für ca. 1000 Räder.
- In den Plänen sieht man bereits die Autobahnanbindung, welche sich aber zum Teil innerhalb des Bahndamms befindet? Wie sieht hier die Koordination zwischen den Projekten aus? Für eine gute Gestaltung ist es wichtig die zukünftigen Verkehrsströme zu betrachten.
- Wie kommt bspw. eine ältere Person auf ihrem Fahrrad über die Gleise? Entweder sie trägt ihr Fahrrad über die denkmalgeschützte Fußgängerbrücke oder sie radelt "ganz entspannt" über die Kynastbrücke. Man kann diesen Menschen doch nicht zumuten bis zur Karlshorster Straße zu fahren!!! Oder man muss die Aufzugooption (über das Ringbahngleis) deutlich auch als "Fahrradweg" kennzeichnen.
- Nutzungsvorschlag für das kleinere der beiden Beamtenhäuser am Ostkreuz: Im Anhang finden Sie die pädagogische Konzeption für das `Café-Projekt`. Ein Projekt zur Schaffung von integrativen Praktika- und Arbeitsplätzen in der Gastronomie für Menschen mit geistiger Behinderung. Im vorangegangenen Workshop wurde für dieses Beamtengebäude die Idee eines Sozi-kulturellen Zentrums entwickelt. Die Realisierung des `Cafe-Projektes` im Rahmen dieses Bürgerzentrums würde einen kiezorientierten Treffpunkt schaffen. Besonders vor dem Hintergrund, dass in der aktuellen Rahmenplanung immer wieder nach Elementen gesucht wird, durch welche die vier durch das Ostkreuz zerteilten Friedrichshainer Wohnbezirke mehr miteinander verknüpft werden, wäre dieses innovative gastronomische Projekt eine große Bereicherung für das Kiezleben rund um das neu entstehende Ostkreuz. Wie Sie aus der beigefügten Pädagogischen Konzeption ersehen können, steht das `Cafe-Projekt` unter der Schirmherrschaft des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen.
- Es wurde im Vorfeld viel diskutiert um die Straßenbahnführung. Die Lärmschutzmaßnahmen durch dieses Neubauvorhaben in der Sonntagstraße bei vorhandenen Denkmälern (Helenehof und Max-Kreuziger-Haus) wären enorm. Doch wer braucht diese Zick-Zack Tramlinie überhaupt? Wäre es nicht eine Alternative als Start und Endpunkt das Ostkreuz vorzusehen und sie von der Hauptstraße kommend weiter entlang der Hauptstraße führen zu lassen bis zum Endpunkt Bahnhof? Diese Tram ist für die Wohnbauflächen östlich des Ostkreuzes von Bedeutung. Westlich entlang der Boxhagener Straße gibt es alternativ Buslinien.
- Frei zu haltende Flächen für Autobahn der Öffentlichkeit zukommen zu lassen für Biergarten, Clubs, etc. ...(hier kann Lärm sein, ohne dass es jemand stört) - dem Wasserturm eine Funktion projektieren (und wenn nur als Kaffee ....).
- Aufzug für Behinderte, Kinderwagen und Fahrräder an der Bürgertreppe - 300 möglichst überdachte Fahrradstellplätze

## Vorplatz Rummelsburger Bucht (Süd-Ost)

- Zu berücksichtigen sind u.a. 1. Neuplanung Hauptstr (Planfeststellg Verfahren), 2. Ersatzgrün für das entfallene Großgrün, 3. Querungen Hauptstr, insbesondere bzgl. Neugebiet MOLE, 4. Radstellplätze P&R, geschützt und gedeckelt, 5. Planungs-Interaktion mit dem PLATZ im Gebiet MOLE, 6. Anschluss der Ostkreuz Querung Sonntagstr // Mole (Denkmalbrücke), 7. ggf. zus. Bus Halteplatz nahe Karlsh. Str., für MOLE Gebiet stadteinwärts.

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

- Viele Fahrradständer sind nötig, da viele Bewohner von Stralau und Rummelsburg mit dem Fahrrad zur S-Bahn fahren. Maßnahmen gegen Graffiti wären hilfreich, da diese Ecke nachts relativ menschenleer ist.
- Bäume / Geschäfte
- Sehr geehrte Damen und Herren, um Familien und Kindern einen Ort des Wohnens, Erholens und Entdeckens zu ermöglichen, wäre die Einplanung einer ausreichenden Grünfläche mit dazugehörigem/r Gebäude/Räume zur Nutzung eines Gemeinschaftsgartens sehr sinnvoll. Verbunden mit einer Bildungseinrichtung zur Vermittlung von Lebensmittelwissen für Kinder (Projekte hierfür befinden sich im Aufbau) und einem dazu gehöriem Café/Kleinrestaurant könnte dieser Teil der Rummelsburger Bucht immer mehr Lebensqualität für die Bewohner bedeuten. Wohnen, erholen, genießen, entdecken und lernen könnten hier bürgernah realisiert werden.
- Man sollte nicht nur auf die Vorplätze achten! Durch die Verlegung der S-Bahn Trasse um wenige Meter war zwischen Treptower Park und Ostkreuz damals eine Lärmschutzwand geplant. Ich hoffe sehr, dass diese Berücksichtigung findet. Außerdem gute Beleuchtung des Vorplatzes, da bei Dunkelheit die Angst eine Rolle spielt.
- Der o.g. Wasserturm hat seine Pumpstation auf der anderen Seite des Stadtringes an der Bezirksgrenze Lichtenberg / F.hain / Treptow am Uferweg. Die Pumpstation ist nicht mehr Teil der "Promenade" mit Sichtachse auf den Wasserturm, die Pumpstation ist abgerissen lt. dargestellter Baumassenstudie! Sie wäre umgenutzt / erweitert / transformiert Bindeglied der Stadträume, hist. Bezugspunkt im stark veränderten Kontext. Der öffentliche Uferwanderweg darf nicht losgelöst betrachtet werden von der Vorplatzgestaltung. Die Ausführung der in 2010 neu gebauten Kynastbrücke ohne ausreichende Berücksichtigung des Fahrradverkehrs verdeutlicht, wie schwer sich die öffentlichen Bauherren tun, Anregungen aus der Bevölkerung tatsächlich zu berücksichtigen - zukunftssträchtige Verkehrskonzepte (Zuwachs Zweirad von 5% auf 15%) werden gegenüber Planungsansätzen aus den 70er Jahren (A100) vernachlässigt - das wird sich auch in der Vorplatzgestaltung wiederfinden.
- drop-off-Bereich, in dem Leute von Autos gebracht/ abgeholt werden können (das Ostkreuz ist z.B. auch ein beliebter Treffpunkt für Menschen, die mit der Mitfahrzentrale reisen) Nach meinem Eindruck staut ein haltendes Auto so viel Verkehr auf, weil auf der Straße dafür kein Reserve-Platz besteht. Ich würde mich über eine E-Mail Benachrichtigung freuen, wenn Mitte Dezember alle Ideen / Vorschläge veröffentlicht werden. Vielen Dank für Ihre Bemühungen und viel Erfolg!
- Die großen Betonflächen, die Wände unter der Ringbahn, sollten so weit möglich mit Grün bepflanzt werden. Falls dies nicht möglich ist, sollte man sie versuchen künstlerisch zu gestalten. Beim Runden Tisch Ostkreuz sind dort schon Vorschläge diskutiert worden, dafür Jugendclubs einzubinden.
- Hauptstr: Park&Ride für mind. 250 Räder; Ladestation für E-Bike, Car to Go etc.; gut beleuchtete "Bürgerbrücke" an beiden Ab-/Zugängen;
- Die Stellplätze sollten weiter in östliche Richtung gestreckt werden um eine Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen der Hauptstraße zu erreichen (ohne U-turn).
- Ich würde mir eine niveaufreie Fußgänger- und Radfahreranbindung (nicht zu steil damit auch Rollstuhlfahrer diese nutzen können) von den Wohngebieten an der Bucht an den Bahnhof Ostkreuz wünschen. Die jetzige Situation der Anbindung des Wohngebietes an der Bucht ist nicht zufrieden stellend, dieser Konflikt wird durch die Bebauung zwischen Bucht und Ostkreuz noch verschärft, wenn man eine solche Lösung nicht in Betracht zieht. Eine bessere Anbindung, insbesondere für unsere Schulkinder über die Hauptstrasse ist wünschenswert, wie auch eine bessere Trennung von Fußgängern und Radfahrern. Da sich hier alle Bereich (Bahnhof, Hauptstrasse, Bebauung an der Bucht) in der Neugestaltung befinden hat man hier die Möglichkeit eine sehr gute koordinierte Lösung zu gestalten.
- Bitte halten Sie auch die entsprechenden Verkehrsgutachten für die zukünftigen Ausbaupläne um den Bahnhof Ostkreuz bereit, insbesondere auch zum Workshop am 14.11.
- Die Rummelsburger Bucht ist Naherholungsgebiet für einen großen Einzugsbereich. Das heißt, diejenigen, die das aufsuchen werden inkl. Kinder und ältere Menschen, müssen hier vorbei. In Anbetracht, dass hier einmal eine vierspurige Straßenführung sein wird, ergeben sich daraus mehrere Ziele: - Der Bahnhofvorplatz muss großzügig gestaltet sein, so dass man nicht zu nahe an der Straße entlang gehen muss. - Optimal wäre, wenn die zukünftig neue /alte Fußgängerbrücke einen Anbau erfährt, der über die Hauptstraße hinwegführt. - Auf

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

Höhe des Bahnhofes (bzw. nach der Kurve) sollte die Verkehrsführung in der Hauptstraße geschwindigkeitsreduziert sein. - Es bedarf zweier Fußgängerüberwege. Diese sollten breit angelegt sein. - Die Brückenunterführung sollte attraktiv ausgeleuchtet sein, um ihr den Barrierecharakter zu nehmen. Wenn die Gestaltung ein Hauch von Qualität erhalten soll, ist das sehr wichtig! - Für die Busse sollte eine breite Haltestelle konzipiert werden, auf beiden Seiten. Diese sollten die Fußgängerüberwege - nicht behindern: Stichpunkt Sicherheit Blickfeld Beeinträchtigung bei Straßenquerung. - So wenig wie möglich nackte Betonflächen (Graffitiwände). Wenn irgendwie möglich Abstandsgrün zur visuellen Verbesserung des Umsteige und Überquerungsbereiches mit einplanen.

- Mir erscheinen die Möglichkeiten, hier Fahrräder zu parken, unzureichend, auch die wenigen Kfz-Parkplätze entlang der Hauptstr. werden kaum reichen, wenn nicht entsprechend mehr auf der Rudolf-Kiez-Seite bereit gestellt werden.
- Ca. 300 Fahrradstellplätze vorsehen. U.a. unter der Brücke, zwischen den Rolltreppen. - Sitzgelegenheiten an den Rolltreppen, um Wartenden und Behinderten Rastmöglichkeiten zu geben. - WC vorsehen - Aufzug für Behinderte, Kinderwagen und Fahrräder an der Treppe zur Oberen Kynaststraße - 6 Stellplätze für Taxi und Kiss&Ride.

### Zu allen Vorplätzen:

- Wo liegt ggf. die gemeinsame "Sprache", d.h. Materialien und Gestaltungselemente, Einheit in der Vielfalt
- Mich würde es freuen wenn das Fahrrad als Verkehrsteilnehmer in das Konzept stark eingebunden würde. Auf den Computersimulationen sieht man z.B. keine Fahrradwege oder Fahrradfahrer. Ich denke für die meisten Friedrichshainer ist das Fahrrad zusammen mit den Öffis das Hauptfortbewegungsmittel für weitere Distanzen. Bisher ist das Ostkreuz immer ein Problem gewesen, da man das Fahrrad über die Treppen tragen musste, Fahrradfahrer und Fussgänger keine getrennten Zufahrtswege hatten etc. Bitte berücksichtigt, dass die Ostkreuzfussgängerbrücke für viele Radfahrer der kürzeste Weg ist um von der Sonntagsstrasse zur Rummelsburger Bucht zu kommen. Und es werden in der Zukunft mehr Fahrradfahrer werden! Abgesehen vom Fahrrad würde mich eine kleinteilige Lösung für die verschiedenen Plätze freuen. Bitte keinen sterilen, kalten, minimalistischen, zugepflasterten Vorplatz! Der Bahnhofsbau ist schon schlimm genug geworden... Grün und gemütlich wäre schön, vielleicht noch mit einigen Gastro/Späti Anbindungen.
- direktes Umsteigen Tram - S-Bahn/Bahn ist gerade am Ostkreuz unbedingt wichtig, weil für viele Relationen sinnvoll. 300m Fußweg sind kein direktes Umsteigen mehr -> Reisezeitverlängerung von 4 min. - oft wird viel Geld für weniger Fahrzeitverkürzung ausgegeben. Straßenbahnstrecke als Umleitung erhalten. Keine einseitigen Radwege besser Radspuren/-streifen - oder Fahrbahnführung (Hirschberger Str.).
- Ich wünsche mir für die Bahnhofsvorplätze am Ostkreuz: - Viel Grün statt Betonpflaster (Baumpflanzungen, Blumenbeete/-kästen) - Fahrradständer in großer Zahl mit dazugehörigen Überdachungen.
- Bäume und Fahrradstellplätze
- Das Bauvorhaben Ostkreuz zieht sich über 10 Jahre hin. Es wurde aufgrund seiner Größe erst nach Abschluss der anderen Grossvorhaben Hauptbahnhof und "Südkreuz" angegangen. Die o.g. abgeschlossenen Projekte können dazu dienen, entstandene Qualitäten, Fehler und fortwährende Missstände in der Anbindung an den umliegenden bestehenden und entstehenden Stadtraum aufzuzeigen. Es ist Aufgabe der Planungsverantwortlichen und Betrauten Anschauungsmaterial aus diesen Projekten den Anwohnern zu unterbreiten, um positive und negative Aspekte der dort faktisch geschaffenen Vorplätze zu verdeutlichen. Nur so ist für die nicht tagtäglich im Planungsmilieu Tätigen gut zu versinnbildlichen, wie Maßnahmen, Möblierungen, Nutzungszuweisungen, Beleuchtungen etc. funktionieren. Andersherum sind aufwendige Schauzeichnungen nicht die Tinte wert, wenn sie Realitäten simulieren, die sich nicht einstellen werden, weil Rahmenbedingungen nicht ausreichend Berücksichtigung finden. Unabhängig davon muss deutlich differenziert werden, wie die städtebauliche Entwicklung im Umfeld die Vorplatzplanungen und -Umsetzungen bestimmen wird:
  - Trave: baulich weit entwickelt, vital.
  - Rudolf: brach und mit "vagen" (gelben) Bauprojekten markiert, derweil von der Subkultur belebt
  - Rummel: Grünzone mit grosser Qualität, durch massiven Neubauprojekte mit "Platzkanten" vor entscheidender Veränderung

## Rahmenplanung zu den Vorplätzen am Bahnhof Ostkreuz

Auswertung der Internetbeteiligung (erste Beteiligungsstufe vom 01.11.-23.11.2012) unter

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze\\_ostkreuz/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/vorplaetze_ostkreuz/)

- Victoria: traditionell abgelegen/abgehängt und nur vermittelt über grossmasstäbliche Projekte neuerer Zeit (V-center) bzw. über-kommunale Denkmal-Einrichtungen (Schulareale und BFA) mit starkem Berufs- und Besuchspendlerverkehr angebunden.
- Es wird angeregt, im Bereich der Vorplätze geeignete Fahrradabstellplätze herzustellen, die die Fahrräder gegen Diebstahl sichern. Überdies sollten in einem Realisierungswettbewerb ermittelte standardisierte Fahrradwerkstätten entworfen werden, die in einem Ausschreibungsverfahren an Betreiber vergeben werden, um dem dringenden Bedarf nach 7/24 Fahrradreparaturen Rechnung tragen und es ermöglichen, die Platzbereiche stets sozial kontrolliert zu halten.
- Auch wenn langfristig versucht werden soll die Bevölkerung auf den ÖPNV/Fahrrad zu lenken sollten ausreichend Stellplätze (Kurzzeit bis zu 15/30 Min., aber unbedingt auch Tages-/Zweitagesplätze) angeboten werden, sonst wird wild geparkt und das gilt es zu vermeiden. An (fast?) allen zentralen Kreuzungsbahnhöfen in Berlin hat man Parkhäuser die auch notwendig sind. Die meisten Einpendler werden sicherlich über die Hauptstraße einfahren, weswegen die o.g. Stellplätze im östlichen Bereich liegen sollten (südöstl. des Victoria-Centers; nördl. der Hauptstraße). Ggf. lässt sich über eine gute Lösung auch das Parkhaus des Victoria-Centers mitnutzen (falls dieses nicht bereits ausgelastet ist!) Bei den an Bahnhöfen parkenden Massen von Fahrrädern sollten diese Stellplätze "weit" genug von Durchlaufwegen entfernt liegen um nicht bei "Überparkung" als Hindernisse zu enden.
- An allen Vorplätzen sollte man Lärmdämpfungsmaßnahmen vorsehen. Insbesondere unter den Brücken besteht die Gefahr von Reflektionen und Resonanzen, die sehr unangenehm sein können und den Aufenthalt zur Qual machen können. Für die Ausführung ist es sinnvoll, einen erfahrenen Akustiker hinzu zu ziehen. Meine Kenntnisse und Anregungen habe ich über <http://www.urbanidentity.info/nettsted/?p=1103> Veröffentlichung "Klangraumgestaltung - Chancen im Lärm" von Trond Maag und Andreas Bosshard
- Die Beleuchtung ist bis dato absolut unzureichend. Hier besteht großer Nachholbedarf.
- Ein zentraler, videoüberwachter Fahrradstellplatz oder Turm, am besten auf den Bahnflächen der Viktoriastadt.  
- Kunst im öffentlichen Raum anstatt Funktionstristesse - Teilversiegelte Flächen mit Grünanteil anstatt Asphalt und graurote Pflastersteine
- Es würde unser Familie sehr freuen, wenn sie auf die Vorplätze / Ostkreuz – ins besondere Vorplatz Travekiez und Vorplatz Rummelsburger Bucht zwei Liriodendron tulipifera Bäume pflanzen würde. Es ist ein sehr großzügiger und beeindruckender Baum, der den vielen Einwohnern im Kiez Freude bringen kann. Im Sommer blüht er mit großen, besonderen Blüten und die Blätter können Kinder verwenden um besondere "Blattmenschen" zu machen, weil die Blattform wie ein Kleid oder Jacke aussieht. Der Baum hat auch eine historische Bedeutung. Es wurde von der Amerikanischen Regierung an Königin Marie Antoinette geschenkt. Die Parks die es bereits im Kiez gibt (Wühlischpark, Travepark/platz) sind leider langweilig und ordinär ausgestattet. Es würde uns deswegen sehr freuen, wenn wir die Vielfalt größer machen können durch die Neugestaltung von den Ostkreuzvorplätzen, wo man versucht unser Kiez ein bisschen Großzügigkeit beizubringen. Mit Lavendeln, Rosen, Springbrunnen die von Schloss Sanssouci und Schloss Versailles inspiriert sind. Ja, alles ist am Ostkreuz nicht möglich, aber wenig hat auch Recht. Wir würden für ein bisschen Großartigkeit und Großzügigkeit sehr dankbar sein und sind uns sicher, dass die Kinder und andere Einwohner aus der Nähe vom Ostkreuz sich über schöne Vorplätze freuen würden. Wir brauchen alle einen schönen Kontrast zu den Ostkreuzverkehr und der A100 Autobahn Verlängerung , die am Ostkreuz gebaut wird, um gesunde Menschen verbleiben zu können. Man könnte eventuell auch eine von die neue interaktive spielplätze (Interactive playground) die von RoboCluster / University of Southern Denmark ([www.sdu.dk](http://www.sdu.dk)) entwickelt wurden am Ostkreuz bauen lassen um etwas innovatives beizubringen, wovon Kinder was lernen können und gleichzeitig Spaß haben. Es könnte sogar eine Attraktion werden und positive Werbung für Berlin/Friedrichshain sein weil es neu, progressiv und innovativ ist.
- Für eine helle aber energiesparende Beleuchtung, insbesondere unter den Brücken, ist zu sorgen. - Schalldämmende Maßnahmen, insbesondere dort, wo glatte Betonwände sind. - Elektronische Anzeigetafeln, damit Fahrgäste frühzeitig über aktuell ankommende Züge und Störungen informiert werden.