

VERMERK

Betr.: Bebauungsplan-Entwurf **XVII-4** „Ostkreuz“

hier: Protokoll der Erörterungsveranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am 02. Mai 2005, 19:00 Uhr in der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft, Marktstraße 9-13

Anwesende:

Frau Lompscher	Bezirksstadträtin für Stadtentwicklung im Bezirk Lichtenberg, Moderation
Herr Nöske	Bezirk Lichtenberg, Amt für Planen und Vermessen, Fachbereich Stadtplanung
Herr Dr. Schulz	Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bauen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg
Herr Dr. Meyer	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Amt für Stadtplanung und Vermessung, Fachbereich Stadtplanung
Herr Hirsch	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. IV
Herr Guggenthaler	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. VII
Frau Schmidt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. VII
Herr Hellweg	Entwicklungsträger Wasserstadt GmbH
Herr Helle	Entwicklungsträger Wasserstadt GmbH
Herr Graff	Entwicklungsträger Wasserstadt GmbH
Frau Golle	Deutsche Bahn AG
Frau King	Büro Cassens + Siewert
Herr Illiges	BSM mbH

Ca. 30 Bürgerinnen und Bürger.

- Einführung/Erläuterung der Planung

Nach der Begrüßung durch Frau Lompscher und Herrn Dr. Schulz stellte Herr Nöske den Entwurf des Bebauungsplans vor.

Die Bezirksämter Lichtenberg und Friedrichshain-Kreuzberg leiteten um die Jahreswende 2002/2003 das Bebauungsplanverfahren **XVII-4** ein. Das Ziel des Bebauungsplans ist die Sicherung und Neuordnung der verkehrlichen und infrastrukturellen Erschließung des Bahnhofs „Berlin-Ostkreuz“ und dessen funktionaler Verknüpfung mit der vorhandenen Stadtstruktur. Der verkehrlichen Lagegunst Rechnung tragend soll die Errichtung von Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen ermöglicht werden. Eine Wohnnutzung soll in noch zu bestimmenden Umfang gesichert werden.

Die Regelungen des Bebauungsplan-Entwurfs **XVII-4** erstrecken sich auf Art und Maß der baulichen Nutzung der Grundstücke, überbaubare Grundstücksflächen,

Straßen- und Bahnverkehrsflächen, Gemeinbedarfsflächen, öffentliche Grünflächen und nachrichtlich übernommene Darstellungen zum Denkmal.

Im Weiteren erläuterte Herr Nöske die konkreten Ausweisungen analog der auf den Ausstellungstafeln dargestellten Sachverhalte (siehe Ausstellungstafeln zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung).

Darauf folgte ein kurzer Überblick über das Gebiet und die Vorstellung der verschiedenen städtebaulichen Varianten für die Bebauung im Südost-Quadranten seitens Herrn Hellweg. Er betonte die Bedeutung einer Aufwertung der Flächen in einem solchen verkehrsgünstig gelegenen Bereich. Dabei sollten sich die Gebäudehöhen an der gründerzeitlichen Bebauung der benachbarten Quartiere orientieren, wobei städtebauliche Dominanten vorstellbar seien, die die Höhe des Wasserturms am Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ aber nicht überschreiten sollen.

Anschließend erhielten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Fragen zu stellen und das Projekt zu diskutieren.

- Äußerungen des Auditoriums und Stellungnahmen der Planungsbeteiligten

Im Folgenden werden die Diskussionsbeiträge nach Themen geordnet wiedergegeben. Sie spiegeln insofern nicht den zeitlichen Verlauf der Erörterungsveranstaltung wider.

- *Erschließung für den Fuß- und Radverkehr*

Die meisten Äußerungen der Bürgerinnen und Bürger bezogen sich auf die Barrierewirkung der Gleisanlagen des Bahnhofs Ostkreuz. Herr Hellweg betonte, dass es eine der Hauptziele des Bebauungsplans sei, diese Barriere insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu überwinden.

Mehrere Bürgerinnen und Bürger forderten eine bessere Fuß- und Radverbindung vom Markgrafendamm in Richtung Norden. Sie beklagten, dass im Südwest-Quadrant durch den geplanten Autobahnbau die Barrierewirkung noch zunehmen werde. Frau Golle erläuterte, dass im Bereich der Ringbahnsteige durch den Bau von Aufzügen eine behindertengerechte Querung der Bahnanlagen von Süd nach Nord ermöglicht würde. Diese Bahnsteige werden insgesamt eine Breite von ca. 40,0 m erhalten, insgesamt seien am Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ 14 Aufzüge geplant. Die Fußgängerbrücke im westlichen Bereich der Bahnsteige werde aus Denkmalschutzgründen ab- und um wenige Meter versetzt wieder aufgebaut.

Mehrere Bürgerinnen und Bürger bezweifelten, dass nach dem Umbau des Bahnhofs „Berlin-Ostkreuz“ die Denkmalwürdigkeit dieser Brücke noch gegeben sei, da das Ensemble durch die umfangreichen Baumaßnahmen ohnehin zerstört werde. Auch an dieser Brücke sollten deshalb Aufzüge entstehen. Frau Golle betonte, dass hier ein Einbau von Aufzügen von Seiten der Deutschen Bahn nicht vorgesehen sei, da alle Bahnsteige nach Ausbau der Ringbahnsteige barrierefrei erreichbar seien. Im Übrigen sei der historische Wiederaufbau der Fußgängerbrücke nach aufwändigen Verhandlungen mit dem Landesdenkmalamt abgestimmt worden. Als zusätzliche Fahrradverbindung vom Südwesten nach Nordosten verwies Herr Graff auf die Strecke über die Straße Alt-Stralau und Obere Kynaststraße.

Ein Bürger wies darauf hin, dass im Bereich rund um den Lenbachplatz viele junge Familien wohnten. Für sie sei eine Verbindung vom Nordwesten in Richtung der Erholungsflächen an der Rummelsburger Bucht wichtig, die auch mit Kinder-

wagen und Fahrrädern nutzbar sein müsse. Herr Illiges verwies auf den nördlich der Bahn vorgesehenen Fuß- und Radweg, der parallel zur Straßenbahn verlaufen solle. Über die Karlshorster Straße könne so auch die Rummelsburger Bucht erreicht werden.

Mehrere Bürgerinnen und Bürger begrüßten ausdrücklich diese Verbindung, sind aber der Meinung, sie reiche nicht aus. Es sei eine Diagonalverbindung in Verlängerung der Sonntagstraße erforderlich. Genau in diesem Verlauf würden schließlich auch alle drei vorgestellten städtebaulichen Varianten eine Erschließungsachse für das künftige Kerngebiet (MK) vorsehen. Der alternative Weg über die künftigen Ringbahnsteige wurde abgelehnt, da dort die Deutsche Bahn das Hausrecht habe und die Bahnsteige zum Beispiel nachts schließen könne. Als mögliche Lösung wurde ein Aufzug vom Fuß- und Radweg nördlich der Stadtbahn zur Oberen Kynaststraße diskutiert. An dieser Stelle sei ohnehin bereits eine neue Treppenanlage vorgesehen. Zu klären sei allerdings die Finanzierung des Aufzugs.

- *Erschließung für den Straßenverkehr*

Herr Nöske erläuterte, dass der Bebauungsplan für die Kynaststraße gegenüber dem heutigen Bestand eine Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche vorsehe, um die Aufteilung neben der heute bereits existierenden oberen Kynaststraße auf dem Niveau der Ringbahngleise und der zukünftig neuen unteren Kynaststraße auf dem Niveau der Hauptstraße zu ermöglichen. Die untere Kynaststraße wird seitens der Deutschen Bahn als Ersatzmaßnahme für die bisherige, städtebaulich unbefriedigende Rampe zur Hauptstraße hergestellt. Sie dient der Erschließung des Südost-Quadranten. Herr Hellweg ergänzte, dass dies auch wichtig sei, um die Anbindung der Halbinsel Stralau zu verbessern.

Herr Nöske ging auch auf die beabsichtigte Verbreiterung der Hauptstraße auf zwei Fahrspuren pro Richtung ein. Auf Nachfrage erläuterte Herr Dr. Schulz, dass die ehemals vorgesehene Verlängerung als Hauptverkehrsstraße in Richtung Warschauer Straße - parallel der Südseite der Stadtbahn - aufgegeben wurde. In der Verlängerung der Hauptstraße soll nur noch eine Erschließungsstraße mit einer Breite von ca. 16,0 m entstehen. Herr Guggenthaler betonte, dass sowohl auf der Hauptstraße als auch auf dem Marktgrafendamm der Bau von Fahrradspuren vorgesehen sei.

Ein Bürger wünschte sich für die Halbinsel Stralau eine Verlängerung der Straße Fischzug nach Westen zur Kynaststraße, damit der Linienweg der Buslinie 104 künftig über den Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ verlaufen könne. Frau Lompscher verwies auf das künftig zu erstellende Verkehrskonzept.

- *Stellplatzproblematik*

Zwei Bürger befürchteten, dass der Bedarf nach Parkflächen zunehmen werde, wenn der Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ als Regionalbahnhof ausgebaut wird. Gleichzeitig würden durch die Verlegung der Straßenbahn Stellplätze im Verlauf der Sonntagstraße entfallen. Bereits jetzt bestehe ein Mangel an Stellplätzen für die Anwohner im Quartier. Frau Golle berichtete, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Bereich der Bahnhofsvorplätze Kurzzeitstellplätze und Fahrradabstellanlagen vorgesehen seien. Frau Lompscher und Herr Dr. Schulz betonten, der Bahnhof solle vorrangig die Funktion eines Umsteigepunktes zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln wahrnehmen. Es sei kein planerisches Ziel, den Bahnhof durch den Bau zusätzlicher Stellplätze als Anlaufpunkt für den Autoverkehr attraktiv zu machen. Herr Illiges ergänzte, dass ei-

ne vertiefende Untersuchung über die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die umgebenden Quartiere im Laufe des Verfahrens durchgeführt werde.

Ein Bürger befürchtete, dass im Zusammenhang mit der Bebauung des Kerngebiets (MK) der Autoverkehr im Gebiet zunehme, insbesondere wenn die Investoren trotz der Nähe zum Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ in großem Umfang Stellplätze errichten würden. Eine ähnliche Entwicklung habe es auch mit dem Bau der Treptowers am S-Bahnhof „Berlin-Treptower Park“ gegeben. Er forderte eine Begrenzung des Stellplatzschlüssels. Herr Hellweg führte aus, dass nicht damit zu rechnen sei, dass Investoren in großem Umfang Stellplätze errichteten, da sie voraussichtlich diesen Standort insbesondere aufgrund der erstklassigen ÖPNV-Erschließung wählen und teuren Stellplatzbau vermeiden werden. Herr Dr. Schulz sagte zu, prüfen zu wollen, inwieweit im Bebauungsplan ein Stellplatzschlüssel festgesetzt werden könne. Frau Lompscher befürwortete im Grundsatz ebenfalls die Festsetzung einer Obergrenze für Stellplätze, befürchtete aber, dass es dann bei der Zuordnung der Stellplätze zu den Gebäuden zu Schwierigkeiten kommen könne, weil die genauen Nutzungen noch nicht bekannt seien.

- *Grünflächen*

Eine Bürgerin wünschte sich, dass die naturnahe Gestaltung des Paul- und Paula-Ufers gesichert werde. Herr Hellweg erläuterte, dass eine naturnahe Gestaltung – ähnlich der Uferzone am Quartier Rummelsburg 2 – vorgesehen sei. Durch die Größe der Grünfläche (20 000 m²) könne dabei der Erhalt von Biotopen gesichert werden.

Ein Bürger forderte mehr Grünflächen im Südost-Quadranten. Dieser Quadrant werde gegenüber den übrigen Bereichen hinsichtlich der baulichen Entwicklung deutlich bevorteilt, insbesondere im Vergleich zu den Bereichen, in denen der Bau der Autobahn vorgesehen sei. Das Baugebiet solle verkleinert werden, um mehr Erholungsflächen für die Einwohner der benachbarten Quartiere zu schaffen. Herr Dr. Schulz und Herr Hellweg erläuterten, dass die Parkanlage mit einem Anteil von ca. einem Drittel bereits einen großen Anteil der Fläche in diesem Quadranten einnehmen werde. Eine Verkleinerung des Baugebiets sei aufgrund der Lagegunst der Fläche nicht sinnvoll, weil zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs eine Bebauung in der Nachbarschaft des ÖPNV-Knotens wichtig und eine geringere bauliche Ausnutzung nicht vermittelbar sei.

- *Zeitplan*

Herr Hellweg stellte den Zeitplan für das Bebauungsplanverfahren vor. Die Beteiligung der Behörden solle im September 2005 und die Beteiligung der Öffentlichkeit im Mai 2006 stattfinden.

Mehrere Bürger fragten, warum der Bebauungsplan bereits jetzt aufgestellt werde, obwohl mit einer Umsetzung der Planung in der nächsten Zeit noch nicht zu rechnen sei. Herr Hirsch und Frau Lompscher erklärten, dass die planungsrechtliche Sicherung der Flächen bis zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme im Jahr 2006 gegeben sein müsse. Die landeseigenen Flächen gingen nach Beendigung der Entwicklungsmaßnahme voraussichtlich in das Eigentum des Liegenschaftsfonds über, der dann für die weitere Entwicklung zuständig sei. Bei Bedarf könnte der Bebauungsplan künftig auch noch geändert werden.

Herr Dr. Schulz betonte, dass der Bebauungsplan nicht nur wegen des Abschlusses der Entwicklungsmaßnahme jetzt aufgestellt würde, sondern auch um

gleichzeitig mit den Umbauplanungen der Deutschen Bahn für den Bahnhof „Berlin- Ostkreuz“ die funktionale Anbindung an diesen Bahnhof sicherzustellen.

Auf Nachfrage betonte Frau Golle, dass die Deutsche Bahn voraussichtlich in diesem Jahr mit den Umbaumaßnahmen am Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ beginnen werde. Sofern der endgültige Planfeststellungsbeschluss in diesem Jahr noch nicht erfolge, werde über Teilbeschlüsse mit bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen werden können. Zunächst werde die alte Kynaststraßenbrücke abgerissen und mit dem Bau des Nord-Süd-Regionalbahnsteiges begonnen. Die Bauzeit werde mindestens 10 Jahre betragen.

Ein Bürger erkundigte sich danach, wann mit der Realisierung der Straßenbahnplanung zu rechnen sei. Herr Guggenthaler erläuterte, dass hierzu ein eigenes Planfeststellungsverfahren erforderlich sei. Dieses werde eingeleitet, sobald mit einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachgewiesen werde, dass sich die Strecke rechne.

- *Sonstiges*

Ein Bürger erkundigte sich nach der Abgrenzung der Bahnflächen von dem Bahnhofsvorplatz (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) im Nordwest-Quadranten. Frau Golle erklärte, dass die Bereiche, die im Eigentum der DB Netz AG verbleiben, als planfestgestellte Bahnfläche im Bebauungsplan dargestellt sind. Im Bereich der ehemaligen Nordkurve vom S-Bahn-Ring zur Stadtbahn werde ein Teil des Bahndamms abgetragen, um die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu ermöglichen. Der nordöstliche Teil des Bahndamms bleibe aber bestehen und im Eigentum der Deutschen Bahn AG, die dort Ausgleichsmaßnahmen vornehmen werde.

Ein Bürger erkundigte sich nach den Planungen für die Hochspannungsleitung. Herr Hellweg erläuterte, dass geplant sei, sie unterirdisch zu verlegen. Sie führe vom Kraftwerk Rummelsburg zum Einspeisebauwerk am Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“. Ein Termin für die Verlegung sei aber noch offen.

Ein Bürger fragte, für welche Linie der Regionalbahnsteig in Nord-Süd-Richtung am Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ benötigt werde. Frau Lompscher antwortete, dass dieses Konzept noch nicht vorliege.

Ein Bürger erkundigte sich nach den vorgesehenen Nutzungen im Kerngebiet (MK). Herr Hellweg erläuterte, dass noch keine konkreten Nutzungen abzusehen seien. Vorstellbare Nutzungen seien Büros, sonstige Dienstleistungen, Freizeitnutzungen und in den zur Grünfläche gelegenen Bereichen auch Wohnungen. Die Festlegungstiefe im Bebauungsplan sei noch sehr gering, um Spielraum für künftige Nutzungen offen zu lassen.

Ein Bürger wunderte sich über die Bezeichnung „An der Mole“ für dieses Gebiet. Herr Graff erklärte, dass dieser Begriff aus dem Rahmenplan von 1994 stamme. Damals seien markante Baukörper am Wasser und die Ausbildung einer Mole vorgesehen gewesen. Nachdem dort mittlerweile der Ufergrünzug vorgesehen sei, sei die Änderung des Begriffs zu prüfen.

Bemängelt wurde die Autobahnplanung. Durch den Tunnelbau entstehe über Jahre eine neue Barriere im Quartier. Frau Golle erwiderte, dass während der Baumaßnahme am Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ keine „Löcher“, sondern nur 25,0 m tiefe gedeckelte Schlitzwände entstünden, die später einen Tunnelbau in diesem Bereich ermöglichen. Es wurde von Bürgern die Frage gestellt, ob eine solche Maßnahme jetzt nicht Geldverschwendung sei, da dieser Autobahnabschnitt nicht als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan aufgenom-

men sei. Andere Bürger befürchteten, dass der Autobahnbau nicht mehr zu verhindern sei, wenn jetzt mit den ersten Maßnahmen begonnen werde. Herr Guggenthaler erklärte, dass das Bundesverkehrsministerium die Baumaßnahmen für den Autobahntunnel unter dem Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ finanziere. Wenn der Tunnel vollständig erst später gebaut würde, würde dieser deutlich teurer.

Die Veranstaltung fand in der Zeit von 19:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr statt. Anhand von Ausstellungstafeln konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über die Planungen zusätzlich informieren.

, 17. Mai 2005