

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin mit DB InfraGO Freiraumkonzept zur Neugestaltung Vorplatz Bahnhof Schöneweide

Öffentliche Informationsveranstaltung

Vorstellung Konzept und Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren

1 BEGRÜSSUNG

Frau Dr. Leistner, Bezirksstadträtin Abt. Stadtentwicklung, Straßen,
Grünflächen und Umwelt

Herr Glüsenkamp, Leitung Straßen- und Grünflächenamt

Frau Jallard Graetz, DB InfraGO

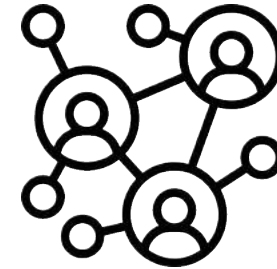
2 EINFÜHRUNG DURCH DIE MODERATION

Herr Hipp (AS-TK)

- 1 BEGRÜSSUNG**
- 2 EINFÜHRUNG DURCH DIE MODERATION**
- 3 VORSTELLUNG ERFOLGTER ABSTIMMUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESS**
- 4 VORSTELLUNG DES FREIRAUMKONZEPTE**

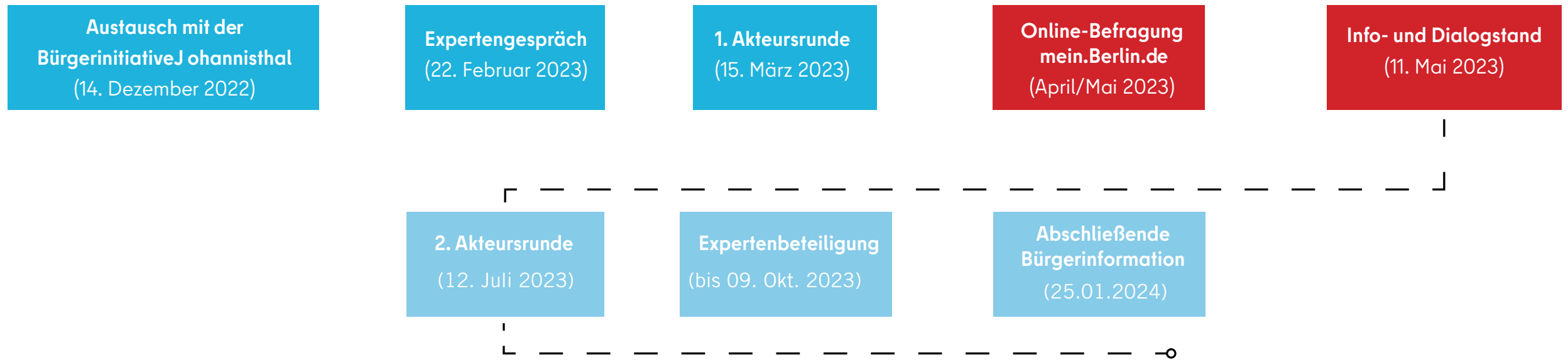
Pause zum informellen Austausch
- 5 Q&A RÜCKFRAGEN / VERSTÄNDNISFRAGEN AUS DEM PLENUM**
- 6 AUSBLICK UND NÄCHSTE SCHRITTE**
- 7 VERABSCHIEDUNG**

3 VORSTELLUNG DES ERFOLGTEN ABSTIMMUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESSES



Herr Hipp (AS-TK) & Frau Hüper (SPK)

.. bisherige Einbindung der Menschen vor Ort



Kultur & Kunst



Mobilität

Soziales

Politik

**Beauftragte
des Bezirkes**

Stadtteilarbeit

**Einrichtungen
vor Ort**

AG Städtepartnerschaft
Treptow-Köpenick - Cajamarca
AG StäPa



Beauftragte für Klimaschutz

Zentrum für Demokratie
(Offensiv 91)

Mittelpunktbibliothek Alte
Feuerwache

Seniorenvertretung

Beauftragte für Städtepartnerschaften

Bürgerinitiative Johannisthal

Anlaufstelle für Bürger/-innenbeteiligung

Novilla Kulturzentrum
(Moving Poets)

Mobile Jugendarbeit Outreach

Treffpunkt Strohalm
(Stiftung SPI)

Evangelische Kirchengemeinde
Berlin-Johannisthal

Junge Kirche Berlin Treptow

SchöneVibes

Gangway - Straßensozialarbeit

AUDIO e.V.

Quartiersmanagement
Johannisthal

Fridays For Future

Suchthilfekoordination Bezirksamt TK

ADFC Berlin
Stadtteilgruppe TK

Beauftragter für Menschen
mit Behinderung

Reviereüdost

Beirat für Partizipation und
Integration

Sozialraumorientierte Planungskoordination
des Bezirksamtes

Mosaikwerkstatt Mosaizistas

**Gemeinwohlorientierte
Nutzungen mitdenken**

**Soziale Kontrolle
und Sicherheit**

**Ein Platz mit hoher
Aufenthaltsqualität und viel
Grün**

**Gut angebundener Platz mit
kurzen Wegen und einem
breiten Mobilitätsangebot**

**Verkehrsberuhigtes Umfeld
mit sicheren Wegen für Fuß-
und Radverkehr**

Klimagerechte Platzgestaltung

**Ein Platz als Kieztreffpunkt mit
Angeboten von und für
die Nachbarschaft**

**Sicherer und gepflegter Platz
- ein Ort für Alle**

**Platz für Kunst im öffentlichen
Raum**

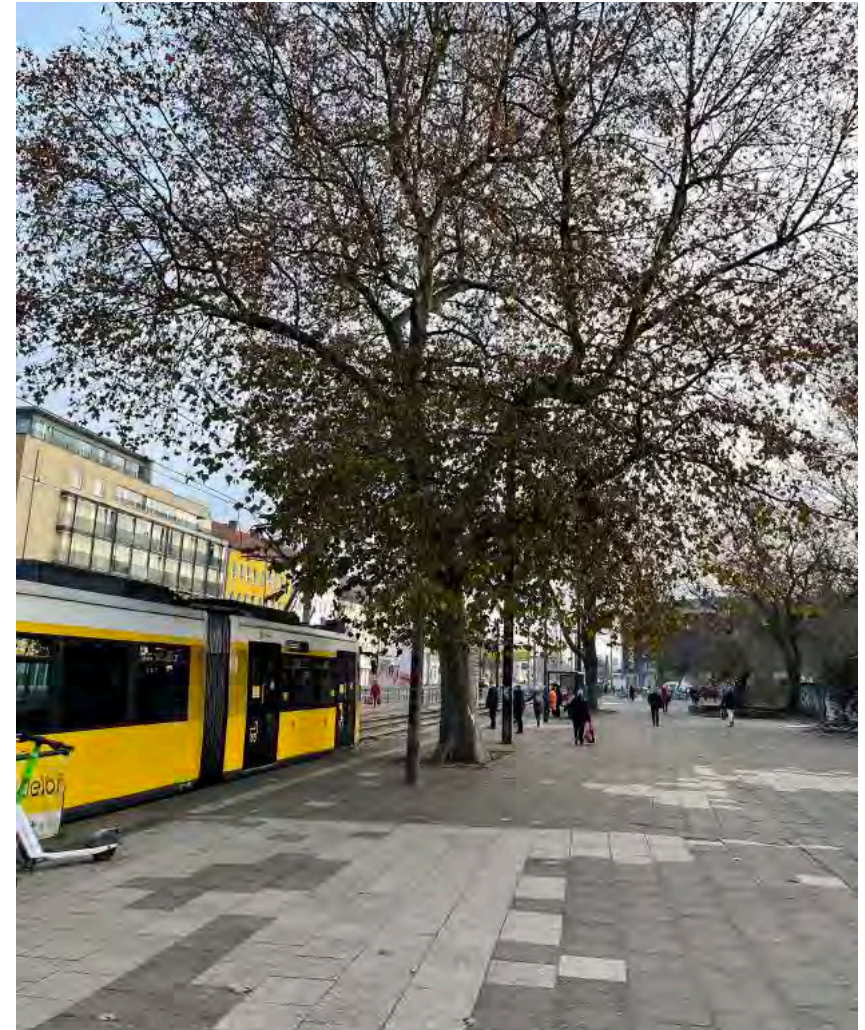
4 VORSTELLUNG DES FREIRAUMKONZEPTES

Herr Reibetanz und Frau Hartfiel (GRUPPE PLANWERK)

Cajamarca-Platz (Vorplatz am Bahnhofsgebäude)
schmuddelig, ungepflegt, dunkle Ecken



langgezogene Platzfläche mit prägendem Altbaumbestand



Freianlagen im Südosten - grün, verstraucht, wenig einladend



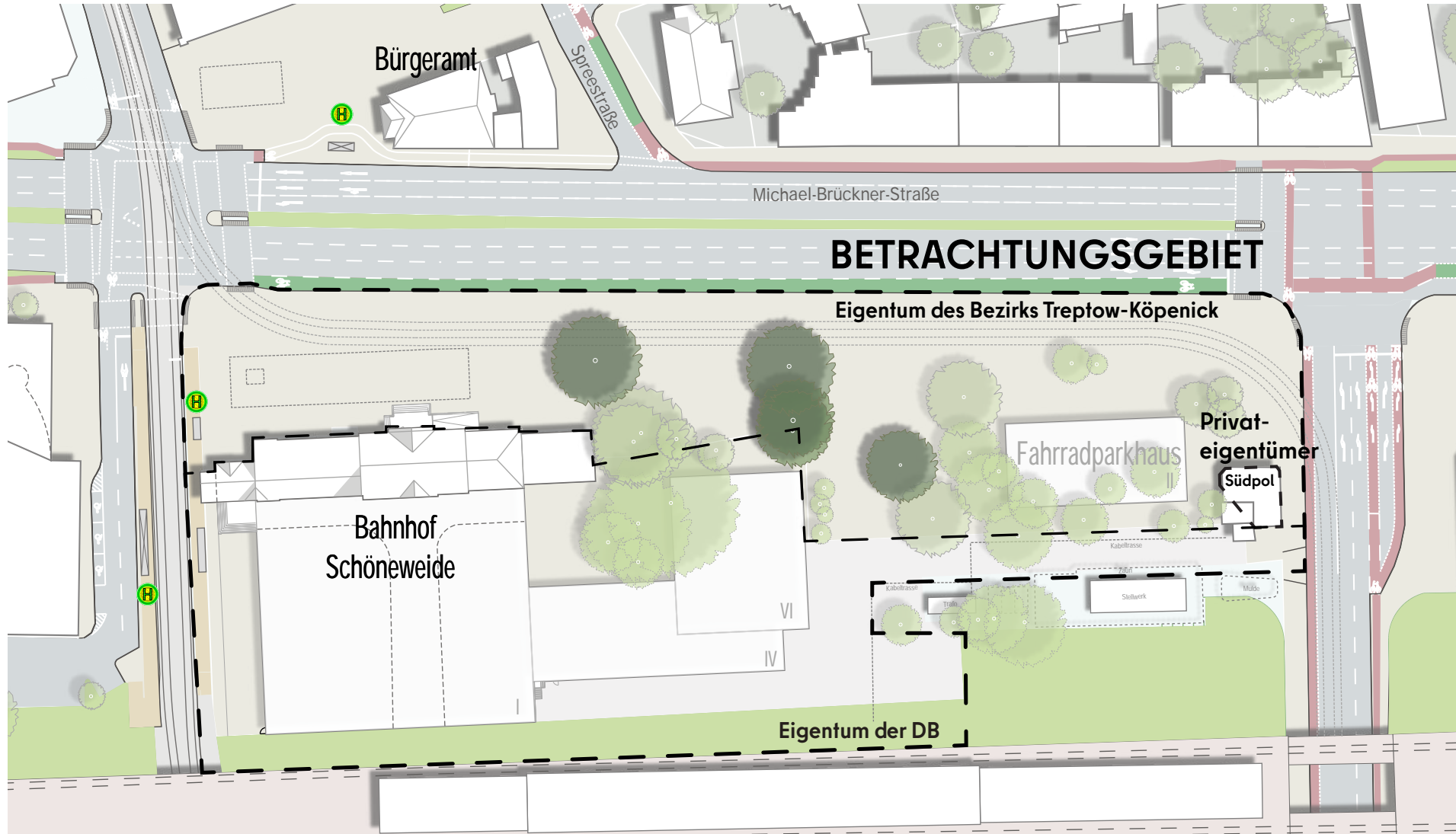
Südöstliche Ecke - ungestaltet, unbefestigt, viele Fahrräder

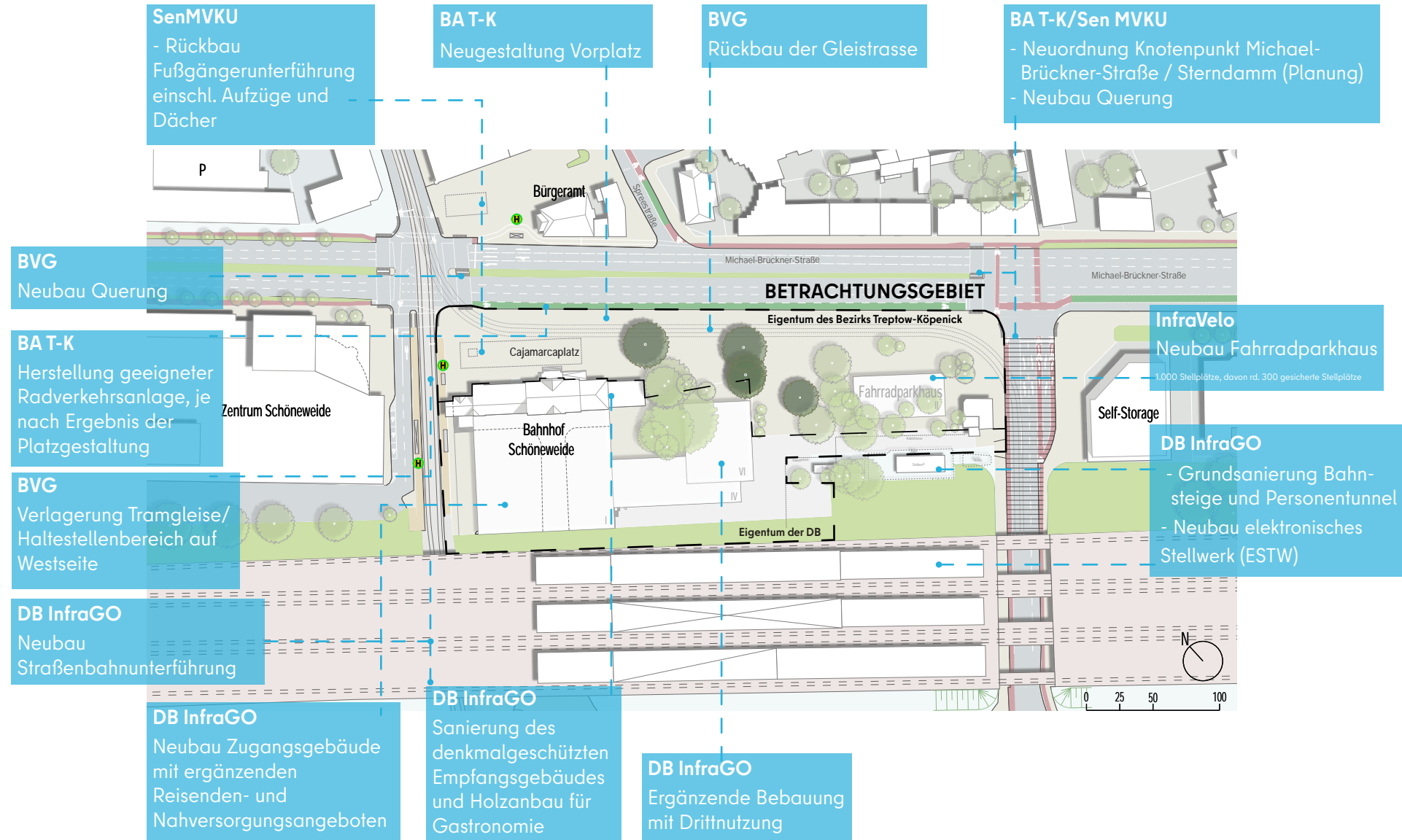


Café Südpol - ungeordnet, zusammengewürfelt und beengt

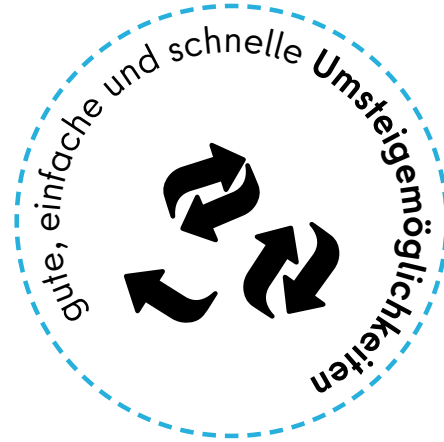


RAHMENBEDINGUNGEN, ZIELE UND FUNKTIONSPROGRAMM FÜR DIE PLATZGESTALTUNG

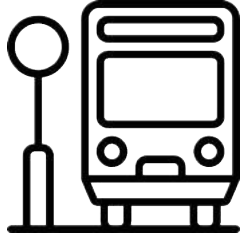




Erarbeitung und breite Abstimmung eines Freiraumkonzeptes für den Bahnhofsvorplatz als Teil des Gesamtkonzeptes für die gesamte Bahnhofserneuerung



- Platzentwicklungstyp: **Bewegung** (lt. Entwicklungskonzept für die öffentlichen Plätze in Treptow-Köpenick)
- Organisation aller Verkehrsteilnehmer mit **besonderer Rücksicht auf den Fußverkehr** (Querungsbeziehungen, Zonierung Bewegung, Barrierefreiheit)
- Schaffung von **Aufenthaltsgelegenheiten** (u.a. Schattenspender, Platz für Außengastronomie)
- Erhalt Sichtbeziehung zum **denkmalgeschützten Empfangsgebäude**, räumliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes
- Erhalt **schützenswerter Baumbestand**, Schaffung begrünter Flächen
- **Nachhaltiges Regenwassermanagement** (Versickerung und Speicherung innerhalb der Vorplatzflächen)
- offene, durchlässige Platzgestaltung, mehr **Sicherheitsgefühl**
- Verdeutlichung **Städtepartnerschaft** (Cajamarcaplatz)
- Integration **Bronzeskulptur** „Der Stier“ von Heinrich Drake
- **gemeinwohlorientierte / sozialräumliche Bedarfe** mitdenken



ÖPNV

- Integration Haltestelle für die Buslinien 165 und N60



Radverkehr

- Integration Fahrradparkhaus (Bedarf insgesamt / inkl. 2. Standort: 1.000 Stellplätze, davon rd. 300 gesicherte Stellplätze)
- Herstellung sicherer Radverkehrsanlage entlang der Michael-Brückner-Straße




Mobilitätshub mit

- max. 10 K&R an Michael-Brückner-Straße
- min. 4 Taxiständen
- Jelbi BVG:
 - 30 Stellplätze für Sharing Bike / E-Scooter / E-Moped
 - ca. 7 Carsharing-Stellplätze → nicht auf dem Platz zu integrieren





BESTANDSANALYSE UND -BEWERTUNG (AUSZUG)



Haltstellen

-  Regionalbahnhof
-  TRAM-Haltstelle
-  S-Bahnhof
-  Bushaltstelle

Linien

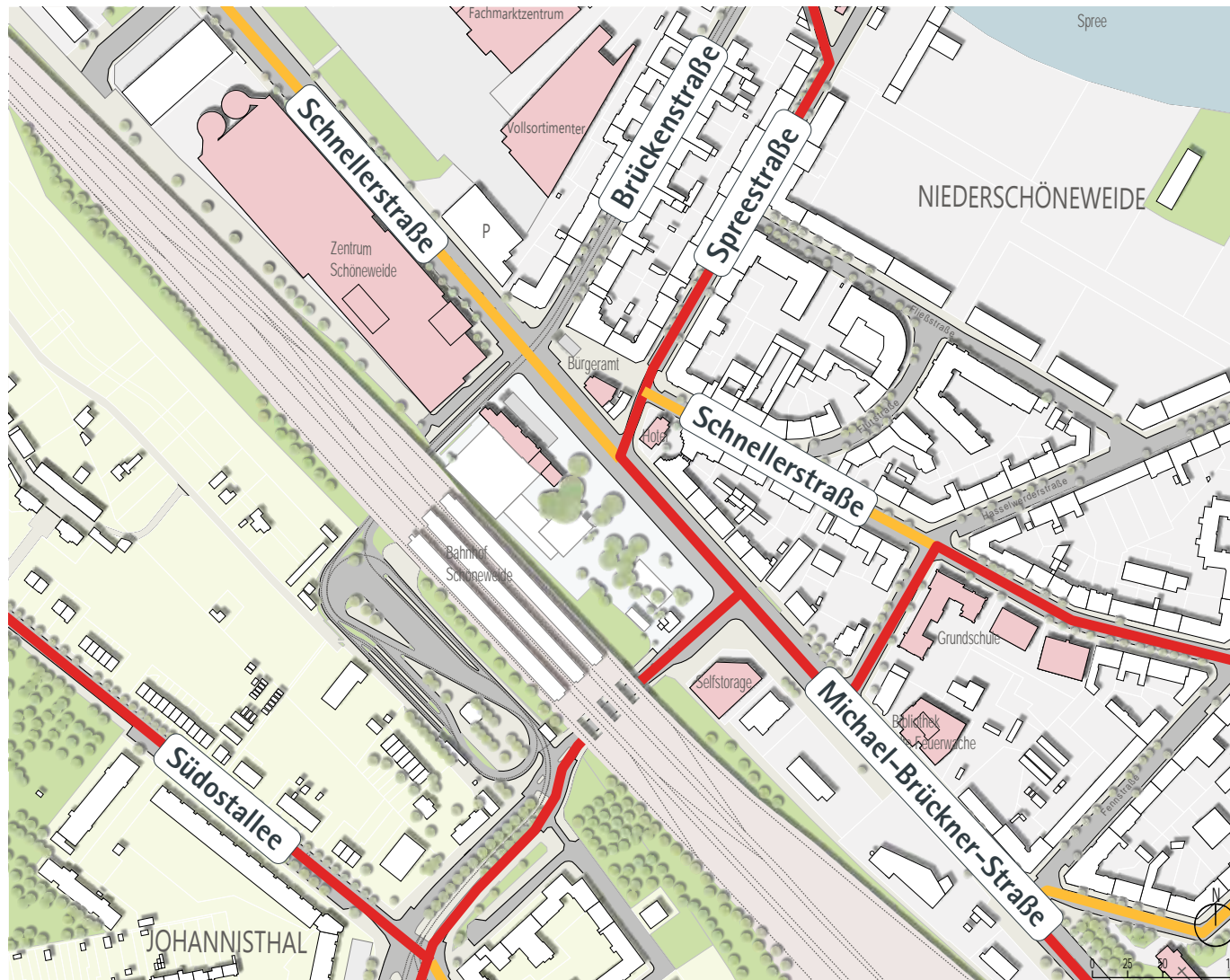
-  Regionalverkehr
-  S-Bahn
-  TRAM
-  Bus

Der Bahnhof Schöneweide ist ein wichtiger Halte- und Umsteigepunkt mit Verbindungen nach Ober-/ Niederschöneweide, Johannisthal, Adlershof, zum Flughafen Berlin Brandenburg und stadteinwärts.

Der Bau der neuen Gleisschleife für die Tram ermöglicht die Neuordnung des Vorplatzbereichs.

Busse verkehren ebenso entlang der Straßenbahnführung.

Linien 165 sowie N60 verkehren auf der Seite des Vorplatzes entlang der Michael-Brückner-Straße.



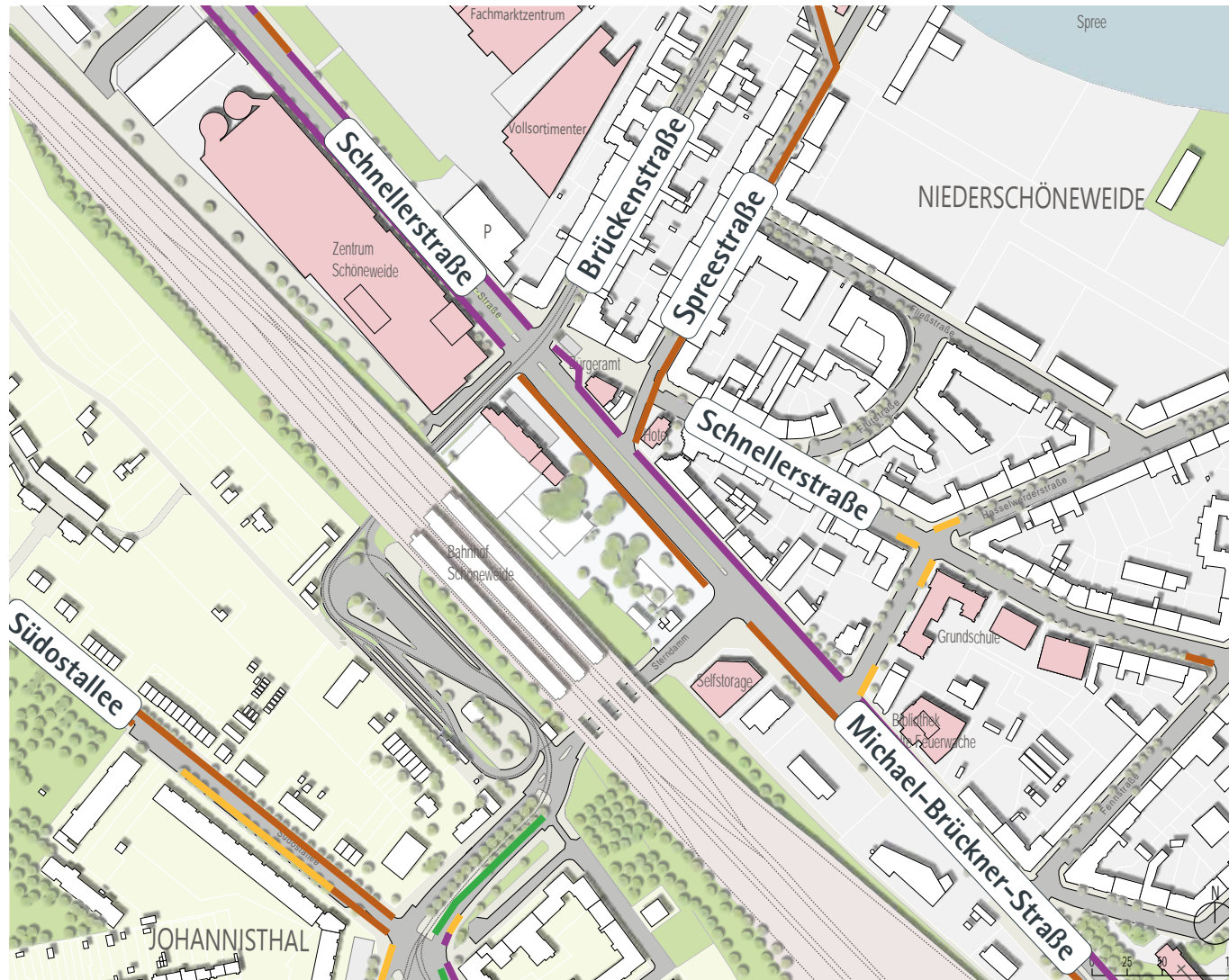
Radverkehrsnetze

-  Radvorrangnetz
-  Ergänzungsnetz

Die Spreestraße und der Abschnitt der Michael-Brückner-Straße ab Einmündung Spreestraße im weiteren Verlauf süd-östlich werden als Radvorrangrouten klassifiziert.

Sterndamm und die Südostallee ebenso Radvorrangnetz

Entlang größeren Abschnitten der Straßen ist die Infrastruktur der Querungsstellen und Anlagen unzureichend.



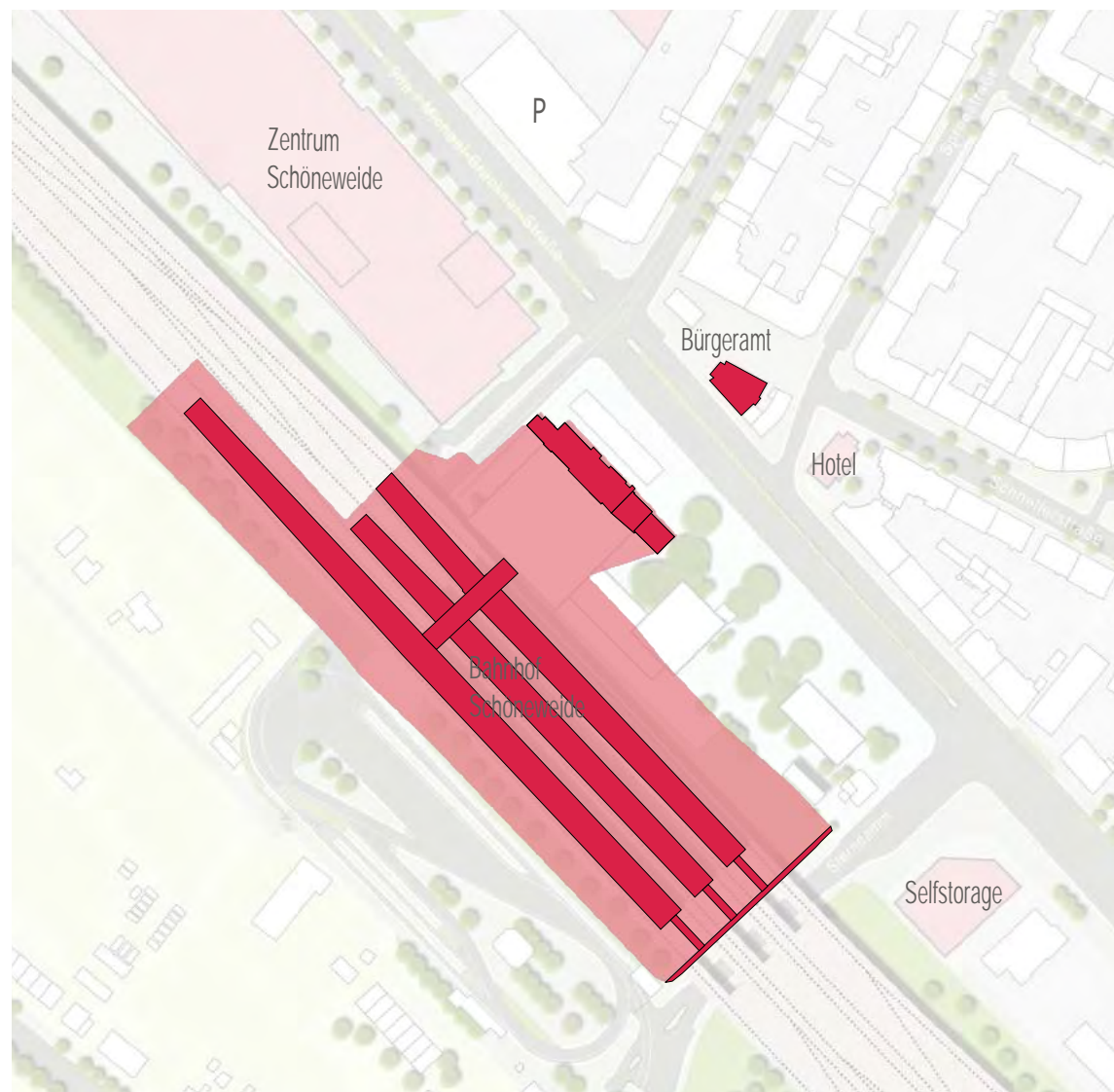
Radverkehrsanlagen

-  Radwege
-  Radfahrstreifen
-  Schutzstreifen
-  Bussonderfahrstreifen

Entlang der Michael-Brückner-Straße befindet sich auf Höhe des Bahnhofsvorplatzes ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, der im hinteren Abschnitt Richtung Sterndamm geschützt ist.

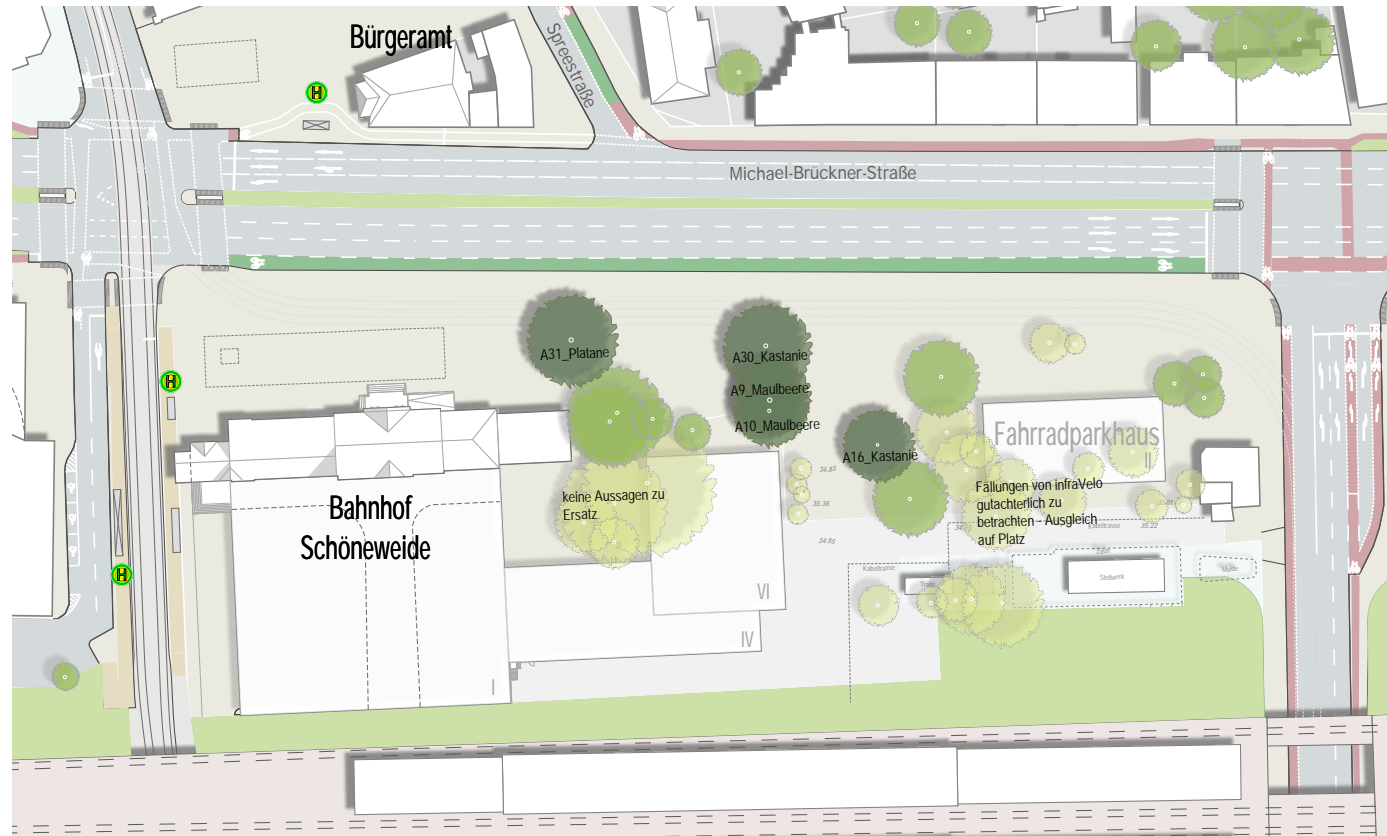
Entlang der Spreestraße (Einbahnstraße) verläuft ein Radfahrstreifen, welcher nur den Radverkehr von der Michael-Brückner-Straße kommend aufnimmt und eine wichtige Verbindung nach Norden schafft (s. Radverkehrsnetz).

Die Umsetzung einer Querungsstelle über die Michael-Brückner-Straße für aus Norden aus der Spreestraße kommende Radfahrende ist unrealistisch.



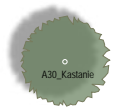
Denkmalpflegerische Ansprüche an die Platzgestaltung

- offene Gestaltung der Vorplatzfläche vor dem Bahnhofsgebäude zur Sicherung der stadträumlichen Wirkung des Denkmals
- Integration von Grüninfrastruktur (z.B. von ergänzenden Baumpflanzungen) zur Beschattung ist vorstellbar, der ursprüngliche Bahnhofsvorplatz war auch teilträumlich begrünt
- dezente / zurückhaltende Gestaltungsprache (keine Verwendung auffälliger Farben oder stadtbilduntypischer Grünelemente)



Fünf Bäume werden als besonders erhaltenswert eingeschätzt.

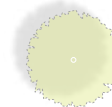
Gehölzbestand



Baum **besonders erhaltenswert**

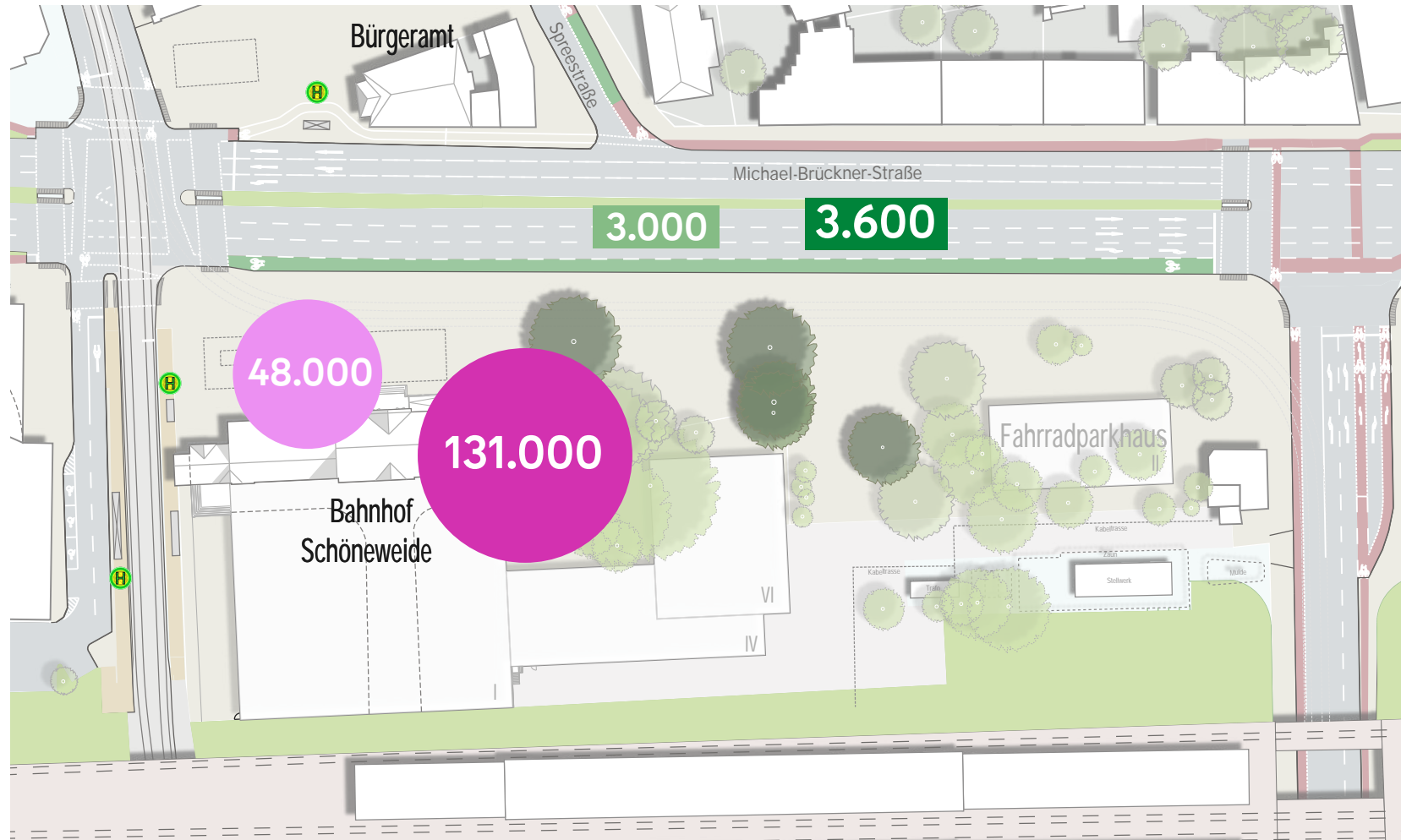


Baum nicht zwingend zu erhalten, wäre aber vor Ort **auszugleichen**



Baumfällung im Bereich von Baumaßnahmen

- Fahrradparkhaus: gutachterliche Betrachtung durch infraVelo
- Stellwerk / Trafo: Baumaßnahme und Ausgleich durch Vorhabenträger DB InfraGO in Abstimmung mit BA T-K



Fahrgastzahlen

Bestand 2022
Angabe Funktionsprogramm
(nur S- und Regionalbahnverkehr)

X.XXX Fahrgäste/24h

Prognosebelastung 2030
Angabe Sen MVKU (S- und
Regionalbahn, Bus, Straßenbahn)

X.XXX Fahrgäste/24h

Radverkehr

Bestand 2020
Schätzung aufgrund naheliegender
Pegelzählstelle P8

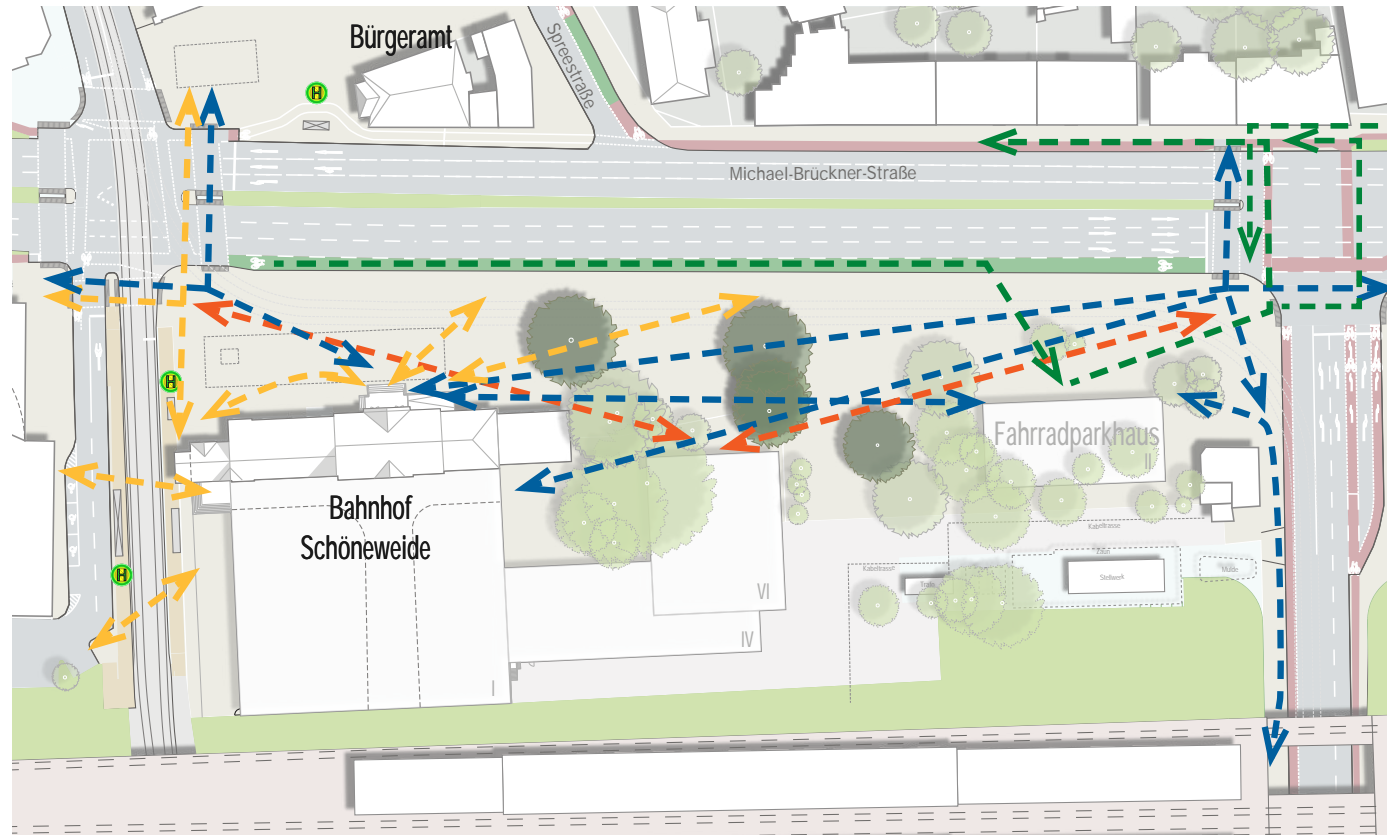
X.XXX Radfahrten/24h

Prognosebelastung
Allgemeine Radverkehrsprognose
liegt nicht vor, Schätzung aufgrund
naheliegender Pegelzählstelle und
Fahrradparkhaus

X.XXX Radfahrten/24h

Das Fahrgastaufkommen für 2030 wird mit 131.000 Reisenden pro Tag angegeben, hiervon haben 32.000 Fahrgäste den Bahnhof Schöneweide als Quelle oder Ziel ihrer Reise.

In den Spitzenstunden sind bis zu 11.000 Reisende samt Umsteigende zu erwarten, das entspricht ca. 180 Reisenden pro Minute.



Die Wegebeziehungen auf dem Vorplatz sind vielfältig und ballen sich in der Vorzone des Bahnhofsgebäudes.

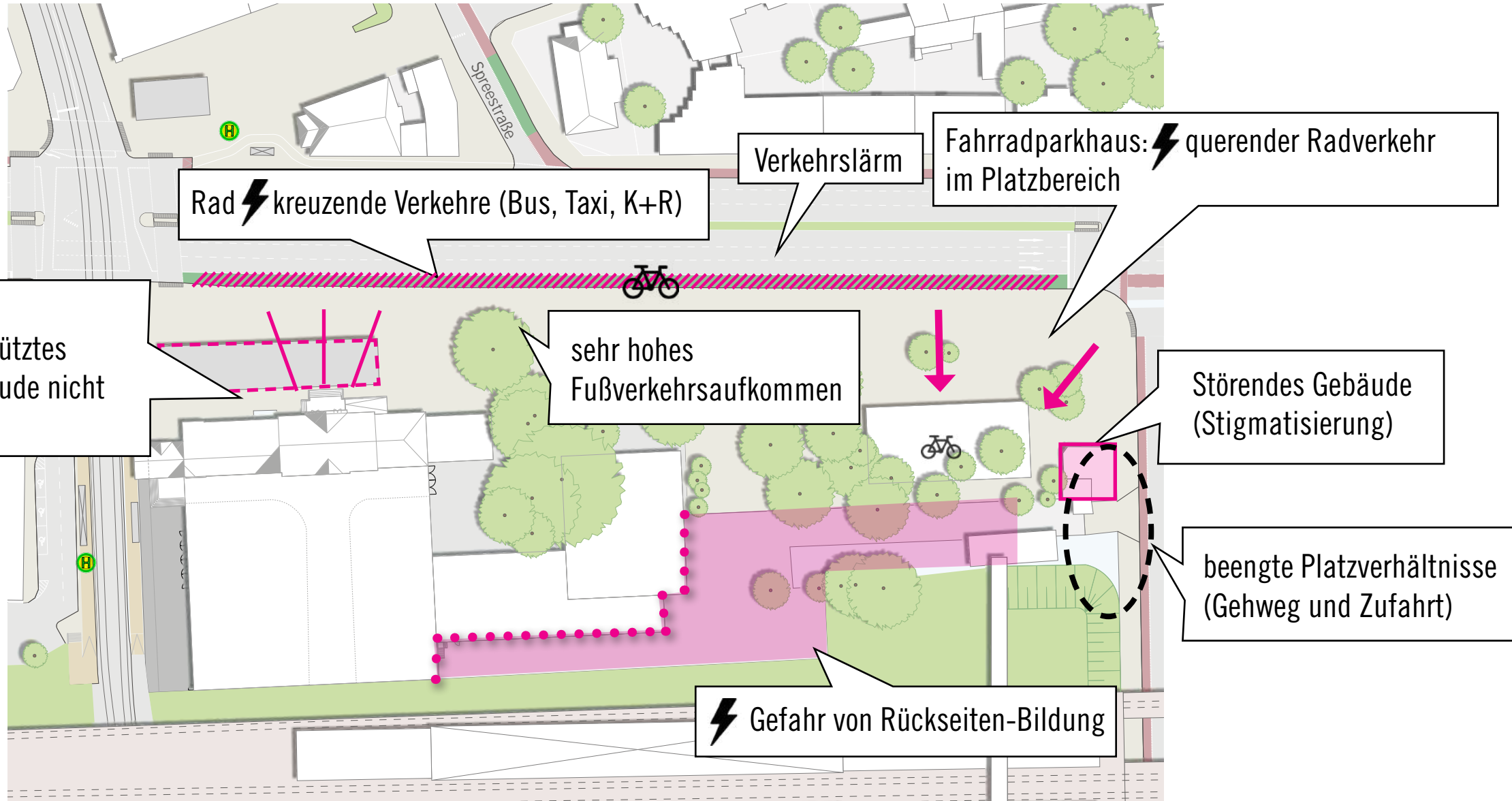
Wegebeziehungen

↔ Fußverkehre Tram/Bus/Taxi

↔ Gastronomie/Nutzungen EG

↔ restlicher Fußverkehr des Bahnhofs

↔ Radverkehr



Konzept

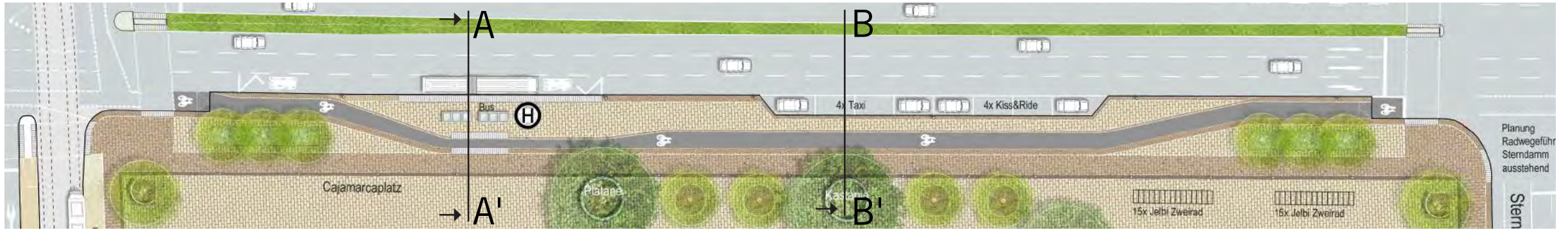
RADVERKEHRSFÜHRUNG

Gestaltung der Radverkehrsführung entlang des Platzbereichs zentrale Fragestellung mit Blick auf

- die Erreichbarkeit der Mobilitätsangebote
- den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs
- die Platzzonierung und -gestaltung und die Funktion des Platzes als Bewegungsraum für Fußgänger*innen.

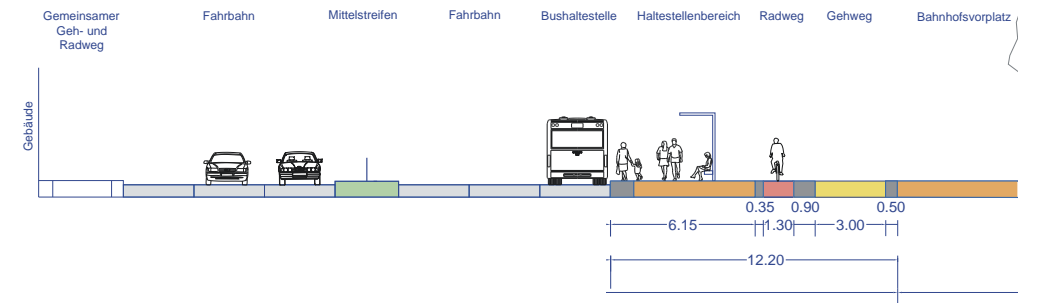
Untersuchung von **zwei potenziellen Radverkehrsführungsvarianten:**

- Radweg auf dem Vorplatz
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

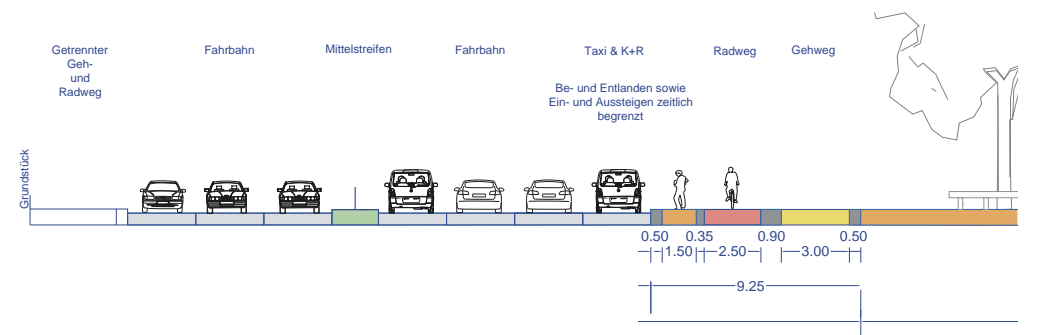


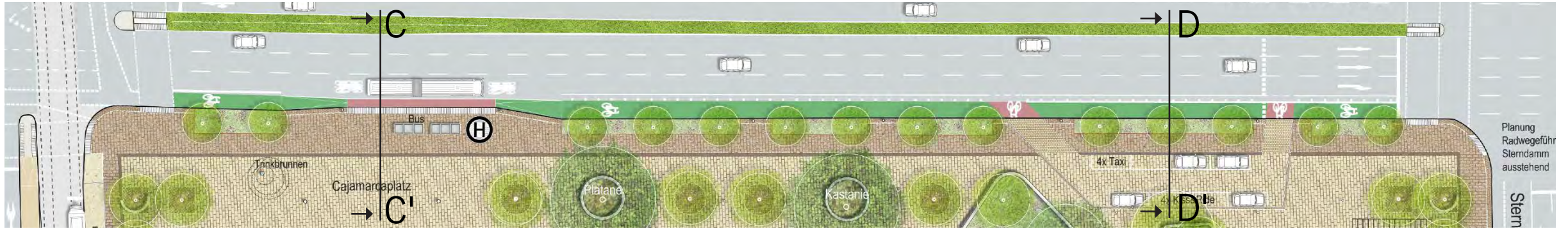
Schnitt A-A'

- Führung des Radverkehrs über einen Radweg auf dem Vorplatz, welcher hinter der Bushaltestelle (Fahrgastunterstand) geführt wird.
- Verortung Kiss&Ride und Taxi direkt an der Fahrbahn
- kein Konflikt an der Bushaltestelle mit dem Bus, aber mit den ÖPNV-Nutzenden
- kein Konfliktpotential mit Kfz, dafür durch den Fußverkehr --> deutliche Trennung von Radweg und Fußverkehrsflächen nötig.
- direkter Zugang vom Radweg zum Fahrradparkhaus auf dem Platz --> Konflikt mit Fußverkehr
- Radverkehr hat zwar auf dem Radweg Vorrang, allerdings ist die hier angestrebte Geschwindigkeit von 25 km/h (Radvorrangnetz) nicht möglich.
- mögliche Konflikte durch widerrechtliches Parken/Halten im Bereich der Bushaltestelle



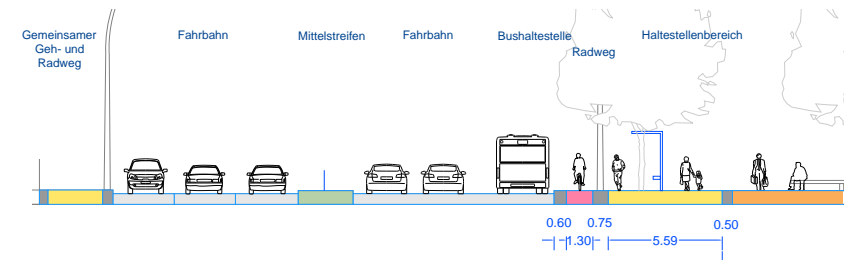
Schnitt B-B'



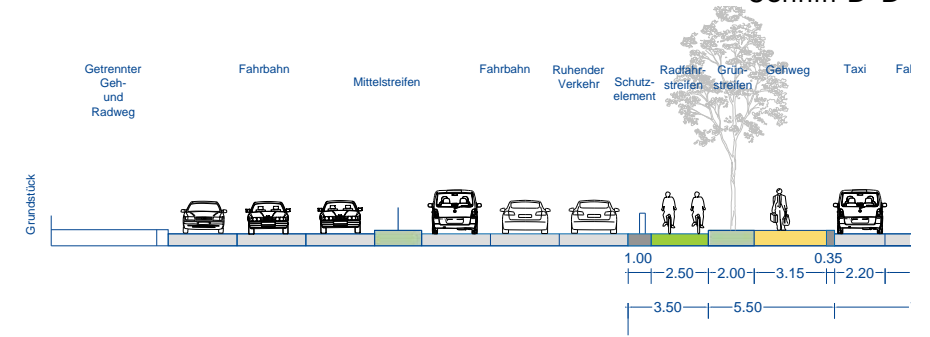


- Führung Radverkehr auf einem Radstreifen auf der Fahrbahn, nach der Bushaltestelle durch Poller geschützt
- an der Bushaltestelle - Führung Radverkehr über eine Rampe vor dem Fahrgastunterstand
 - gute Sichtbarkeit für wartende ÖPNV-Nutzende und direkter Sichtkontakt zur Radverkehrsanlage
 - Konfliktpotential zwischen aussteigenden Fahrgästen und der Radverkehrsanlage
 - kein Konflikt mit dem Bus
- Parkbucht für Taxi und Kiss&Ride -> Erreichbarkeit des Fahrradparkhauses über die hier verlaufende gemeinsame Zufahrt
- außer im Bereich der Bushaltestelle und im Bereich Zuwegung zum Fahrradparkhaus keine Berührungspunkte mit dem Fußverkehr
- klare Vorfahrtsregelung für den Radverkehr, auch im Bereich der Parktasche.
- Lage der Ausfahrt der Parktasche im Stauraum vor der Ampelkreuzung Michael-Brückner-Str. / Sterndamm nicht optimal für die Umlaufzeiten der Ampel
- angestrebte Geschwindigkeit von 25 km/h (Radvorrangnetz) nahezu durchgehend möglich

Schnitt C-C'



Schnitt D-D'





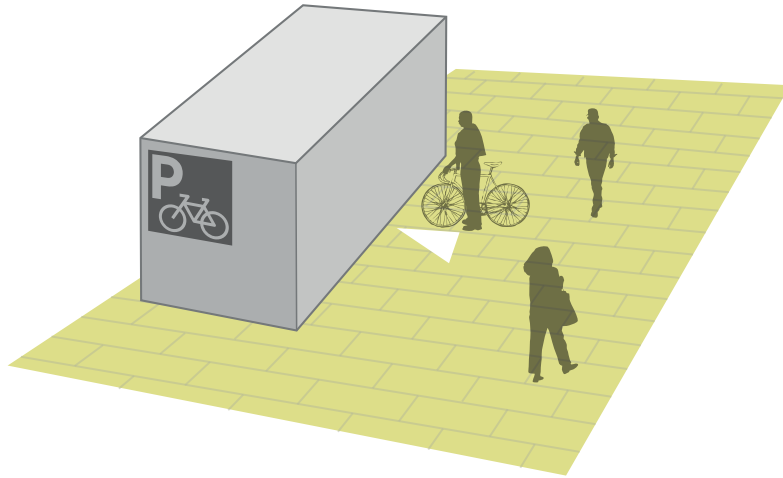
Zentrale Fragen:

Wie kommen Radfahrende komfortabel zum Fahrradparkhaus und wieder weg?

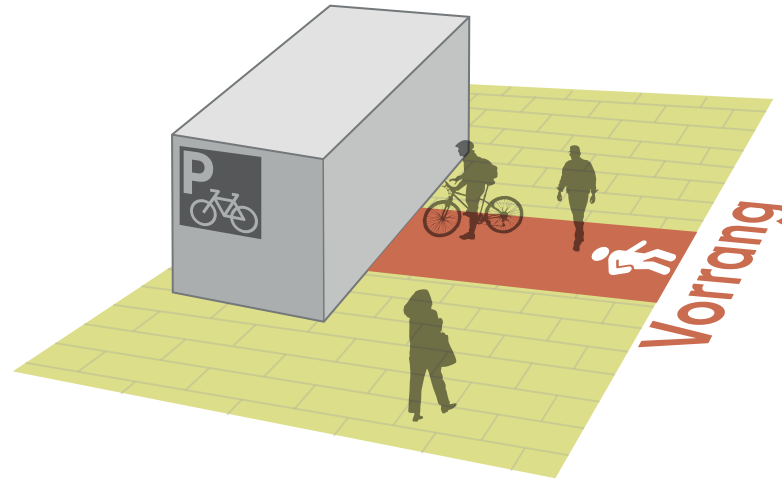
Wie können Konflikte mit dem Fußverkehr auf dem Platz vermieden / gemindert werden?

Zuwegung (hin- und zurück) zum Fahrradparkhaus

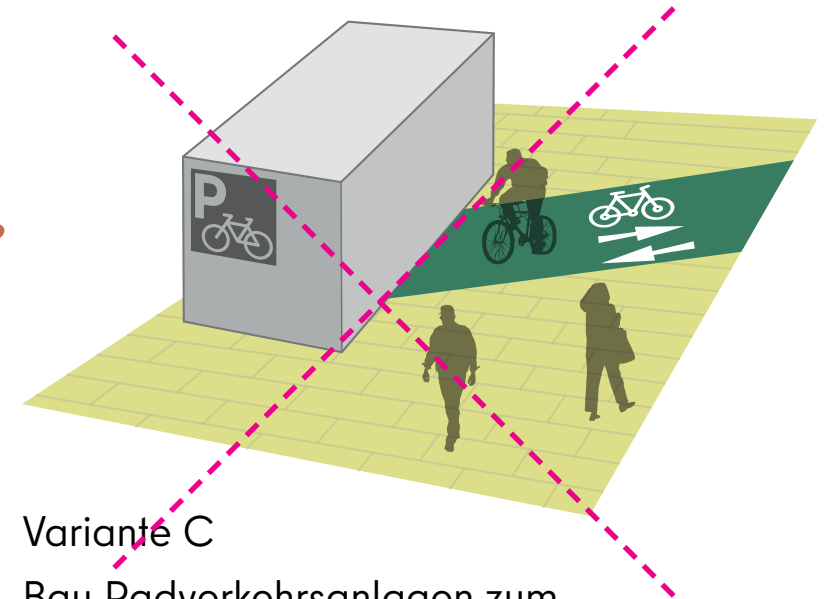
Grundsätzlich: Radverkehr darf auf dem Platz gemäß StVO nur fahren, wenn der Platz für Radverkehr freigegeben ist oder eine Radverkehrsanlage vorhanden ist.



Variante A
keine gesonderte Kennzeichnung einer Zuwegungsfläche (teilräumliche Anordnung "Radverkehr frei")



Variante B
"Radverkehr frei" - Markierung der Zuwegung (z.B. durch Belagswechsel, Markierung, Beleuchtung, Farbe) und Temporeduzierung durch geeignete Maßnahmen (Oberflächengestaltung, Piktogramme ...)



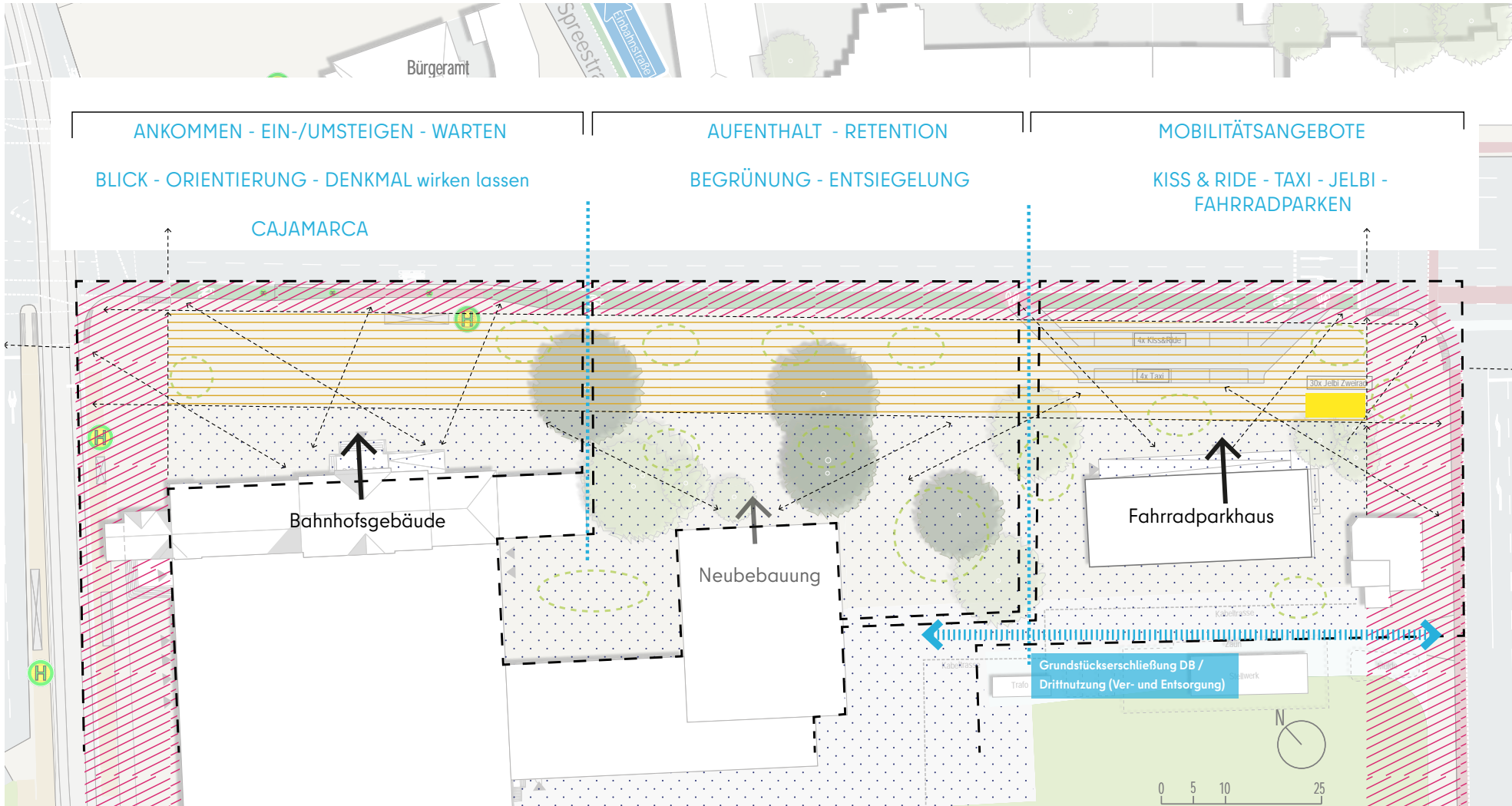
Variante C
Bau Radverkehrsanlagen zum Fahrradparkhaus

Diese Variante ist mit Blick auf die Sicherheit des Fußverkehrs / hohes Fußgängeraufkommen im Platzbereich und die Platzgestaltung und -gliederung ungeeignet.








beide Varianten wären vorstellbar, Variante A wird weiterverfolgt

Konzept

FREIRAUMKONZEPT - PLATZGLIEDERUNG UND -GESTALTUNG



BEWEGUNGSPLATZ

-  Erschließungsrahmen
-  Multifunktionsstreifen
-  Platzfläche
-  Bewegungsrichtungen
-  Gebäudebezug
-  Jelbi-Standort Zweirad
-  mögliche Pflanzbereiche / Entsiegelung













Pflasterung

- einheitlich und durchgehend
- robust und gut zu reinigen
- hell mit verschiedenen Farbnuancen
- klar gekennzeichnete Gehlinie (Orientierung / Barrierefreiheit)

zu beachtende DIN-Normen bei weiterführender Planung (Objektplanung) z.B.

für barrierefreies Bauen von Straßen, Plätzen, Wege, öffentliche Verkehr- und Grünanlagen

für Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

für Licht und Beleuchtung

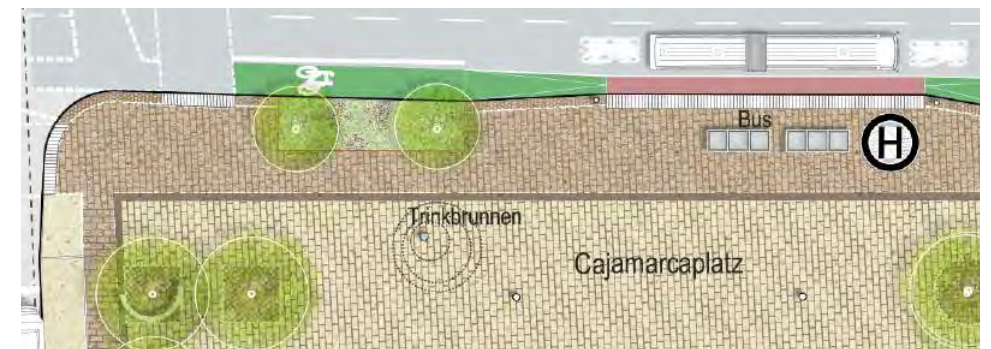
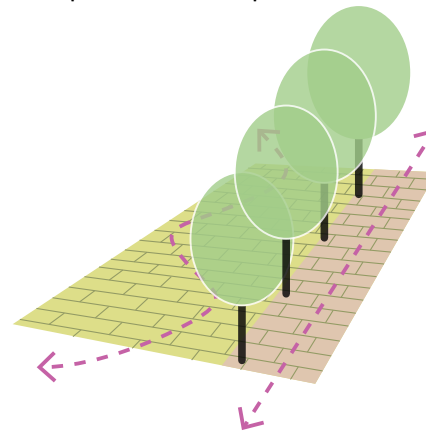
Ausführungsvorschriften z.B. AV Geh- und Radwege, AV

Stellplätze, AV Öffentliche Beleuchtung



Foto: A.Schott

Beispiel Bahnhofplatz Erfurt



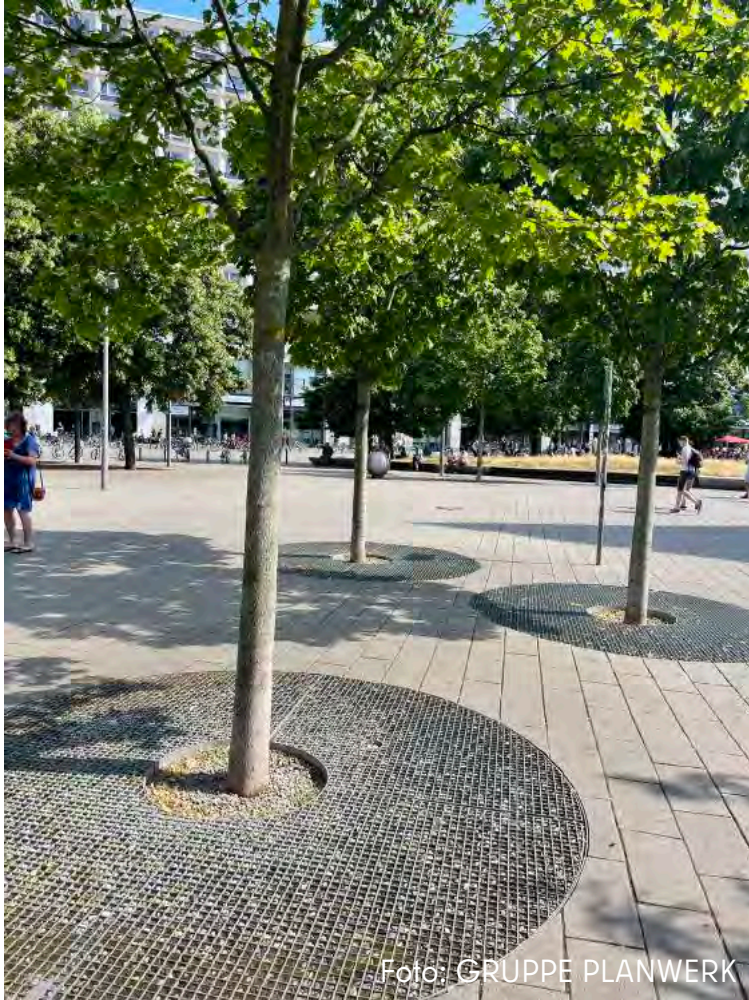


Foto: GRUPPE PLANWERK

begehbare Baumschutzgitter

Beispiel Platz am Fernsehturm Berlin

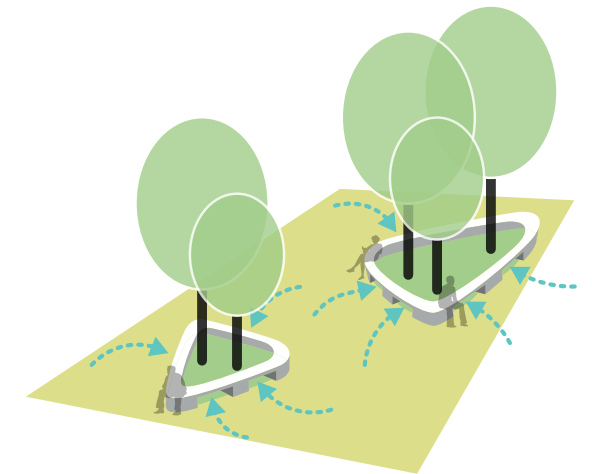


Foto: GRUPPE PLANWERK

offene Baumscheibe

Beispiel Stadtpark Wittenberge

Foto: A.Schott



- Pflanzfelder mit Regenwassereinlauf
- bestehende Maulbeeren erhöht mit geschlossener Einfassung

Foto: GRUPPE PLANWERK



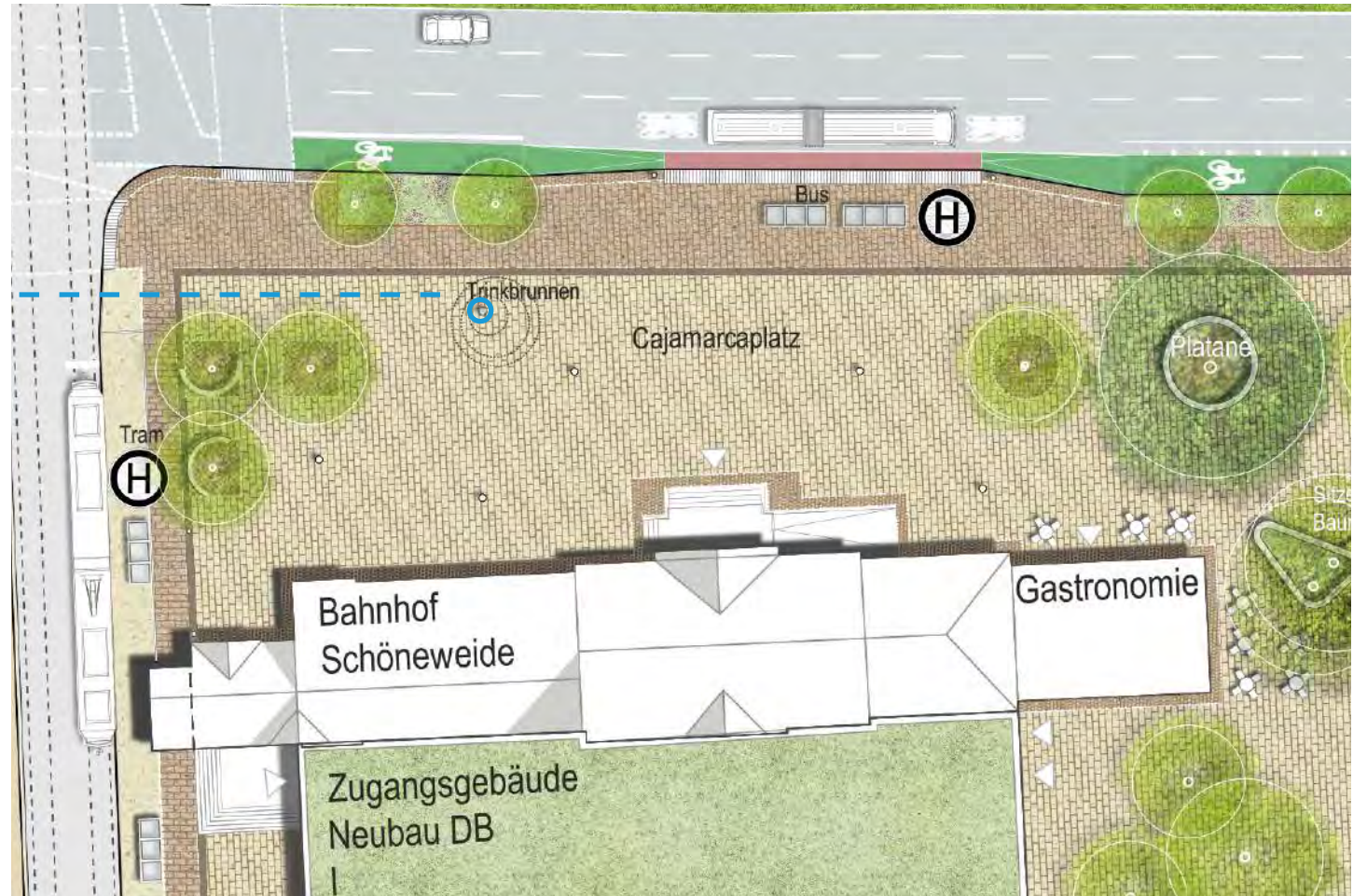
insekten- und bienenfreundliche Gestaltung der Pflanzflächen

Beispiel Monbijouplatz, Berlin Mitte





Trinkwasserbrunnen
BWB





Fontainenfeld

Beispiel: Richard-von-Weizsäcker-Platz, Tempelhof-Schöneberg





Beleuchtungselemente mit Wegeleitfunktion entlang der Gehlinie

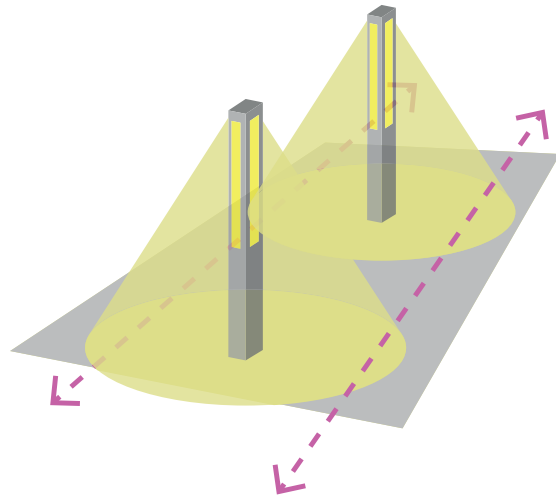
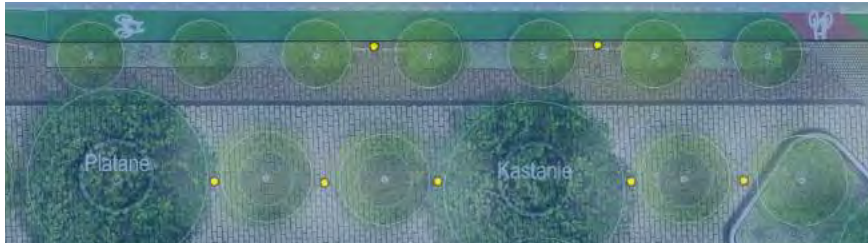
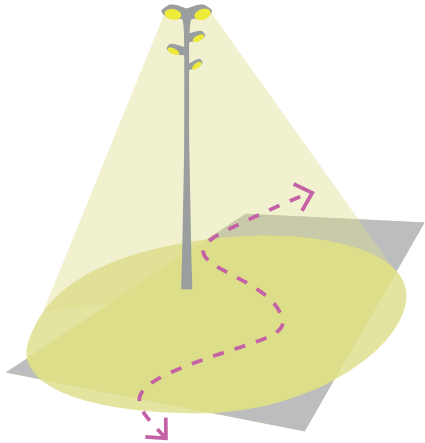


Foto: GRUPPE PLANWERK

Beispiel Bahnhofsvorplatz Eberswalde

gezielte Beleuchtung von Räumen und Objekten im Platzbereich



Beispiel Berlin Tempelhof-Schöneberg - westliche Vorplätze Yorckbrücke

Vorschlag: Beleuchtung des Stiers und der Gebäudefassaden

Installation touristisches Informationssystem des Landes Berlin

- Dokumentationszentrum NS-Zwangsarbeit
- Museum Treptow-Köpenick
- Industriesalon
- Informations- und Begegnungszentrum Schöneweide
- (Mittelpunktbibliothek Alte Feuerwehrrache Treptow)
- regionale Radrouten, Zielorte Wassertourismus und Grüne Wanderwege

Integration Informationsstelen in den Bereichen Cajamarca-Platz und am Fahrradparkhaus (→Berliner Pilotprojekt Grünberlin)

Wichtig u.a.:

- barrierefreie Beschilderung
- gute Sichtbarkeit
- Verwendung von Piktos / Symbolen
- ggf. mehrsprachig



https://gruen-berlin.de/fileadmin/_processed_/5/4/csm_visualisierung_infosteile_-_arbeitsstand_c_arbeitsgemeinschaft_on_architektur_-_weidner_haendle_atelier_ce26a2a4b3.jpg

Ideen aus der Akteursrunde:

- **besondere Pflastergestaltung** im Vorplatzbereich mit Bezug zur Partnerstadt → Kunst im öffentlichen Raum
- Würdigung der Partnerschaft durch **Wandbild**, Säule oder Bodenplatten usw. mit Motiven der Partnerstadt
- **Info-Stele** zur Städtepartnerschaft

→ Mitteilung der o.g. Vorschläge an KOMMISSION im öffentlichen Raum (KiöR)

→ Durchführung eines Kunst-Wettbewerbs (unter Federführung Kulturamt)

→ Zusammenarbeit mit peruanischen Künstler*innen



<https://www.dosmanosperu.com/de/reise/was-zu-sehen/cajamarca/>



Foto: GRUPPE PLANWERK



Foto: GRUPPE PLANWERK

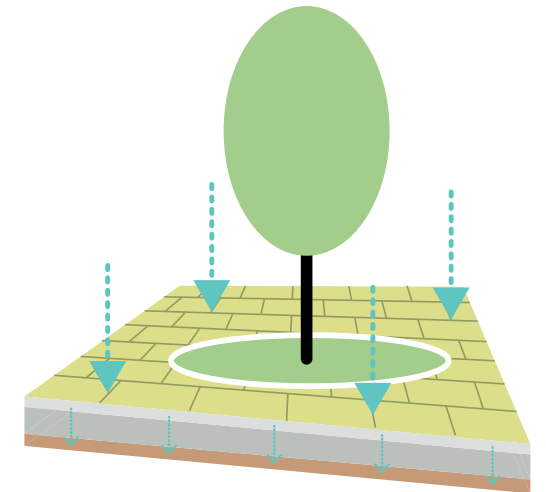
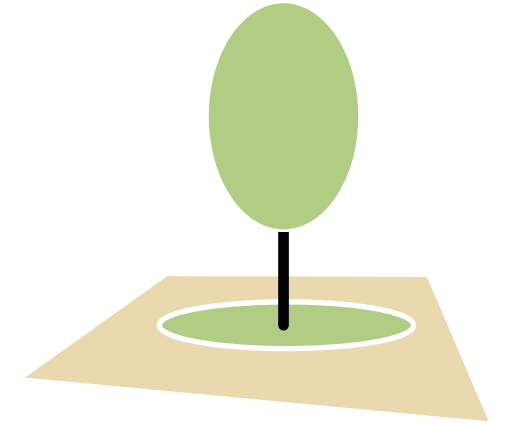
Beispiel Yorckbrücke - westliche Vorplätze (im Bau)

Entwässerung der Platzfläche große Herausforderung mit Blick auf

- Lage in der Trinkwasserschutzzone (→ Restriktionen für Umgang mit Regenwasser)
- hoher Grundwasserstand (rd. 1,5 m unter OKG)
- hochfrequentierter Platz mit vornehmlicher Funktion als Bewegungsraum →
Notwendigkeit für Pflasterung/ Befestigung

Potenzielle Maßnahmen

- Gründächer (z.B. Fahrradparkhaus)
- Neupflanzung von Bäumen + große, offene Baumscheiben
- Integration von Pflanzflächen
- Einsatz versickerungsfähiges Pflaster prüfen (mit Blick auf Pflege / Dauer)
- Einsatz von Zisternen prüfen
- **Erarbeitung Entwässerungskonzept**



Pause zum informellen Austausch

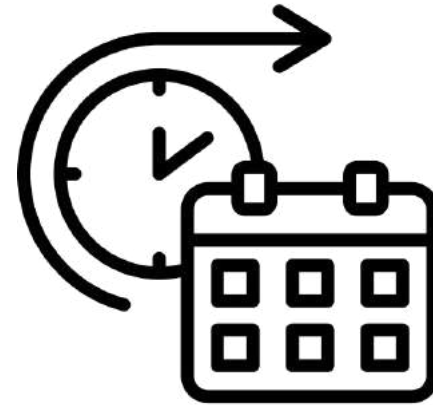


5 RÜCKFRAGEN / VERSTÄNDNISFRAGEN ZUM FREIRAUMKONZEPT



6 AUSBLICK UND NÄCHSTE SCHRITTE

Frau Wittenbecher, Straßen- und Grünflächenamt



Wo stehen wir?

- die Sammlung von Ideen und Bedarfe als Ergänzung zum Funktionsprogramm der Vorhabenträger ist abgeschlossen
- die umsetzbaren Anregungen fanden im heute vorgestellten Freiraumkonzept ihre Berücksichtigung
- das Freiraumkonzept ist das Gestaltungskonzept für die weiterführenden Planungen für den Vorplatz

Wie geht es beim SGA weiter?

Schritte für 2024:

- Koordinierung zeitlicher und technologischer Abhängigkeiten sowie Schnittstellen aller Vorhabenträger der am und auf dem Platz stattfindenden Bauvorhaben (Erstellung Zeit-, Kosten- und Kapazitätsplan)
- Start in die Vergabeverfahren für die Objekt- und Fachplanungen
- nächster großer Meilenstein ist die Bauplanungsunterlage zur Erlangung des Baurechts
- der Baubeginn ist abhängig vom Voranschreiten der Bauvorhaben der DB InfraGO AG, der InfraVelo GmbH und der Sen MVKU

7 VERABSCHIEDUNG

Frau Dr. Leistner, Bezirksstadträtin Abt. Stadtentwicklung,
Straßen, Grünflächen und Umwelt