

Entwicklungskonzept **BAHNHOFSVORPLATZ LICHTENBERG**



Entwicklungskonzept

BAHNHOFSVORPLATZ LICHTENBERG

Auftraggeber

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin,
Abt. Verkehr, Grünflächen, Ordnung, Umwelt und Naturschutz
Umwelt- und Naturschutzamt
Alt-Friedrichsfelde 60
10315 Berlin

Auftragnehmer

TOPOS – Stadtplanung Landschaftsplanung Stadtforschung
Vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. S. Buddatsch,
Freischaffender Landschaftsarchitekt BDLA SRL
Projektmitarbeitende: Philipp Wedde, Luise Pfannebecker, Stuti Chauhary
Badensche Straße 29
10715 Berlin

In Zusammenarbeit mit

asum - Angewandte Stadtforschung und Mieterberatung GmbH
Vertreten durch Frau Tanja Weissmann & Herr Knut Beyer
Projektmitarbeitende: Kaspar Metzkow, Lisa Selmar, Charlotte Weber
Thaerstraße 30d
10249 Berlin

INHALTSANGABE

01 ANLASS & ZIEL	6
02 BESTANDSANALYSE	8
02.01 STÄDTEBAULICHE SITUATION, HISTORIE UND DENKMÄLER	9
02.02 UNTERGRUND UND LEITUNGEN	14
02.03 KLIMA & UMWELT	15
02.04 BARRIEREN	18
02.05 RUHENDER VERKEHR UND PARKRAUM	19
02.05 EIGENTÜMER UND NUTZUNGEN	21
02.07 FUNKTIONSRÄUME UND WEGEBEZIEHUNGEN	23
03 AKTEURSBETEILIGUNG ASUM	25
03.01 ZIELSTELLUNG UND VORGEHEN	25
03.02 AUSWERTUNG VORLIEGENDER UNTERLAGEN	25
03.03 GESPRÄCHE UND BEGEHUNGEN	27
03.04 MASSNAHMEN- UND THEMENSPEZIFISCHE AUFBEREITUNG	29
03.05 WEITERE ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN	30
04 AUSWERTUNG & ENTWICKLUNGSKONZEPT	31
04.01 SWOT-ANALYSE	32
04.02 LEITBILDER	34
04.03 KONZEPT	35
04.04 KONZEPTVARIANTEN	37
04.05 FLÄCHENBILANZ	42
04.06 MASSNAHMEN	44
04.07 KOSTENÜBERSICHT	47
05 VORPLANUNG	49
05.01 KONZEPT DES VORENTWURFS	49
05.02 KOSTENSCHÄTZUNG	52
07 FAZIT	53
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	54
ANHÄNGE	55

01 ANLASS UND ZIEL

Der Bahnhofsvorplatz Lichtenberg gilt seit Jahren als städtebaulich und sozial herausgeforderter Raum mit erheblichem Handlungsbedarf, was sowohl von politischer Seite als auch durch Befragungen der Bevölkerung bestätigt wurde. Die heutige Platzgestaltung geht auf Maßnahmen in mehreren Bauabschnitten zurück, die zwischen 2005 und 2012 umgesetzt wurden. Die Planung und Realisierung erfolgte durch das Landschaftsarchitekturbüro Thomanek Duquesnoy Boemans sowie durch das Architekturbüro MGHS. Die Maßnahmen erfolgten im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau Ost unter Verwendung öffentlicher Mittel. Trotz dieser Maßnahmen wurde der Vorplatz in einer Bürgerumfrage des Umwelt- und Naturschutzamts im Jahr 2021 als meistgenannter „Nicht-Wohlfühlort“ im Bezirk identifiziert. Daher beauftragte das Bezirksamt Lichtenberg das Planungsbüro TOPOS zur Aufstellung eines Entwicklungskonzeptes für den Bahnhofsvorplatz. Die Umgebung ist durch eine hohe Versiegelung, Lärm, geringe Aufenthaltsqualität sowie eine starke Unterversorgung mit wohnungsnahen Grün- und Spielflächen geprägt. Gleichzeitig besteht eine Vielzahl von Nutzungskonflikten und technischen Einschränkungen durch vorhandene Infrastrukturen im Untergrund und auf dem Platz. Auch soziale Problemlagen, wie der Aufenthalt von Wohnungslosen und Suchtkranken, verdeutlichen die Notwendigkeit einer konzeptionellen Neuausrichtung. Neben dem zentralen Platz wurde auch die gegenüberliegende Parkanlage „Skaterlinse“ in die Betrachtung einbezogen, da sie gemeinsam mit dem Vorplatz zu den wenigen öffentlich nutzbaren Freiflächen im dicht bebauten Umfeld zählt. Das Ziel des Entwicklungskonzeptes ist es, ein ganzheitliches, zukunftsfähiges und sozial ausgewogenes Nutzungskonzept für den Bahnhofsvorplatz zu erstellen. Es gilt Vorschläge und Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Steigerung des Grünflächenanteils, Entsiegelung und Klimaanpassung

vorzustellen sowie urbane Nutzungen, wie Märkte oder Veranstaltungen zu ermöglichen. Ebenso werden die Integration einer Ladeinfrastruktur für E-Busse, die bessere Sichtbarkeit des bestehenden Familienzentrums sowie die Schaffung von Begegnungsräumen angestrebt. Im Fokus steht dabei eine Befriedung und Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen, darunter Jugendliche, Passant*innen, Anwohnende, wohnungslose Menschen sowie soziale Träger.

Die erarbeitete Konzept gliedert sich in vier zentrale Schritte:

1. Eine umfassende Bestandsaufnahme zur Ermittlung der Potenziale und Herausforderungen des Raums,
2. Eine partizipative Befragung relevanter Nutzer*innen und Akteure zur Bedarfserhebung durch das Stadtforschungsbüro asum
3. Die Erarbeitung von Leitbildern und einem konkreten Nutzungskonzept mit Variantenprüfung und Maßnahmenkatalog
4. Die Abgrenzung realisierbarer Bauabschnitte samt Kostenübersicht zur schrittweisen Umsetzung

Die Ergebnisse bereits durchgeführter Umfragen und Planungsprozesse werden integriert, um ein realisierbares, sozial- und umweltverträgliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Dieses Konzept berücksichtigt sowohl bestehende städtebauliche Einschränkungen als auch dringende soziale und ökologische Anforderungen. Zudem ist es darauf ausgelegt, dem wachsenden Druck durch klimatische Veränderungen und deren Auswirkungen standzuhalten.



Abb. 01: Luftbild zur Verortung des Untersuchungsgebiets (maßstabslos)

02 BESTANDSANALYSE

Im Rahmen der Bestandsaufnahme für das Entwicklungskonzept des Bahnhofsvorplatzes Lichtenberg wurde eine umfassende qualitative und quantitative Analyse durchgeführt. Dabei wurden sowohl vorhandene Grundlagen als auch rechtliche Rahmenbedingungen und stadtplanerische Vorgaben ausgewertet. Die Analyse umfasste die städtebauliche Situation, die bestehende Freiraumstruktur, einschließlich Grünflächen, Spiel- und Aufenthaltsbereichen, die verkehrliche Anbindung, bestehende Fußwegeverbindungen sowie klimatische Bedingungen am Standort. Ergänzend wurde der angrenzende Verflechtungsraum mit einbezogen, um äußere Einflüsse auf das Untersuchungsgebiet zu erfassen und wichtige Wegeverbindungen im Umfeld zu analysieren. Ziel dieser Analyse war es, sowohl Defizite als auch Entwicklungspotenziale des Areals fundiert zu identifizieren. Klimatische und ökologische Parameter wurden besonders im Hinblick auf Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung und Förderung der Biodiversität betrachtet.

Als Grundlage dieser Bestandsanalyse wurde ein detaillierter Bestandsplan erstellt, der aus unterschiedlichen Planwerken und den Geodaten des Geoportals Berlin zusammengestellt wurde.

Aufbauend darauf wurden folgende thematische Karten entwickelt, die die zentralen Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren visualisieren:

- Städtebauliche Situation, Historie und Denkmäler
- Baumbestand und Grünflächenbestand
- Hitzebelastung
- Lärmbelastung
- Versiegelung, versickerungsfähige Flächen
- Bestehende Leitungsinfrastruktur
- Barrieren und einschränkende Elemente
- Parkraum und ruhender Verkehr
- Aktuelle Nutzungen
- Eigentumsverhältnisse
- Funktionsräume und Wegeverbindungen

Die Karten dienen, im Zusammenspiel mit der von asum durchgeführten Umfrage relevanter Nutzer*innen und Akteure, als fundierte Entscheidungsgrundlage für eine nachfolgende SWOT-Analyse, in der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken systematisch erfasst wurden. Die Ergebnisse dieser Analyse bilden die Grundlage für die Entwicklung erster Nutzungskonzepte und konkreter Maßnahmenvorschläge im weiteren Planungsprozess.



© TOPOS | Kartengrundlage: © Geoportal Berlin, Fis-Broker

Abb. 02: Schwarz-Grün-Plan mit Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (maßstabslos)

02.01 STÄDTEBAULICHE SITUATION, HISTORIE UND DENKMÄLER

Die städtebauliche Situation rund um den S- und Regionalbahnhof Lichtenberg ist geprägt durch eine heterogene, funktional stark beanspruchte und historisch gewachsene urbane Struktur. Der Bahnhof bildet einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt im Berliner Osten, an dem S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn und Buslinien zusammenlaufen. Der Bahnhofsvorplatz liegt nördlich der Frankfurter Allee und fungiert als wichtiger Umsteigepunkt S-Bahn, U-Bahn und Bus. Im Schwarz-Grün-Plan

wird zudem deutlich, dass der Bahnhofsvorplatz in einem stark versiegelten und nur gering durchgrüntem Umfeld liegt (siehe Abb. 02). Grünflächen sind lediglich punktuell vorhanden, z.B. an den Böschungen des angrenzenden Skateplatzes, durch vereinzelte Baumpflanzungen auf dem Vorplatz sowie im Bereich des nördlich angrenzenden Monimbo-Platzes. Der Platz selbst ist stark versiegelt und infrastrukturell überlagert, unter anderem durch unterirdische Leitungen, einen U-Bahnschacht sowie weitere technische Anlagen. Zudem mangelt es an Orientierungspunkten und markanten Blickbeziehungen auf dem langgestreckten Durchgangsbereich.

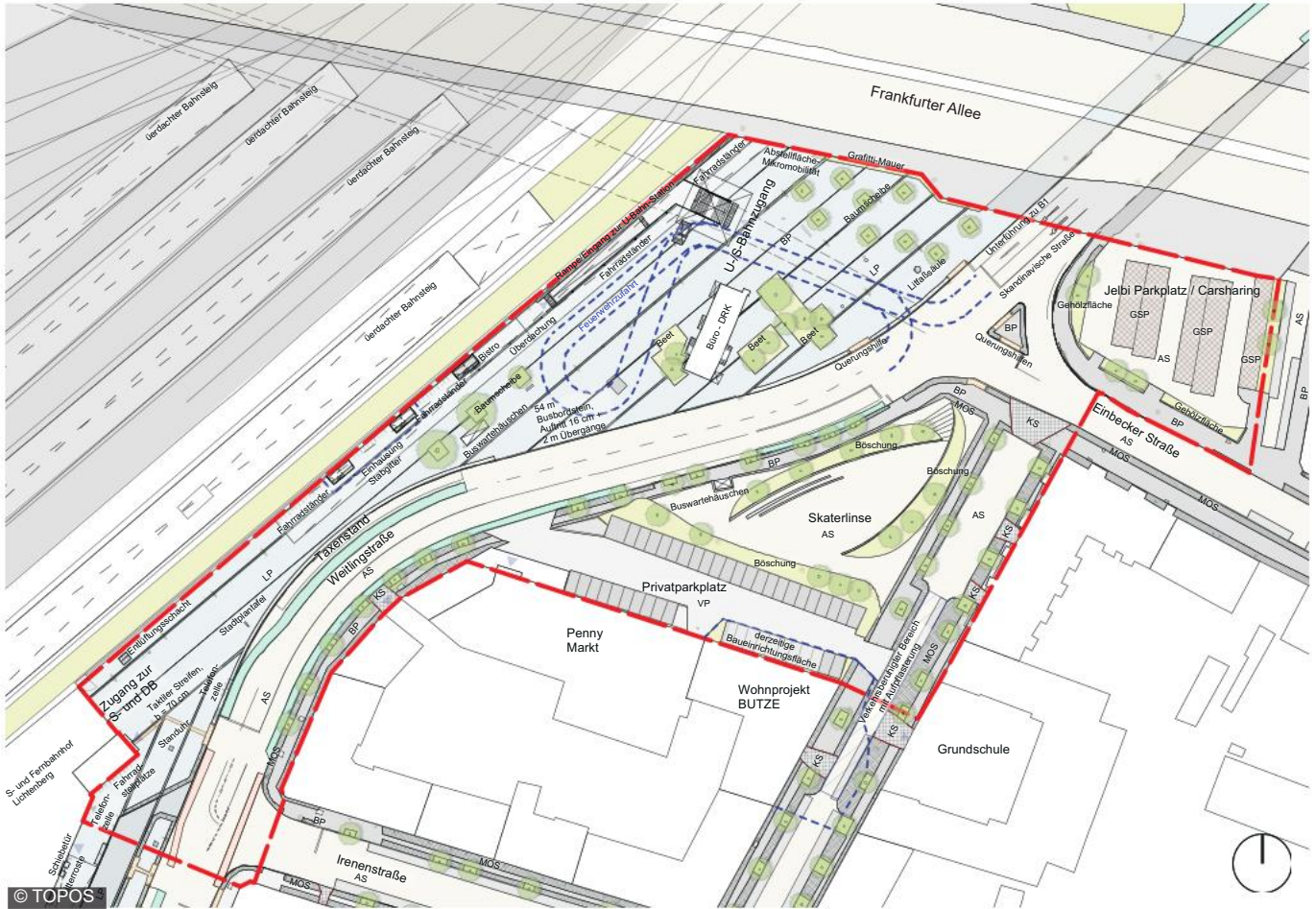


Abb. 03: Bestandsplan (maßstabslos)

Legende

LP	Läuferpflaster- Platzbelag aus Betonplatten	Querungshilfen, taktile Leitstreifen	Fahrradstellplätze
AS	Asphalt	Gehölzfläche, Böschung, Beet, Baumscheibe	Nebengebäude/-anlagen (für bspw. Müll, Kinderwagen, Bushäuschen, Container)
VP	Verbundpflaster (Doppel-T)- Stellplätze	Straßenbäume	Ein- und Ausgänge
BP	Betonplatten- Gehwege	Beleuchtung	
MOS	Mosaikpflaster	Lichtsignal	
KS	Naturstein- Kleinpflaster- Gehwegübergänge/-überfahrten	Fahrradstreifen	

Städtebaulich ist das direkte Umfeld des Bahnhofs von einer Blockrandbebauung aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert geprägt, die in der Epoche des Neuen Bauens entstanden und heute zum Teil denkmalgeschützt sind. Diese Bebauung bildet das Gerüst des sogenannten Weitlingkiezes, einem Wohnquartier mit sozial gemischter Bevölkerungsstruktur. Die ursprüngliche städtebauliche Struktur wurde durch die vierspurig ausgebaute B1 (Frankfurter Allee) mit dem Brückenbauwerk stark überformt. In unmittelbarer Nähe befinden

den sich soziale und infrastrukturelle Einrichtungen wie die denkmalgeschützte Robinson-Grundschule (siehe Abb. 04, 06), ein Familienzentrum des Deutschen Roten Kreuz (DRK) auf dem Vorplatz sowie das im Bau befindliche Straßenkinderhaus BUTZE in der Wönnichstraße. Ein weiteres Baudenkmal befindet sich in der Irenenstraße in Form einer Wohnhausgruppe (siehe Abb. 05, 06). Südlich des Bahnhofsvorplatzes, auf der gegenüberliegenden Seite der Weitlingstraße, liegt die sogenannte „Skaterlinse“, eine ebenfalls stark versie-

gelte, langgestreckte Freifläche, die als Sport- und Bewegungsfläche überwiegend von Jugendlichen genutzt wird. Sie ist funktional und sozial mit dem Bahnhofsvorplatz verbunden ist und stellt eine der wenigen öffentlich nutzbaren Freiflächen in einem stark unterversorgten Stadtteil dar. Östlich des Vorplatzes befindet sich zudem ein Parkplatz, der sowohl für Pendler-Parkplätze genutzt wird, als auch eine Jelbi-Mobilitätsstation aufweist. Der Parkplatz ist vom Vorplatz durch die Skandinavische Straße, sowie von der Skaterlinse durch die Einbecker Straße abgetrennt. Die Frankfurter Allee selbst wirkt trennend: als mehrspurige Verkehrsachse mit Brückenbauwerk zerschneidet sie das Gebiet visuell und physisch. Gleichzeitig grenzt sie den Bahnhofsvorplatz nach Norden ein und vermindert seine räumliche Offenheit. Das Brückenbauwerk ist mit verschiedenen Graffiti-Kunstwerken versehen, was dem Ort eine zusätzliche soziale und kulturelle Dimension verleiht. Der Bestandsplan ist in Abbildung 03 sowie in Anhang 1 dargestellt. Insgesamt handelt es sich beim Bahnhofsumfeld um einen stark beanspruchten Raum mit multiplen städtebaulichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen. Gleichzeitig bietet der Platz erhebliche Potenziale für eine nachhaltige und integrative Umgestaltung.

ckenbauwerk zerschneidet sie das Gebiet visuell und physisch. Gleichzeitig grenzt sie den Bahnhofsvorplatz nach Norden ein und vermindert seine räumliche Offenheit. Das Brückenbauwerk ist mit verschiedenen Graffiti-Kunstwerken versehen, was dem Ort eine zusätzliche soziale und kulturelle Dimension verleiht. Der Bestandsplan ist in Abbildung 03 sowie in Anhang 1 dargestellt. Insgesamt handelt es sich beim Bahnhofsumfeld um einen stark beanspruchten Raum mit multiplen städtebaulichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen. Gleichzeitig bietet der Platz erhebliche Potenziale für eine nachhaltige und integrative Umgestaltung.



Abb. 04: Denkmalgeschützte Robinson-Grundschule



Abb. 05: Baudenkmal einer Wohnhausgruppe

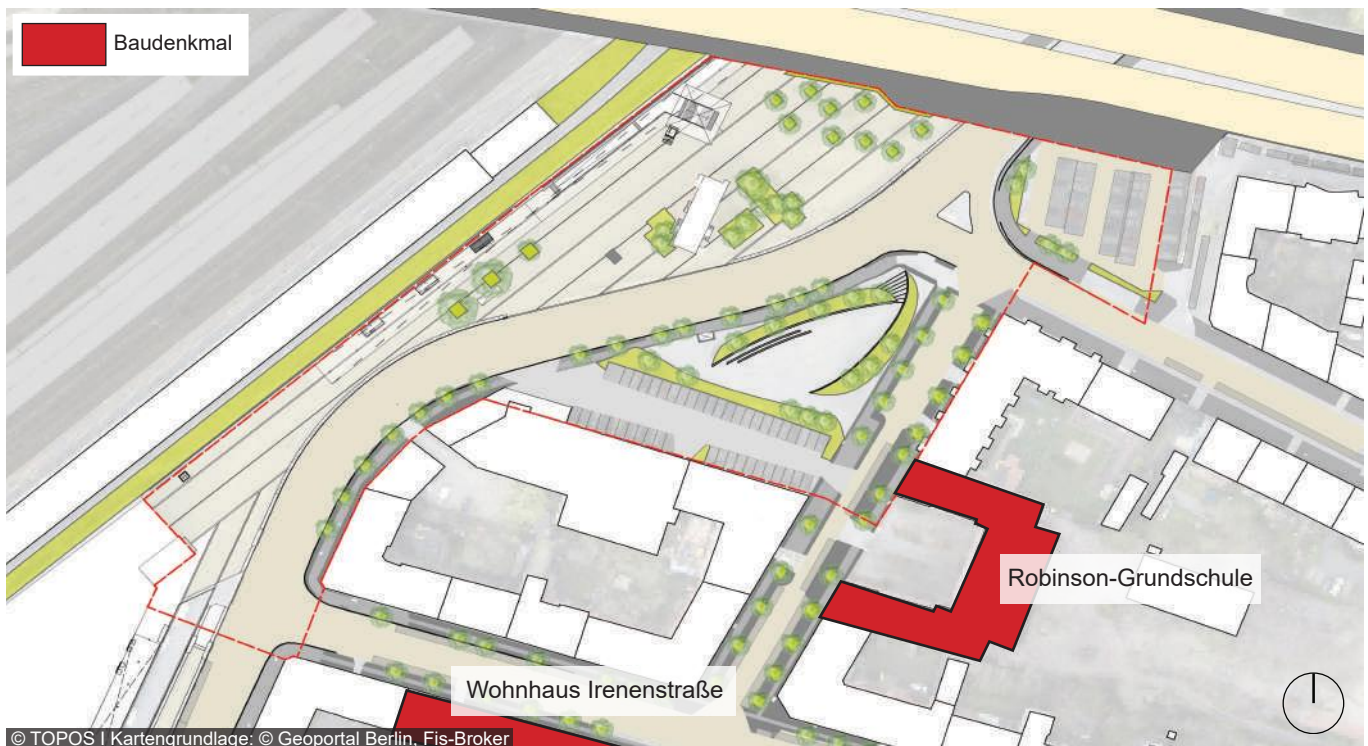


Abb. 06: Denkmalkarte (maßstabslos)



Abb. 07: Blick vom südlichen Ende des Platzes Richtung Norden



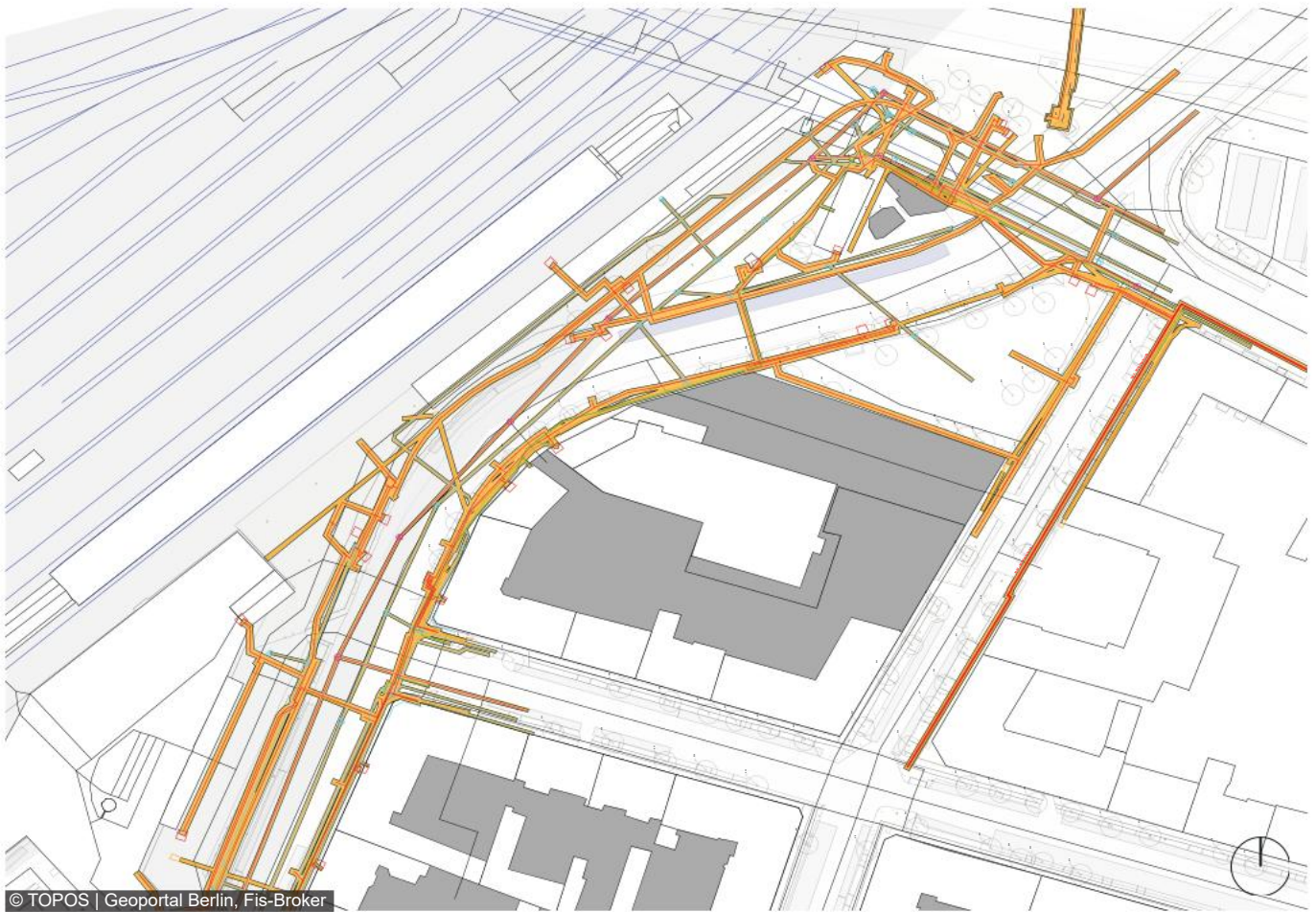
Abb. 08: Blick vom nördlichen Ende des Platzes Richtung Süden



Abb. 09: Blick vom DRK Haus Richtung Brücke der Frankfurter Allee und Parkplatz



Abb. 10: Blick auf die Skaterlinse, das Wohnprojekt BUTZE sowie den Penny Supermarkt im Hintergrund



© TOPOS | Geoportal Berlin, Fis-Broker

Abb. 11: Leitungsplan (maßstabslos)

LEGENDE

	Gas		Trinkwasser
	Telekom		Schmutzwasser
	Strom		Fernwärme
			Sperrbereich

02.02 UNTERGRUND UND LEITUNGEN

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde ein koordinierter Leitungsplan erstellt, basierend auf einer aktuellen Leitungsabfrage aus dem Jahr 2024 und dem Abgleich mit weiteren vorliegenden Planunterlagen (siehe Abb. 11). Im Untersuchungsraum sind zahlreiche Leitungen unterschiedlichster Versorgungsmedien vorhanden, darunter Strom-, Gas-, Wasser-, Abwasser- sowie Telekommunikationsleitungen. Die Hauptleitungstrassen verlaufen überwiegend gebündelt entlang definierter Sammelachsen, wodurch sich planbare Freiräume ergeben. Insbesondere im Bereich des nordöstlichen Vorplatzes, entlang der Brückenmauer besteht ein Raumabschnitt der von wenigen Leitungen unterbaut ist und daher mehr Spielraum für eine Umgestaltung und Begrünung bietet. Weitere einzelne leitungsfreie Abschnitte befinden sich östlich des DRK-Hauses, sowie im südlichen Platzteil, zwischen Bahnhofsvordach und dem südlich angrenzenden Bahnhofsgelände. Vor allem im nordöstlichen Eingangsbereich zur U-Bahn liegen weitere einzelne Leitungen abseits der Hauptleitungstrassen, was bei baulichen Eingriffen, insbesondere bei tiefgründigen Eingriffen wie Baumpflanzungen oder Flächenentsiegelung, eine gesonderte Lageprüfung und technische Absicherung erforderlich macht. Ein wesentliches zu-

lang der Brückenmauer besteht ein Raumabschnitt der von wenigen Leitungen unterbaut ist und daher mehr Spielraum für eine Umgestaltung und Begrünung bietet. Weitere einzelne leitungsfreie Abschnitte befinden sich östlich des DRK-Hauses, sowie im südlichen Platzteil, zwischen Bahnhofsvordach und dem südlich angrenzenden Bahnhofsgelände. Vor allem im nordöstlichen Eingangsbereich zur U-Bahn liegen weitere einzelne Leitungen abseits der Hauptleitungstrassen, was bei baulichen Eingriffen, insbesondere bei tiefgründigen Eingriffen wie Baumpflanzungen oder Flächenentsiegelung, eine gesonderte Lageprüfung und technische Absicherung erforderlich macht. Ein wesentliches zu-

sätzliches Planungshindernis stellt der unter dem Platz verlaufende U-Bahntunnel der Linie U5 dar. Dieser begrenzt in weiten Bereichen mögliche Eingriffe in den Untergrund erheblich, insbesondere im Hinblick auf punktuelle Tiefgründungen, Versickerungsflächen und das Pflanzen größerer Bäume. Maßnahmen in diesen Bereichen erfordern eine enge Abstimmung mit der BVG sowie statische Nachweise zur Einhaltung der baulichen Schutzabstände. Der Leitungs- und Tunnelbestand stellt somit eine zentrale Rahmenbedingung für die zukünftige Entwicklung des Platzraums dar und ist bei allen planerischen Überlegungen zwingend zu berücksichtigen.

02.03 KLIMA & UMWELT

KLIMA

Die klimatische Situation des Bahnhofsvorplatzes Lichtenberg ist geprägt von hoher Versiegelung, dichter Bebauung und geringer Durchgrünung. Laut klimaana-

lytischen Daten des Geoportals Berlin sowie dem Gutachten „Analyse der Klimarelevanz von Freiräumen“ des Bezirks Lichtenberg in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro LUP (2021) besteht eine ausgeprägte Wärmebelastung mit unzureichender nächtlicher Abkühlung (siehe Abb. 12). Die Nähe zum dichten Stadtgefüge und die eingeschränkte Luftzirkulation durch bauliche Barrieren führen zu lokaler Überwärmung, insbesondere in den Sommermonaten. Diese Faktoren beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität erheblich und verdeutlichen den Handlungsbedarf im Sinne der Klimaanpassung. Das Gutachten betont die besondere Bedeutung urbaner Freiräume für die stadtklimatische Entlastung und empfiehlt in hitzebelasteten Gebieten Maßnahmen wie Entsiegelung, Begrünung und Verbesserung der Durchlüftung. Für den Bahnhofsvorplatz ergeben sich daraus drei zentrale Handlungsansätze: Flächen entsiegeln, gezielt begrünen sowie Verschattung und Luftzirkulation verbessern. Diese Maßnahmen sind entscheidend für die klimatische Funktion, die Aufenthaltsqualität und die ökologische Aufwertung des Raumes.

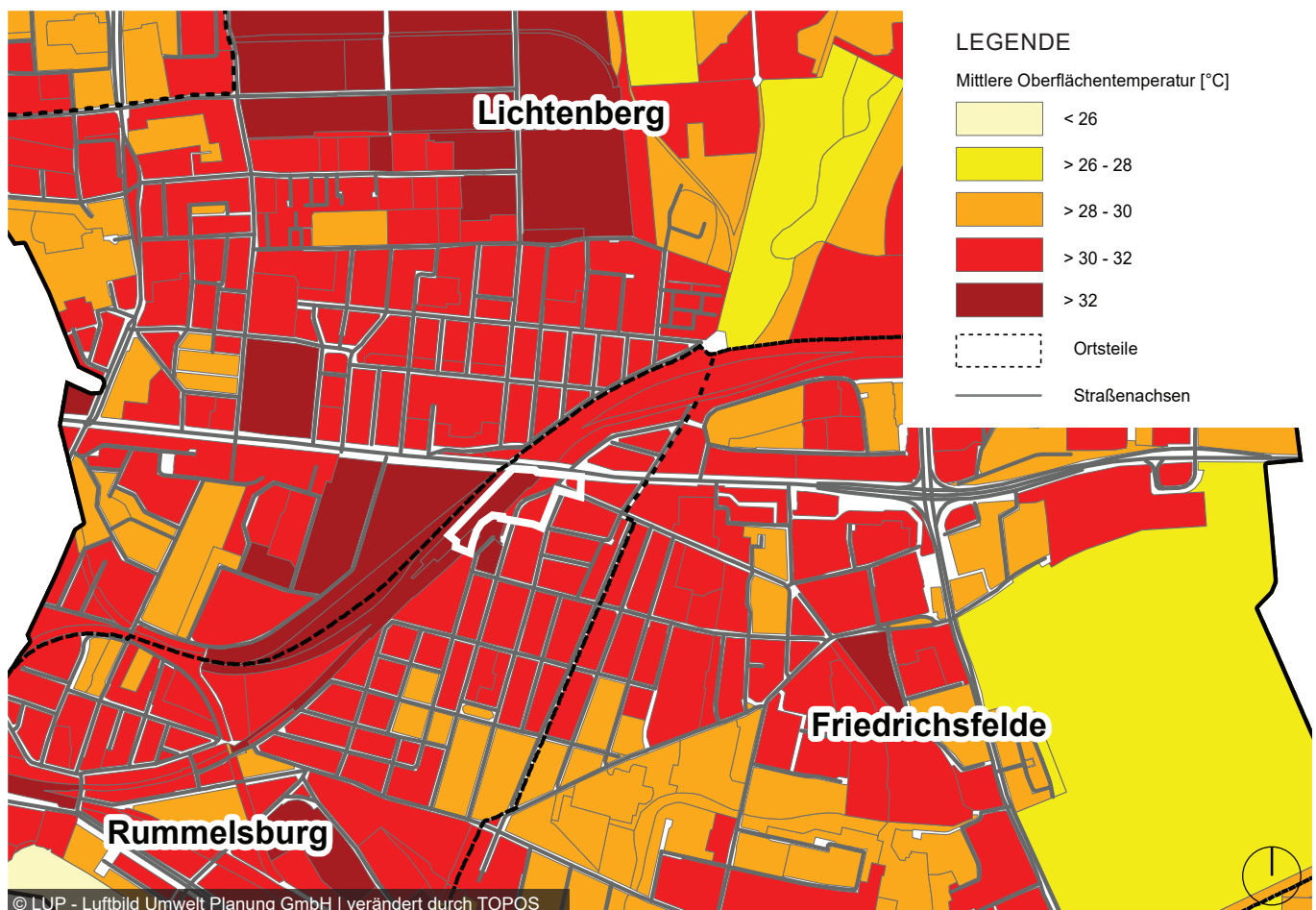


Abb. 12: Oberflächentemperaturen im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes Lichtenberg (Daten von 2021)

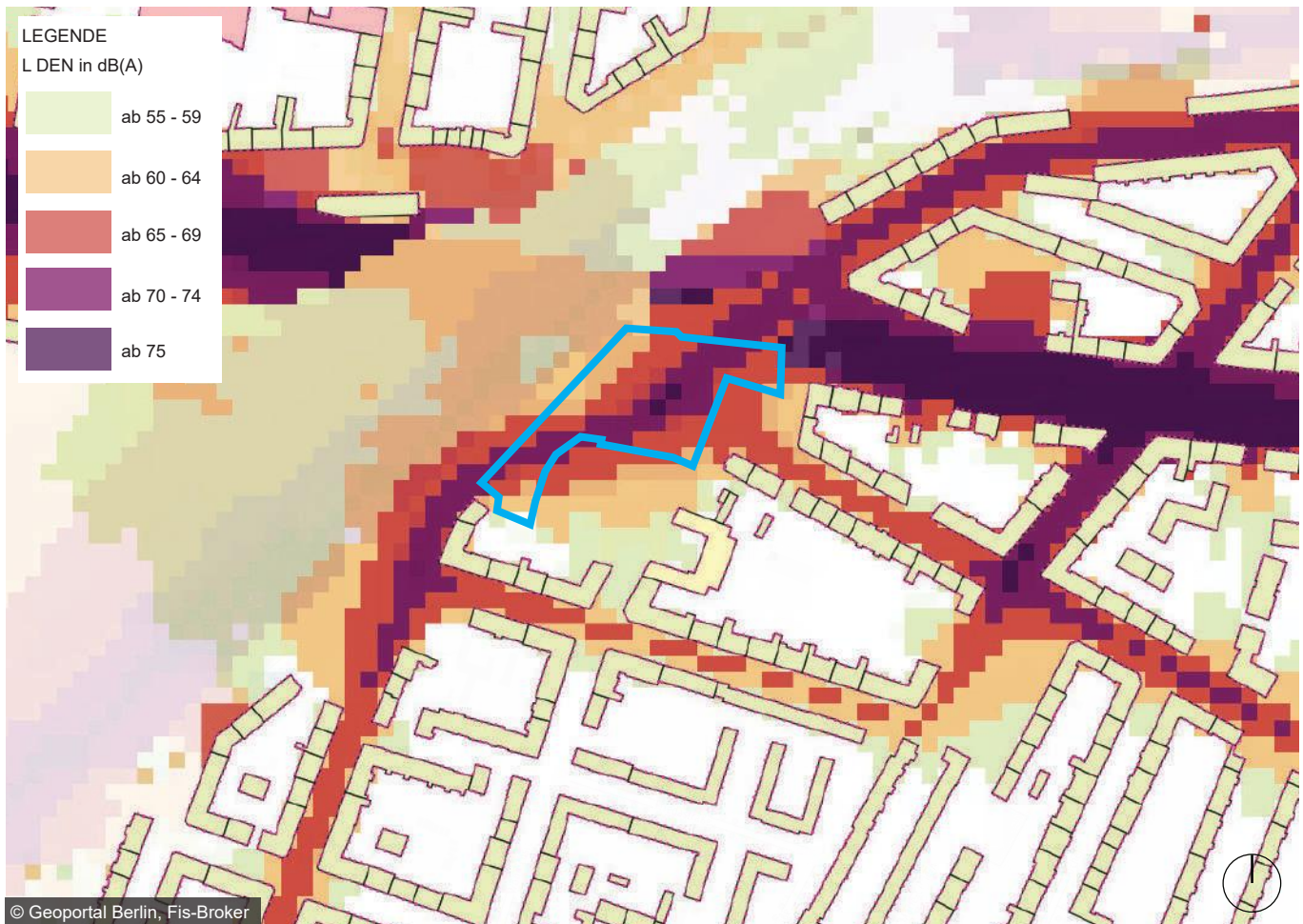
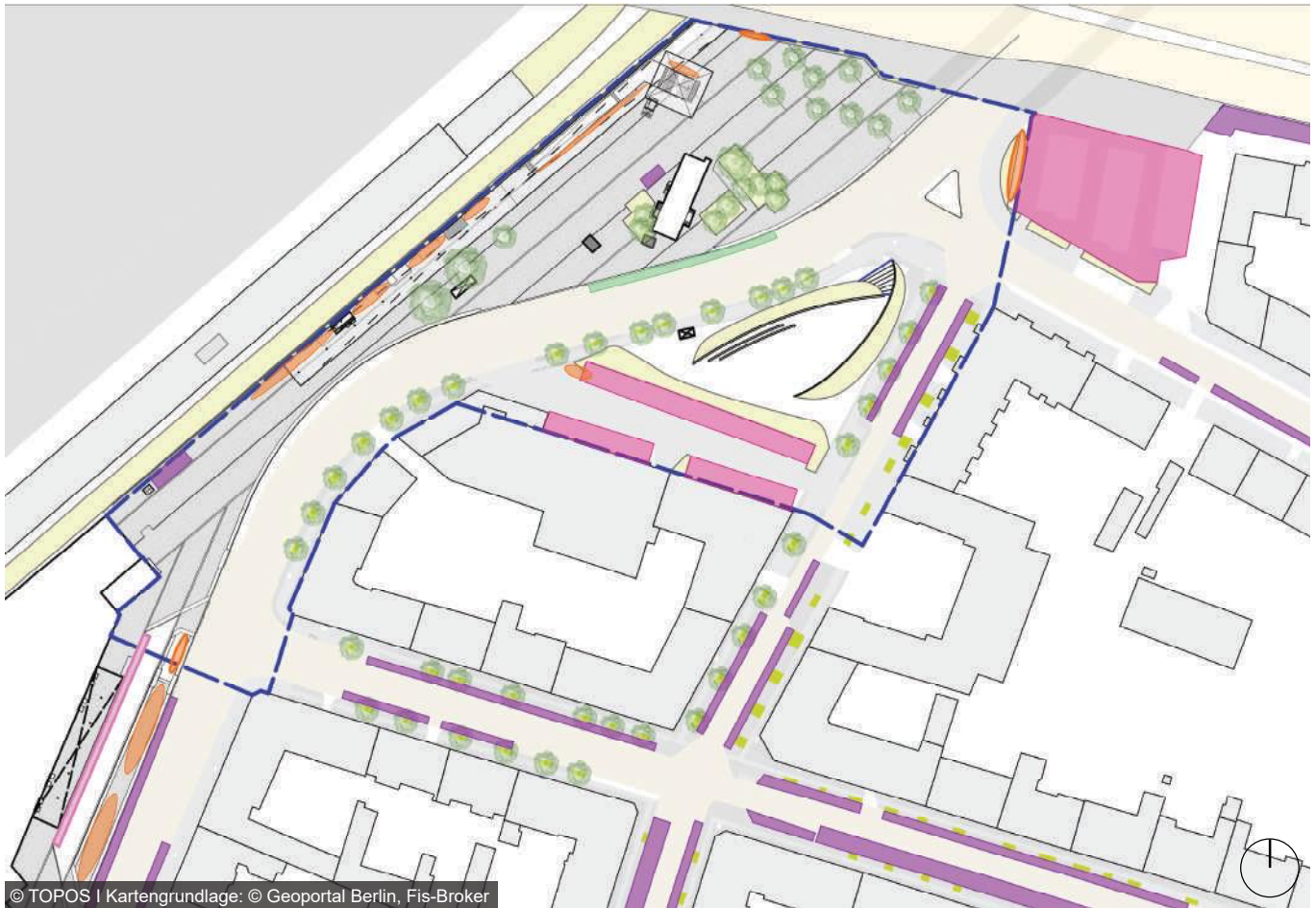


Abb. 14: Strategische Lärmkarte L DEN (Tag-Abend-Nacht-Index) Gesamtverkehr (Straße, Schiene, Luft) 2022 (maßstabslos)

LÄRM

Die strategischen Lärmkarten des Umweltatlas Berlin (Stand 2022) weisen für den Bahnhofsvorplatz Lichtenberg eine erhebliche Lärmbelastung auf (siehe Abb. 14). Hauptlärmquellen sind die angrenzenden Bahnanlagen, die stark befahrene Bundesstraße (B1) Frankfurter Allee sowie die Weitlingstraße. Im Untersuchungsgebiet liegen die gemessenen Lärmpegel überwiegend im Bereich zwischen 65 und 75 Dezibel. Ein Niveau, das dauerhaft als gesundheitlich belastend gilt und die Aufenthaltsqualität deutlich mindert. Gegenüber den Bahnanlagen bestehen bereits lärmindernde Einrichtungen

wie Schallschutzwände, die jedoch keine vollständige Abschirmung gewährleisten. Weitere aktive bauliche Schallschutzmaßnahmen, etwa zusätzliche Mauern, sind aufgrund der gestalterischen und räumlichen Situation sowie der bestehenden Zergliederung des Platzes nicht zielführend und kostspielig. Daher sollte der Fokus auf Maßnahmen mit passiven, lärmindernden Effekten wie Begrünung, Entsiegelung und Verschattung, sowie auf der Gestaltung von lärmtoleranten Nutzungszonen und Aufenthaltsbereichen in geschützten Räumen liegen.



© TOPOS | Kartengrundlage: © Geoportal Berlin, Fis-Broker

Abb. 16: Ruhender Verkehr und Parkraum (maßstabslos)

LEGENDE

	Fahrrad- und Rollerstellplätze
	Bus
	Auto-Parkplätze
	Auto-Wildparken
	Auto-Taxi

02.05 RUHENDER VERKEHR UND PARKRAUM

Die verkehrliche Situation am Bahnhofsvorplatz Lichtenberg ist durch eine starke Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen geprägt, weist jedoch insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs erhebliche Herausforderungen auf. Der Bahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs und wird durch mehrere S-Bahnlinien (u. a. S5, S7, S75), die U-Bahnlinie U5 sowie durch verschiedene Regionalbahnverbindungen bedient. Zudem verkehren mehrere Buslinien mit Hal-

testellen in unmittelbarer Nähe zum Vorplatz, was eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit gewährleistet. Ergänzt wird das Angebot durch eine Jelbi-Station, die Mikromobilitätsdienste wie Leihfahrräder, E-Scooter aber auch Car-sharing bereitstellt (siehe Abb. 16). Trotz dieser multimodalen Anbindung ist die Organisation des ruhenden Verkehrs nur unzureichend gelöst. Auf der Platzfläche selbst kommt es regelmäßig zu „wildem“ Parken, insbesondere durch Einsatzfahrzeuge des DRK-Familienzentrums, durch Mitarbeitende und Lieferverkehre der angrenzenden Bahnhofsanlagen sowie gelegentlich durch Taxifahrzeuge, die über die ausgewiesenen Taxiaufstell-

flächen hinaus auch angrenzende Straßen- und Platzbereiche belegen (siehe Abb. 17). Diese ungeordnet abgestellten Fahrzeuge beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität, versperren Wegebeziehungen und verschärfen die ohnehin geringe Übersichtlichkeit des Platzes. Zudem sorgen die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen zu einer starken funktionalen Zerschneidung der Platzfläche. Besonders störend ist die Barrierewirkung der entlang der Weitlingstraße angeordneten Busstellplätze. Diese trennen den südlich gelegenen Bereich der Skaterlinse vom eigentlichen Bahnhofsvorplatz und verhindern eine zusammenhängende Erlebbarkeit der Fläche (siehe Abb. 18). Durch die geplante Erweiterung um zwei zusätzliche Ladepunkte für E-Busse wird sich diese Wirkung weiter verstärken. Zukünftig sind hier fünf Busaufstellflächen entlang der Straße vorgesehen. In direkter Verlängerung befinden sich ausgewiesene Taxistandplätze mit Kapazität für etwa drei Fahrzeuge, hinter denen eine weitere Kurzzeitparkzone für Bring- und Abholverkehre liegt. Auch diese liegen nahe der fußläufigen Bereiche und verstärken die Zergliederung des Raumes. Ein weiterer Stellplatzschwerpunkt ist der sogenannte Pendlerparkplatz an der Einbeckerstraße südlich der Weitlingstraße. Dieser stellt zwar eine wichtige Funktion für die Verkehrsverlagerung zugunsten

des ÖPNV dar, ist jedoch räumlich vom Platzgeschehen abgekoppelt. Im Bereich der Wönnichstraße liegen weitere Pkw-Stellplätze ohne Bewirtschaftungskonzept entlang der Straße. Fahrradabstellanlagen sind auf dem Vorplatz vorhanden, zum Teil bereits überdacht, aber nicht in ausreichender Anzahl und nicht direkt an den Zugangsbereichen der S- und U-Bahn-Eingänge. Ihre Erreichbarkeit und Nutzung wird zudem durch andere Einbauten und Einhausungen behindert.

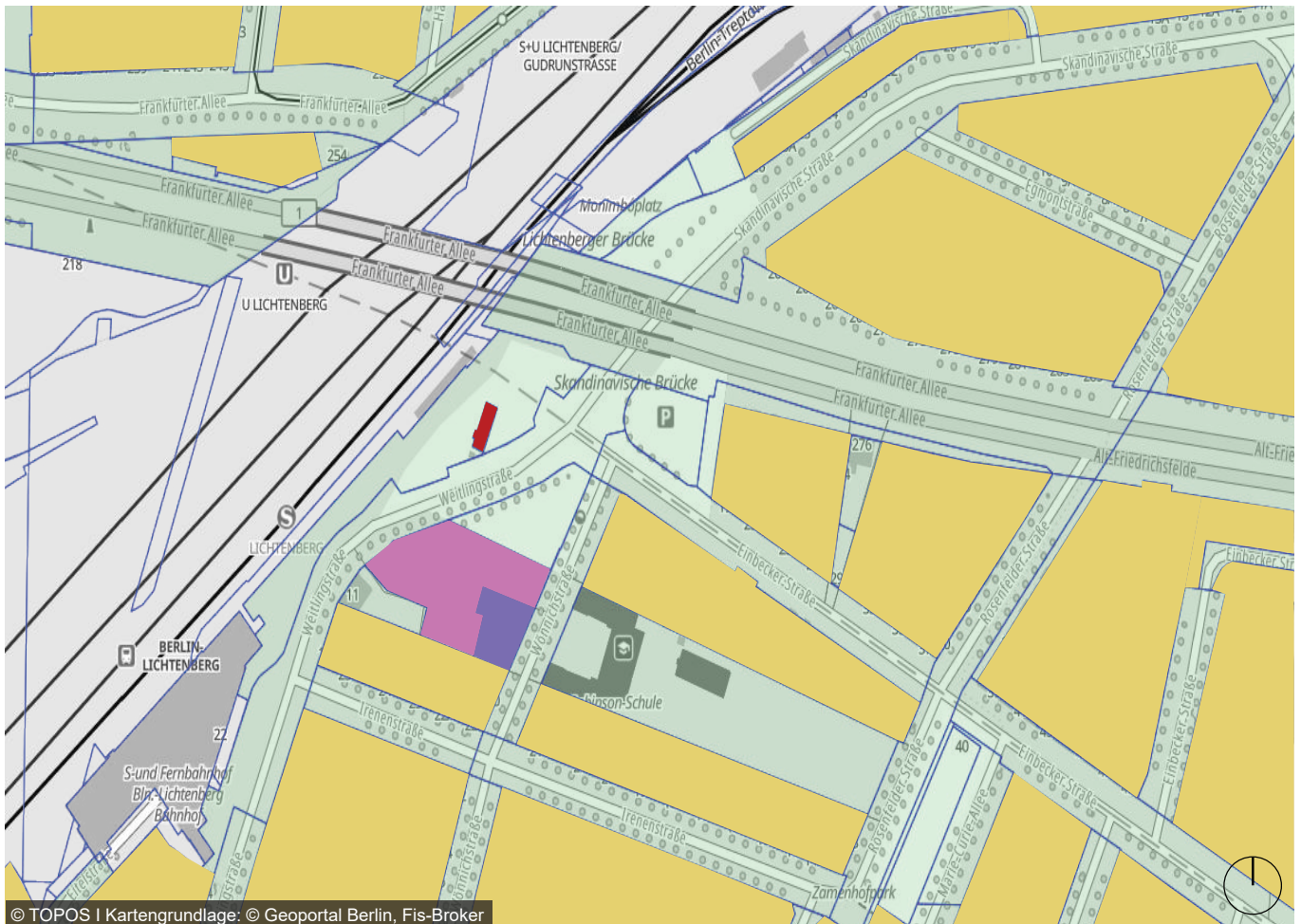
Insgesamt fehlt ein übergreifendes verkehrliches Ordnungskonzept, das die verschiedenen Bedürfnisse von Anlieferung, Mobilität, Erreichbarkeit und Verweildauer integriert oder zumindest ein angemessenes Beschilderungskonzept zur besseren Orientierung. Die Vielzahl an konkurrierenden und unzureichend verknüpften Nutzungen sowie die räumliche Trennung durch Stellplätze und Barriereelemente führen zu einer starken Zersplitterung des Stadtraums, erschweren Orientierung und Durchwegung und mindern die Qualität als öffentlichen Aufenthaltsort erheblich. Insbesondere der ruhende Verkehr auf der Platzfläche steht in Konkurrenz zur Aufenthalts- und Freiraumnutzung und erfordert eine umfassende Neustrukturierung im Rahmen der Platzentwicklung.



Abb. 17: Wildes Parken auf der Platzfläche



Abb. 18: BVG-Busse entlang der Weitlingstraße bilden eine starke Sichtbarriere



© TOPOS | Kartengrundlage: © Geoportal Berlin, Fis-Broker

Abb. 19: Eigentumskarte (maßstabslos)

LEGENDE

 Deutsches Rotes Kreuz (DRK)	 Deutsche Bahn/BVG
 div. private EigentümerInnen	 Penny
 öffentliche Flächen	 Wohnprojekt Butze

02.06 EIGENTÜMER UND NUTZUNGEN

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die vor Ort aktiven Akteure und Flächeneigner in Bezug auf ihre jeweiligen Flurstücke (Abb. 19, Eigentumskarte) und Nutzungsarten (Abb. 20, Nutzungskarte) analysiert und dargestellt.

Das Gebiet lässt sich in private Flächen, Grünflächen und öffentliche Flächen gliedern. So lässt sich auf einen Blick erkennen, welche Flächen sich in öffentlichem

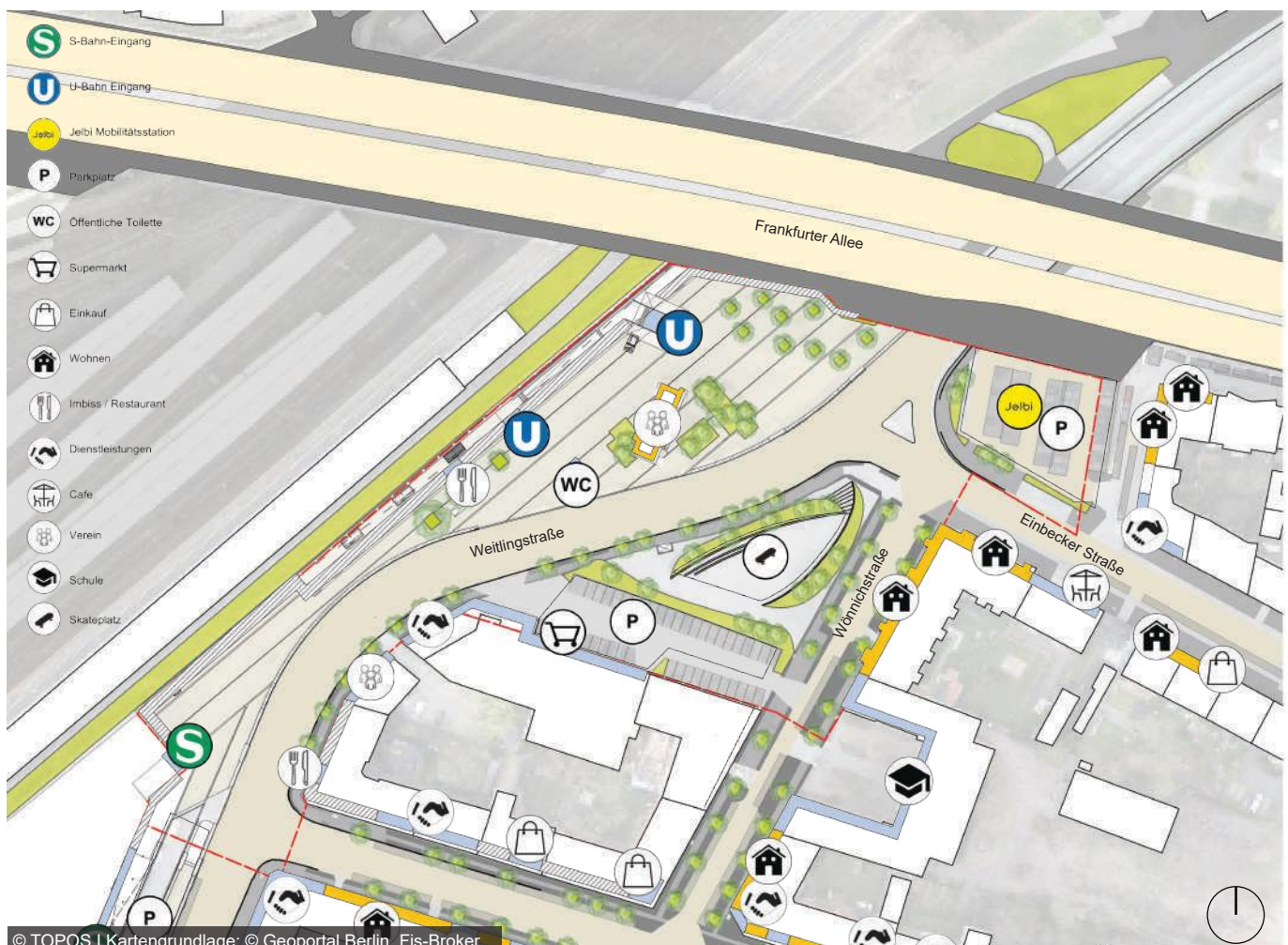
Eigentum befinden und wo potenzielle Konflikt- oder Kooperationsbereiche zwischen den Akteuren liegen. Größter Flächeneigner ist das Land Berlin bzw. der Bezirk Lichtenberg, dem große Teile der Verkehrs- und Freiflächen unterstellt sind. Inmitten der Platzfläche steht das DRK-Gebäude auf einem eigenen Flurstück. Dieses dient als soziales Zentrum und ist als öffentlich zugängliche Einrichtung klassifiziert. Südlich des Vorplatzes liegt die denkmalgeschützte Schule auf einem städtischen Flurstück; sie beansprucht zusätzliche Außenflächen, die gelegentlich schulisch genutzt werden. Auf einem

privaten Flurstück liegen die Erschließungsfläche und der Parkplatz eines Supermarkts. Diese Fläche grenzt direkt an die Skaterlinse und hat gestalterische und funktionale Auswirkungen auf den südöstlichen Platzbereich. Entlang der Randbebauung der Weitlingstraße erstrecken sich verschiedene Gewerbeeinheiten (u.a. Friseur, Bäckerei, Kiosk, Café, Paketshop) und bilden ein breites Angebot an kommerzieller Nutzungen in den Erdgeschosszonen (siehe Abb. 20). Der größte Teil auf der Ostseite entlang der Wönnichstraße entfällt auf Wohnnutzung. An der nördlichen Platzseite verläuft das Verkehrsbauwerk der B1 in Hochlage. Hier bestehen keine Nutzungen.

Derzeit besteht die vorherrschende Nutzung aus den Fußgänerbewegungen über die Platzfläche. Auf der Südseite des Platzes ist der Supermarkt die wichtigste Anlaufstelle. Die am stärksten frequentierten Wegebeziehungen befinden sich entsprechend zwischen S-Bahn- und U-Bahn-Eingang mit Anbindung zur Bushaltestelle, sowie zwischen Vorplatz und Supermarkt. Sekundäre Wegebeziehungen existieren unter anderem zwischen U-Bahnausgang und Mobilitätsstation, sowie zwischen Vorplatz und Skaterlinse. Die dargestellten Nutzungen und Flächeneigner verdeutlichen, dass die Platzfläche in einem durchmischten Gebiet aus Verkehrs-, Sozial-, Bildungs- und Freizeitflächen ist.

LEGENDE

	nicht nutzbare/ ungenutzte Fläche
	private Fläche
	von öffentlichem Interesse
	Grünflächen



© TOPOS | Kartengrundlage: © Geoportal Berlin, Fis-Broker

Abb. 20: Überblick der Nutzungen im Erdgeschoss am Bahnhofsvorplatz und im Umfeld (maßstabslos)

1. Die zentralen Durchgangsbereiche, die durch gestärkte Sichtachsen, angemessene Beleuchtung und klare Wegeverläufe betont werden sollen.

2. Eine multifunktional nutzbare Platzmitte, vorgesehen für öffentliche Nutzungen wie Wochenmärkte oder temporäre Gastronomie (z. B. Bürgercafé), die zur Belebung beitragen.

3. Qualitätsvolle Aufenthaltszonen, die durch Entsiegelung, Begrünung, Spiel- und Sitzmöglichkeiten aufgewertet und von Durchgangsbewegungen entkoppelt werden sollen.

Sekundärbereiche wie Abstellflächen für Fahrräder und Mikromobilitätsangebote sind neu zu organisieren, um sie klarer in die Wegeführung zu integrieren und gleichzeitig störungsfreie Hauptbewegungslinien zu sichern.

Die südlich angrenzende asphaltierte Freifläche der Skaterlinse wird als eigenständiger, multifunktionaler Bewegungs- und Jugendbereich weiterentwickelt. Geplant ist eine Ausstattung mit jugendgerechtem Mobiliar, robusten Belägen und Angeboten wie Calisthenics oder Skaten. Ziel ist es, diesen Raum als jugendorientierten Freizeitort mit eigenem Charakter innerhalb des Gesamtgefüges zu etablieren.

Der Pendlerparkplatz an der Einbeckerstraße wird als dritter Funktionsraum verstanden, der stärker mit dem Bahnhofsvorplatz verbunden werden soll. Eine verbesserte Wegeanbindung, eine sichtbare Führung sowie ergänzende Begrünungsmaßnahmen können diesen funktional wichtigen Bereich besser in das städtebauliche Gesamtbild integrieren. So entsteht ein zusammenhängender, gut orientierbarer und vielfältig nutzbarer Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität.

03 AKTEURSBETEILIGUNG ASUM

Die Planungen zur Aufstellung des Entwicklungskonzepts wurden durch eine Umfrage der Nutzer*innen und Akteure durch das Stadtforschungsbüro asum begleitet. Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte aus dem Abschlussbericht von asum aufgeführt; der vollständige Bericht ist in Anhang 2 enthalten.

03.01 ZIELSTELLUNG UND VORGEHEN

Zunächst wurden die Ergebnisse von bereits durchgeführten Umfragen, Beteiligungen und Maßnahmen dokumentationen ausgewertet. Ziel war zum einen die Sicherung und Zusammenführung bisheriger Erkenntnisse, zum anderen die Vermeidung von Mehrfachbeteiligung. Diese kann, insbesondere bei geringen Entscheidungsspielräumen und fehlender unmittelbarer Umsetzungsperspektive, schnell zu Frustration und Ablehnung führen.

Im Sinne einer gezielten, maßnahmenfokussierten Beteiligung wurden zweitens zentrale Akteure und Nutzer*innengruppen identifiziert, die in die Befragung eingebunden werden sollten. Dies geschah im Austausch mit dem Auftraggeber, durch Desktoprecherche und in Absprache mit den zuerst identifizierten Akteuren. Dieses „Schneeballprinzip“ half auch, die Rollen und Beziehungen der Akteure vor Ort besser zu verstehen und ihre Aussagen und Bedarfe abzustimmen.

Drittens fand die Beteiligung in Form von Einzelgesprächen und Vor-Ort Begleitung statt. Dabei wurden zum einen allgemeine Einschätzungen zur aktuellen Platznutzung, zu Bedarfen, Konflikten und Wünschen abgefragt. Zum anderen wurden planerische Fragen und konkrete Vorschläge, welche sich aus der Arbeit des Büro TOPOS ergaben, eingebracht. Die Gesprächsergebnisse sollen dabei unmittelbar für die weitere Planung und als Grundlage für den Austausch mit verbleibenden Akteuren genutzt werden, sodass ein iterativ voranschreitender Prozess entsteht.

03.02 AUSWERTUNG VORLIEGENDER UNTERLAGEN

Um einen Überblick über bereits bestehende Untersuchungen zu erhalten, wurden folgende vorliegende Unterlagen ausgewertet und auf zentrale, projektrelevante Informationen, Themen und Fragestellungen untersucht:

- Bericht zum Sanierungsgebiet (2009)
- Sachbericht des Platzmanagements (2022)
- Nutzer*innenbefragung des Humanistischen Verbands Deutschland (HVD), betreibt den TagesTreff für Bedürftige und Wohnungslose Menschen am Vorplatz (2022)
- Protokoll des Runden Tisch zum Bahnhofsvorplatz (2023)
- Bedarfsabfrage BVG (2024)
- Erstergebnisse des EASIER Forschungsprojekt des DLR (2024)

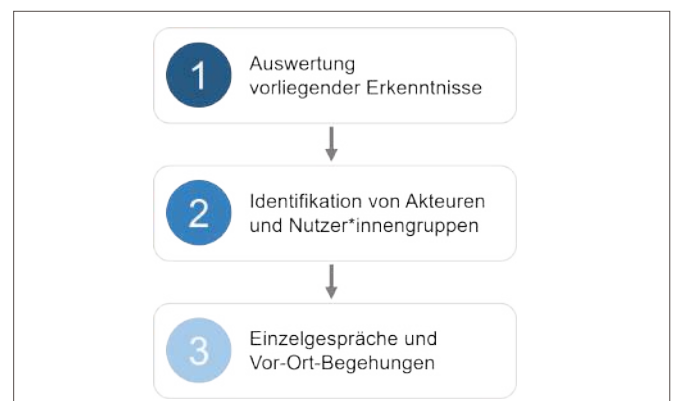


Abb. 22: Ablauf der Akteursbeteiligung durch asum

ZENTRALE ERKENTNISSE

Der Bahnhofsvorplatz Lichtenberg ist ein zentraler Transitraum mit hoher Nutzungsfrequenz, weist jedoch deutliche Defizite in Bezug auf Aufenthaltsqualität, soziale Nutzbarkeit und Ordnung auf. Bereits seit Jahren bestehen Herausforderungen durch Obdachlosigkeit, Suchtmittelkonsum sowie Störungen der öffentlichen Ordnung wie Vermüllung, Lärm oder öffentliches Urinieren. Diese beeinträchtigen insbesondere das subjektive Sicherheits- und Sauberkeitsempfinden. Verschiedene Maßnahmen, etwa durch Platzmanagement, Sozialarbeit oder ordnungspolitische Präsenz, konnten punktuelle Verbesserungen erzielen, eine dauerhafte Lösung steht jedoch aus. Besonders vulnerable Gruppen wie Kinder und Jugendliche fühlen sich auf dem Platz unsicher. Es fehlt an geschützten Aufenthalts- und Bewegungsbereichen sowie sicheren Querungsmöglichkeiten. Zugleich besteht ein breiter Wunsch nach höherer Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Sitzgelegenheiten, Nachbarschaftsangebote oder temporäre Nutzungen wie Wochenmärkte und Kulturveranstaltungen. Auch die Integration wohnungsloser Menschen durch Infrastruktur (kostenfreie Toiletten, Rückzugsbereiche) und soziale Begleitung wird vielfach gefordert. Die technische Entwicklung des Standorts durch die BVG, insbe-

sondere in Form von Ladeinfrastruktur, muss mit Blick auf Raumwirkung, Sichtachsen und Konfliktpotenziale sorgsam abgestimmt werden. Infrastrukturen die die Sauberkeit fördern (Mülleimer, Toiletten, Beleuchtung) gelten als Voraussetzung für jede weitere qualitative Entwicklung. Bestehende Einbauten wie Kioske oder Möblierungselemente haben ihre gestalterische und funktionale Wirkung weitgehend verloren oder werden nicht angemessen genutzt.

Die Herausforderungen des Vorplatzes ergeben sich weniger aus realer Gefährdung als aus gestörter Ordnung, fehlender räumlicher Struktur und mangelnder sozialräumlicher Differenzierung. Für eine nachhaltige Umgestaltung sind gezielte Aufenthaltsräume für unterschiedliche Nutzer*innengruppen zu schaffen, funktional und gestalterisch aufzuwerten und mit sozialer Infrastruktur zu unterlegen. Dabei sollte die Doppelrolle des Ortes als Transitraum und Aufenthaltsfläche gestärkt und durch klare Wegeführungen sowie Zonierungen unterstützt werden. Voraussetzung für eine gelingende Transformation ist eine abgestimmte Einbindung technischer und sozialer Anforderungen sowie eine kontinuierliche Beteiligung von Akteuren und Gemeinwesenarbeit, um Nutzungskonflikte langfristig zu minimieren und den Platz als urbanen Begegnungsraum zu qualifizieren.

03.03 GESPRÄCHE UND BEGEHUNGEN

Im Rahmen der Akteursbeteiligung wurden insgesamt fünf Interviews mit zentralen Ansprechpartner*innen geführt. Ergänzend dazu wurden an sechs unterschiedlichen Terminen strukturierte Beobachtungen vor Ort vorgenommen, um das Geschehen unmittelbar zu erfassen und ein umfassendes Bild der Situation zu gewinnen. Die Gespräche mit verschiedenen Akteur*innen wurden systematisch ausgewertet und auf zentrale, projektrelevante Themen und Fragestellungen hin analysiert.

Im Zentrum standen die Nutzungsmöglichkeiten und Herausforderungen des Bahnhofsvorplatzes, insbesondere mit Blick auf Aufenthaltsqualität, soziale Nutzung, Infrastruktur und mögliche zukünftige Entwicklungen. Dafür wurden folgende Gespräche und Begehungstermine durchgeführt:

GESPRÄCHE

- Gebietskoordination im Bezirksamt Lichtenberg
- DRK-Familien- und Beratungszentrum
- Geschäftsstraßenmanagement – die raumplaner
- SportJugendBildungsZentrum Lücke
- HVD-TagesTreff für Wohnungslose und Bedürftige
- Deutsche Bahn (DB)
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

BEGEHUNGEN

- Mo, 04.11.24 Wochentag, morgens, bewölkt und kühl
- Do, 05.12.24 Wochentag, nachmittags, bewölkt und kühl
- Do, 12.12.24 Wochentag, mittags, klar aber kalt
- Sa, 14.12.24 Wochenende, abends, kalter Regen
- Di, 07.01.25 Wochentag, vormittags, bewölkt
- So, 12.01.25 Wochenende, vormittags, Schönwetter

AUSWERTUNG DER GESPRÄCHE

Ein wiederkehrendes Thema laut der **Gebietskoordination Lichtenberg** war die frühere Situation rund um den Kältebahnhof. Diese prägte sowohl das Platzmanagement als auch die Arbeit des Runden Tisches, die stark auf akute Problemlagen fokussiert waren. Aktuell besteht aufgrund der ruhigeren Lage und vorhandener Unterstützungsstrukturen kein unmittelbarer Bedarf für eine Neuauflage dieser Formate. Auch die Idee eines Marktes oder marktähnlicher Nutzungen wurde verschiedentlich thematisiert. Obwohl konkrete Anläufe scheiterten, u.a. an fehlender Infrastruktur wie Starkstrom oder unklarer Zuständigkeit, bleibt das Konzept grundsätzlich attraktiv. Eine wichtige Erkenntnis der Gespräche war, dass Bedarfe nicht nur abgefragt, sondern auch auf Umsetzbarkeit hin geprüft werden sollten. Hier wird die laufende Bedarfserhebung positiv bewertet, da sie eine Brücke von der Ideensammlung hin zur Umsetzungsplanung schlägt.

Im Falle des **DRK-Familienzentrums** zeigte sich, dass die Idee eines familienfreundlichen Ortes am Bahnhofsvorplatz nicht tragfähig war. Der Standort wurde als ungeeignet bewertet. Es fehlten Grün- und Aufenthaltsflächen, die Hygieneproblematik vor dem Gebäude war gravierend, und das Ziel, ein „positives Gegengewicht“ zur Platzsituation zu schaffen, konnte nicht erreicht werden. Der Standort sei besser für eine Beratungsstelle geeignet, wie sie dort früher bereits existierte. Die Gespräche machen deutlich, dass funktionale Infrastruktur wie kostenfreie Toiletten, Urinalangebote und Maßnahmen zur Taubenregulierung elementar sind. Auch das Scheitern des Familienzentrums verweist auf tiefer liegende Nutzungskonflikte und die Notwendigkeit, Infrastruktur und Angebot aufeinander abzustimmen.

Seitens des **Geschäftsstraßenmanagements (GSM)** wird die Versorgungslage grundsätzlich als gut eingeschätzt. Die Weitlingstraße wird jedoch subjektiv als atmosphärisch weniger „lebendig“ wahrgenommen. Nutzungswünsche wie Markt oder Café seien eher emotional oder symbolisch motiviert und müssten in der Umsetzung auf Realisierbarkeit hin überprüft werden. Vorschläge wie ein Café mit sozialem Ansatz, eine Eisdiele oder ein Kiez-Leitsystem, das sowohl in den Stadtraum hinein als auch aus ihm heraus orientiert, wurden als konkrete Ideen eingebracht. Dabei wurde auch betont, dass infrastrukturelle Einschränkungen,

wie zu kleine Kioske oder fehlende Anschlüsse, berücksichtigt werden müssen.

Ein sehr spezifisches Nutzungsfeld stellt die Skaterlinse dar. Hier findet ein regelmäßiges Angebot für Kinder durch das „**Lücke-Mobil**“ statt, das trotz knapper Fläche und widriger Umstände gut angenommen wird. Die gleichzeitige Nutzung durch alkoholkonsumierende Personen wurde in den Gesprächen nicht als problematisch, sondern als potenziell integrierbar beschrieben. Eine besondere Herausforderung sei die Kombination unterschiedlicher Nutzungsbedarfe wie Skaten, Sitzen, Radabstellen und Durchwegung auf engem Raum. Wichtig sei, skategeeignete Flächen zu erhalten, Barrieren zur Straße zu schaffen und Licht- sowie Trinkwasserversorgung zu verbessern. Temporäre Skateelemente könnten eine flexible Ergänzung darstellen.

Der **TagesTreff des HVD** stellt mit seinem niedrigschwelligen Angebot eine zentrale Infrastruktur für Wohnungslose und arme Menschen dar. Neben Duschen, Essensausgaben und Sozialberatung wird vor allem ein sicherer, sichtbarer Ort zur Teilhabe geboten. Die Gespräche zeigen deutlich, dass eine starre räumliche Zonierung zur Trennung von Gruppen kritisch gesehen wird. Stattdessen sei eine vielfältige, hochwertige Aufenthaltsqualität anzustreben, die verschiedene Nutzungen ermöglicht. Als besonders dringlich wurden kostenfreie Toiletten und mehr Sitzgelegenheiten benannt. Es wurde davor gewarnt, marginalisierte Gruppen zu „verdrängen“, da deren Sichtbarkeit oft ein zentrales Element ihres Überlebens sei.

Auch seitens der **DB** wurde ein großes Interesse an der Gestaltung des Platzes signalisiert, obwohl das Unternehmen selbst keine Fläche auf dem Platz besitzt. Die Bahn befürwortet eine gute Einsehbarkeit zur Vermeidung von Angsträumen, zusätzliche Müll- und Sanitärangebote sowie Maßnahmen zur sozialen Belebung durch kulturelle oder kommerzielle Aktivitäten. Geplante Maßnahmen wie neue Fahrradstellplätze und ein Mikro-Depot ergänzen diese Perspektive. Gleichzeitig weist die DB auf technische und brandschutzrechtliche Limitierungen hin, die etwa eine Entsiegelung oder Bebauung bestimmter Bereiche einschränken.

Die **BVG** konzentriert sich in ihrer Perspektive vor allem auf die Nutzbarkeit des Platzes für ihren

Betrieb. Der Pausenbereich für das Personal ist von massiven Hygienemängeln betroffen, was zu konkreten Maßnahmen wie der geplanten Einzäunung und Zugangsbeschränkung führte. Auch zur zukünftigen Aufstellung von Ladestationen für Elektrobusse und einer damit verbundenen baulichen Umgestaltung des Südendes des Platzes gibt es konkrete Planungen. Die Haltung zu öffentlich zugänglichen Toiletten ist skeptisch, ihre Wartung und Pflege wird als kaum umsetzbar betrachtet. Eine Verlegung der Bushaltestellen zur Entlastung des Platzes wird technisch als nicht machbar eingeschätzt.

AUSWERTUNG DER BEGEGNUNGEN

Personen mit Schlafsäcken wurden vereinzelt unter der Lichtenberger Brücke, am Nordausgang des U-Bahnhofs (beides außerhalb des Untersuchungsbereichs) und am westlichen Ende des Vordachs (mit Zelt) beobachtet, insgesamt nie mehr als drei gleichzeitig. Der HVD bestätigte, dass sich im Sommer tagsüber teils größere Gruppen treffen, das Schlafen aber ganzjährig nur in kleinen Gruppen erfolgt. Eine Ausnahme war an einem sonnigen Sonntagvormittag ein Lager mit etwa acht Personen und vier Schlafplätzen, das am Montag verschwunden war.

Drei bis fünf Personen werden im Bahnhof oder auf dem Vorplatz mit großen Tüten angetroffen, vermutlich mit Schlafutensilien. Mobiler Hausrat (z. B. Einkaufswagen) ist selten; eine Ausnahme bildet das Zelt gegenüber dem Tagestreff, dessen Bewohner gut bekannt ist.

Größere Gruppen wurden nicht beobachtet; nur zweimal mehr als drei Personen: Vier Personen mit Alkohol vor dem Penny sowie eine kleine Gruppe mit Lautsprecher und Bier vor dem Dönerstand. Lärm oder aggressive Vorfälle gab es nicht. Auf mehreren Bänken sitzen meist 1–3 Personen, teils mit Getränken, teils möglicherweise obdachlos, teils in Arbeitskleidung. Morgens sind weniger Menschen mit Flaschen zu sehen, mittags die meisten.

Die meisten Fahrradständer werden genutzt, jedoch kaum Fahrräder über den Platz gefahren. Drei DB-Wägen stehen am Seiteneingang des S-Bahnhofs, weitere beim DRK-Zentrum und an der Böschungsmauer. Wenig genutzt sind Fahrradständer, die weit von Bahneingängen entfernt sind. Wege zwischen Bahnhofseingängen und

Straßenüberquerungen werden regelmäßig, aber mit geringer Intensität genutzt. Vor dem Penny wird häufig die Straße gequert, an der U-Bahnhof-Eingangstür entsteht teilweise „Stau“. Die Verbindung zu S- und Fernbahngleisen ist intensiv genutzt.

Passanten umfassen ältere Menschen mit Gehhilfen, Personen mit Koffern, Menschen mittleren Alters in Arbeitskleidung, weiße und migrantisch gelesene Personen mit Kinderwagen. Tätigkeiten beschränken sich meist auf Durchgang oder Warten an der Bushaltestelle. Zusätzlich essen oder trinken Menschen am Imbiss, einige sitzen allein oder in kleinen Gruppen auf Bänken.

Bei der WALL-Toilette wird keine Nutzung beobachtet, das Familienzentrum ist geschlossen, der Wasserbrunnen außer Betrieb. Geschäfte im U-Bahnhof und auf der Weitlingstraße sind geöffnet und in Nutzung. Zwei BVG-Kioske sind mit Bauzäunen abgesperrt, wodurch einige Fahrradständer und das Vordach nicht nutzbar sind. Mehrere Personen werden beim Ein- und Ausgehen beobachtet.

FAZIT

Die Begehungen sind jahreszeitlich geprägt und sollten zu anderen Zeiten wiederholt werden. Sie bestätigen Dokumente und Gespräche: Schwere Nutzungskonflikte oder Großgruppen, wie 2019 berichtet, sind nicht

vorhanden. Einzelpersonen und Kleingruppen konsumieren tagsüber Alkohol, in zwei Fällen auch in Gruppen. Schlafstätten sind vereinzelt vorhanden. Grundsätzlich ist der Vorplatz nutzbar, Probleme bestehen vor allem im subjektiven Sicherheits- und Ordnungsempfinden. Zudem ist das Platzerleben diffus: Wegeverbindungen sind nicht intuitiv, was z. B. das Abstellen von Fahrzeugen begünstigt. Die Weitlingstraße trennt den Vorplatz von Geschäften und dem stark frequentierten Supermarkt sowie der Skaterlinse ab, die nur marginal genutzt wird (zu zwei Zeitpunkten jeweils 1–2 Personen am Rand).

03.04 MASSNAHMEN UND THEMENSPEZIFISCHE AUFBEREITUNG

Während in den vorherigen Kapiteln Bedarfe, Einschätzungen und Empfehlungen im jeweiligen Kontext der Quellen dargestellt wurden, erfolgt in der folgenden Tabelle eine systematische Gliederung nach thematischen Handlungsfeldern (siehe Abb. 23). Ziel ist es, die unterschiedlichen Perspektiven und Anforderungen verschiedener Akteursgruppen zu bündeln und daraus übergeordnete planerische Konsequenzen abzuleiten. In der folgenden Tabelle werden die zentralen Erkenntnisse sowie die sich daraus ergebenden Handlungsempfehlungen nach Bereichen strukturiert zusammengefasst.

Handlungsfeld	Akteure / Gruppen	Bedarfe / Interessen	Planerische Konsequenzen
Aufenthaltsqualität & Gestaltung	Passant*innen, Anwohnende, Schüler*innen, BVG-Personal, DB	Sauberkeit, Sitzgelegenheiten, Licht, Grün, Schutz vor deviantem Verhalten	Möblierung, Begrünung, Lichtkonzept, Zonierung, Infrastruktur der Sauberkeit
Transit & Mobilität	BVG, DB, Pendler*innen, Fußgänger*innen, Schüler*innen	Ungehinderte Wege, sichere Querungen, Fahrradstellplätze, E-Roller, Ladeinfrastruktur	Wegesystem stärken, Übergänge sichern (z. B. Zebrastreifen), Mobilitäts-Hubs ordnen, Ladetechnik einbinden
Soziale Integration & Gemeinwesen	HVD, DRK, TagesTreff, Nutzer*innen mit Sucht-/Wohnungslosigkeit, Sozialträger	Niedrigschwellige Angebote, Rückzugsräume, Pissoirs, Hilfestrukturen, Sichtbarkeit ohne Verdrängung	Räume für spezifische Gruppen mit Infrastruktur (Bänke, Müll, Toiletten), soziale Betreuung sichern
Kinder & Jugend	Schule, Kinder- und Jugendprojekte (Lücke, Kinderring), Eltern	Schutz vor Gefahren, Bewegungsräume, keine Scherben/Urin, sichere Wege	Skaterfläche sichern/entwickeln, jugendgemäße Ausstattung, Querungen sichern, Betreuung durch Projekte stärken
Veranstaltungsnutzung & Aktivierung	Anwohnende, Kiezinitiativen, Gewerbe, Kulturakteure	Wochenmarkt, Feste, Cafés, Kulturformate, soziale Belebung	Zentrale Platzfläche freihalten und aktivieren (Strom/Wasseranschlüsse), temporäre Nutzungsformate einplanen
Ordnung & Sicherheit	Ordnungsamt, Polizei, Anwohnende, Schule	Präsenz, Prävention, Steuerung von deviantem Verhalten	Präsenz durch Aufsichtspersonal, keine toten Winkel, Rückzugsorte ordnen, Gestaltung gegen Angsträume
Infrastruktur & Betrieb	BVG, Bezirksamt, Facility Services	Ladepunkte, Personalräume, technische Einheiten möglichst platzsparend und nicht störend	Einbindung technischer Gebäude in Gesamtkonzept (Vermeidung neuer Barrieren), klare Abgrenzung und Einbindung prüfen

Abb. 23: Erörterte Handlungsfelder mit relevanten Akteuren, Bedarfen und planerischen Konsequenzen

03.05 WEITERE ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

Neben den Erkenntnissen aus der Unterlagensichtung und Akteursumfrage, lassen sich einige Aspekte nicht direkt in Maßnahmen übersetzen, sollten aber im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden. Nachfolgend werden diese kurz aufgelistet und erläutert.

Subjektives Unsicherheitsgefühl vs. Rechte vulnerabler Gruppen:

Gefühle von Unwohlsein und Unsicherheit sind ernst zu nehmen und planerisch zu adressieren. Gleichzeitig gilt es, die Bedürfnisse derjenigen zu berücksichtigen, die oft als bedrohlich wahrgenommen werden, aber selbst nur begrenzte Alternativen haben. Ihre bloße Anwesenheit darf nicht sanktioniert werden. Nur übergriffiges Verhalten rechtfertigt Eingriffe. Da der Platz bereits Infrastrukturen wie Tagestreff, Toilette, Supermarkt, Wasserspender und Wetterschutz bietet, und mit der BUTZE ein weiteres Angebot hinzukommt, empfiehlt sich eine Zonierung: unterschiedliche Nutzungen sollten räumlich klar erkennbar und wohnungslose Personen nicht ausgeschlossen, sondern in qualifizierte Aufenthaltsbereiche eingebunden werden. Fehlt diese Struktur, sind Nutzungskonflikte zu erwarten.

Unordnung durch zerschneidende Elemente:

Ein Mangel an Orientierung entsteht durch bauliche Barrieren wie die Weitlingstraße mit haltenden Bussen, fehlende Übergänge, das DRK-Haus oder die umzäun-

ten Kioske. Da diese Elemente nicht einfach entfernt werden können, sollten sie produktiv in eine Zonierung einbezogen werden: Wo können sie als natürliche Abgrenzungen dienen, wo müssen Barrieren reduziert oder Leitsysteme ergänzt werden?

Aktuelle und potenzielle Nutzungen:

Der Platz wird derzeit vor allem durchquert, zum Warten oder Essen genutzt; auch der Aufenthalt auf Bänken (häufig mit Getränken) und dienstliche Nutzungen (z. B. BVG-Pausen, DB-Parkplätze) prägen das Bild. Diese bestehenden Nutzungen sollten qualifiziert oder in Einzelfällen (wie das Parken) reduziert werden. Neue Nutzungen (z.B. Freizeitangebote) sind spekulativ und bergen das Risiko, kaum angenommen zu werden. Je weiter sie vom heutigen Nutzungsverhalten entfernt sind, desto sorgfältiger muss geprüft werden, welche Voraussetzungen für eine erfolgreiche Etablierung erfüllt sein müssen.

Einbindung temporärer und kommerzieller Angebote:

Temporäre soziale Angebote wie das Lücke-Mobil oder der Kinderring haben Potenzial, da sie unabhängig von wirtschaftlichem Erfolg arbeiten. Kommerzielle Nutzungen können soziale Funktionen erfüllen, bringen aber auch die Gefahr mit sich, andere Nutzergruppen, z. B. nicht-konsumierende Menschen oder solche auf dem Weg zur Bahn, zu verdrängen. Auch wohnungslose Menschen können dadurch ungewollt ausgeschlossen werden.

04 AUSWERTUNG UND ENTWICKLUNGSKONZEPT

Die Auswertung der thematisch gegliederten Bestandsanalysen verdeutlicht sowohl die vielfältigen Potenziale als auch die erheblichen Herausforderungen des betrachteten Stadtraums. Im Zentrum steht ein innerstädtischer Platz, der trotz seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt und seiner Lage im urbanen Kontext aktuell weit hinter seinem möglichen Entwicklungspotenzial zurückbleibt. Stärken und Potenziale lassen sich in mehreren Bereichen identifizieren.

Besonders hervorzuheben ist die vorhandene Infrastruktur, die durch angrenzende Einzelhandelnutzungen und soziale Einrichtungen eine funktionale Grundlage bietet, die für eine nachhaltige Entwicklung genutzt werden kann. Auch die intermodale Mobilität ist bereits heute durch eine Mobilitätsstation, Pendlerangebote und die Funktion des Ortes als Verkehrsknotenpunkt gegeben. Diese Infrastruktur bildet eine gute Ausgangsbasis für weiterführende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Vernetzung von Mobilitätsformen und Förderung aktiver Mobilität. Ökologisch weist der Ort trotz hoher Versiegelung erste Ansätze zur Entsiegelung und Begrünung auf. Besonders hervorzuheben sind die Potenziale zur Umnutzung untergenutzter Flächen, die Wärmebelastung (Wärmeinseleffekt) sowie die Möglichkeit zur Ausweitung des bestehenden Baumbestands, insbesondere auf der Nordseite des Platzes und im Bereich der sogenannten „Skaterlinse“. Auch aus gestalterischer Perspektive bestehen Entwicklungsspielräume. Der Straßenquerschnitt der Weitlingstraße bietet Potenzial zur Neuordnung, was sowohl verkehrsplanerisch als auch stadträumlich zur Verbesserung der Situation beitragen kann. Darüber hinaus bestehen Chancen zur ökologischen Aufwertung bestehender Nutzungen und zur Qualifizierung des öffentlichen Raums. Der gute Lichteinfall auf der Platzfläche unterstützt die Aufenthaltsqualität und eröffnet Gestaltungsmöglichkeiten. Die im Umfeld bereits umgesetzten oder angestoßenen Entwicklungen, z.B. durch die Einrichtung der BUTZE, weisen zudem auf eine beginnende Transformation hin. Diese kann genutzt werden, um den Ort als qualitativen Schwellenraum zwischen Verkehr, Wohnen, Arbeiten und Freizeit zu etablieren und unterschiedliche Nutzergruppen besser zu integrieren.

Demgegenüber stehen jedoch erhebliche Schwächen und Risiken, die eine Weiterentwicklung behindern. Eine der größten Herausforderungen stellt der Klimawandel dar. Bereits heute ist der Platz aufgrund seiner Lage in einer topographischen Senke sowie des hohen Versiegelungsgrads und des geringen Grünanteils bei Starkregenereignissen akut überschwemmungsgefährdet. Die Dringlichkeit zur Umsetzung klimaresilienter Maßnahmen ist entsprechend hoch.

Auch im Bereich Nutzung und Aufenthaltsqualität zeigen sich erhebliche Defizite. Es fehlt eine klare Ankernutzung mit starker Anziehungskraft; bestehende Nutzungen, z.B. durch das DRK, die Toilettenanlage der BVG oder das angrenzende Bahnareal, sind vom Platzgeschehen abgekoppelt und tragen kaum zur Belebung bei. Die aktuelle Nutzung ist willkürlich organisiert, bestimmte Nutzer*innengruppen dominieren einzelne Bereiche, was zu einer unausgewogenen sozialen Nutzung und mangelnder sozialer Kontrolle führt. Dies verstärkt den negativen Eindruck des Raums als unattraktivem Ort ohne klare Funktion oder Aufenthaltsqualität.

Auch ungeordnete Fahr- und Parkbewegungen, insbesondere durch Mitarbeitende der Bahn oder des Roten Kreuzes, verschärfen die Nutzungsprobleme. Stadträumlich ist der Platz fragmentiert und isoliert. Die Zugangssituationen sind unübersichtlich, die Abschottung am westlichen und nördlichen Platzrand durch Bahnflächen und Bundesstraße verhindert eine offene Raumwirkung. Zudem teilt die Weitlingstraße den Platz in zwei unverbundene Teilflächen, ohne visuelle oder funktionale Bezüge. Die Standflächen für pausierende BVG-Busse verstärken diesen Trenneffekt zusätzlich. Nicht zuletzt stellt die hohe Verkehrs- und Immissionsbelastung ein zentrales Hindernis dar. Die Dominanz motorisierten Verkehrs (fahrend und ruhend) führt zu Lärm, Luftverschmutzung und einer unattraktiven Umgebung, die weder zum Verweilen noch zur sozialen Interaktion einlädt.

Im Fazit zeigt sich ein Ort mit großem Entwicklungspotenzial, das jedoch nur durch ein integratives und mehrdimensionales Planungskonzept ausgeschöpft werden kann. Entscheidend wird sein, die vorhandenen

Stärken, insbesondere die gute infrastrukturelle Ausgangslage und die vorhandenen ökologischen sowie gestalterischen Spielräume, strategisch zu nutzen und gleichzeitig den bestehenden Schwächen mit gezielten, robusten Maßnahmen entgegenzuwirken. Eine ökologische und soziale Neuausrichtung, die auf Entsiegelung, Durchgrünung, funktionale Umstrukturierung und stärkere Einbindung der Umgebung setzt, kann langfristig zu einer signifikanten Aufwertung des Ortes führen.

04.01 SWOT ANALYSE

Die SWOT-Analyse macht deutlich, dass der Platz durch seine zentrale Lage am Verkehrsknotenpunkt des S- und U-Bahnhofs Lichtenberg ein bedeutendes städtebauliches Potenzial aufweist. Die unmittelbare Nähe zu sozialen Einrichtungen, Nahversorgung sowie der Zugang zu intermodalen Angeboten wie der JELBI-Station machen den Standort verkehrlich und infrastrukturell besonders wertvoll.

Auch die umliegenden Entwicklungen (z.B.) neue Nachbarschaftsinitiativen wie die BUTZE schaffen Chancen zur sozialen Belebung. Die örtlichen Gegebenheiten bieten trotz aktuell hoher Versiegelung gute Voraussetzungen für eine ökologische Aufwertung. Der Platz verfügt über Restflächen und wenig genutzte Zonen,

die entsiegelt und begrünt werden können. Der vorhandene Baumbestand auf der Nordseite sowie die gute Belichtung stärken das mikroklimatische Potenzial. Diese Flächen können gezielt genutzt und aufgewertet werden, um Hitzewirkung zu mildern und neue Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Dennoch bestehen erhebliche strukturelle und funktionale Schwächen: Der Platz ist durch die stark befahrene Weitlingstraße sowie die angrenzende Bundesstraße zerschnitten, was zu einer unklaren Orientierung, eingeschränkter Zugänglichkeit und mangelndem stadträumlichem Zusammenhang führt. Besonders die visuelle und physische Trennung zwischen Ost- und Westseite schwächt das Gesamtbild. Auch die Dominanz des motorisierten Verkehrs, fehlende attraktive Ankernutzungen und konfliktrträgige Aufenthaltszonen (z. B. durch unregelmäßige Nutzung oder Wildparken) wirken sich negativ auf die Qualität des Ortes aus. Zudem stellen klimatische Herausforderungen wie die hohe Versiegelung, geringe Versickerungsflächen und die Lage in einer topografischen Senke ein Risiko bei Starkregen dar. In Verbindung mit der sozialen Durchmischung und fehlender sozialer Kontrolle entsteht eine komplexe Gemengelage, die durch gezielte gestalterische, funktionale und ökologische Maßnahmen adressiert werden muss. Die SWOT-Analyse unterstreicht somit die Dringlichkeit, aber auch die vielfältigen Möglichkeiten einer nachhaltigen und integrierten Aufwertung des Platzes.



Abb. 24: Ergebnisse der SWOT-Analyse

04.02 LEITBILDER

Auf Grundlage der Auswertung der Bestands- und Potenzialanalyse wurden Leitbilder für die zukünftige Entwicklung des Platzes formuliert. Diese gliedern sich in die vier zentralen Themenfelder Verkehr, Freiraum/ Städtebau, Ökologie/Klima/Nachhaltigkeit sowie Soziales/Nutzungen und bilden den strategischen Rahmen für die geplante Aufwertung.

- Klare Wegeführung und Verbindungen zwischen den Bahnhofseingängen
- Stärkung der Multimodalität (JELBI-Station) und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
- Erhöhung der Anzahl der Fahrradstellplätze an den Bahnhofseingängen
- Reduktion des wilden Parkens durch klare Bereichstrennung und Kennzeichnung
- Aufwertung der Straßenquerungen

VERKEHR

ÖKOLOGIE & KLIMA

- Erhöhen und Optimieren der klimatisch wirksamen Oberflächen/ Grünstrukturen zur Verbesserung des Mikroklimas
- Reduktion der Versiegelung, Erhöhen der durchlässigen/ versickerungsfähigen Oberflächen
- Anwendung des Schwammstadt-Konzeptes (Maßnahmen zur Retention/ Versickerung des gesamten im Platzbereich anfallenden Regenwassers)
- Erhöhung des Grünvolumens (Schattenwirkung, Verdunstung, Reduktion der Versiegelung, Kühlwirkung) zur Klimaanpassung
- Begrünung von Kleinarchitektur wie z.B. Haltestellen, Dächern und Wänden
- Verwendung nachhaltiger Materialien/ Elemente
- Stärkung der Biodiversität und Umweltbildung durch bspw. Insektenhotels

- Aufwerten des Vorplatzes als Aufenthaltsraum für alle Altersgruppen
- Stärken der städtebaulichen Struktur durch Auflösen von Barrierewirkungen
- Verbessern des Bezugs zum S-Bahnhof (Schaffen weiterer Verbindungen)
- Einbinden der Bestandsbebauung durch Optimierung der umgebenden Freiraumgestaltung
- Schaffen einer Ankernutzung am Platz mit deutlicher Außenwirkung (Café/ Marktnutzung)
- Verbesserung der Beleuchtung im Bereich der Skaterlinse
- Konzeptionell stärkere Einbeziehung der Skaterlinse trotz bestehender Höhenunterschiede durch unattraktive Gestaltung

FREIRAUM & STÄDTEBAU

NUTZUNG

- Berücksichtigung einer diversen Akteurs- und Nutzer*innenstruktur auf und in der Umgebung des Platzes
- Schaffen von Angeboten für kurzen Aufenthalt und Aktivitäten für alle Alters- und Nutzer*innengruppen
- Stärkung der Angebote zum kurzen Verweilen
- Integration von Angeboten für die tägliche Versorgung (Marktstände, Paketstation, etc.)
- Multifunktionale Ausgestaltung der Skaterlinse als Treffpunkt für diverse Alters- und Nutzer*innengruppen
- Wiedernutzbarmachung und Einbeziehung der bestehenden Kioskbauten zur Stärkung der Erdgeschosszonen und Belebung des Platzes

04.03 KONZEPT

Für die weitere Planung wurde das Untersuchungsgebiet in die folgenden 4 Bauabschnitte (BA) untergliedert:

- BA 1.1: Südwestlicher Bahnhofsvorplatz, Bereich zwischen S-Bahn-Eingang und zentraler Buswarte-häuschen
- BA 1.2: Zentraler Bahnhofsvorplatz, mit U-Bahn Eingängen, DRK-Gebäude und BVG-Bushaltestellen
- BA 2.1.: Bereich um die Skaterlinse
- BA 2.2.: Parkplatz mit Jelbi Mobilitätsstation

Nachfolgend werden die einzelnen Flächenkonzepte der Bauabschnitte erläutert, ein Übersichtsplan der Bauabschnitte befindet sich in Anhang 3, die Flächen-nutzungskonzepte in Anhang 4.

BA 1.1 konzentriert sich auf den nordwestlichen Randbereich entlang der Bahninfrastruktur und zeichnet sich durch eine ausgewogene Gliederung in Nutzung, Aufenthalt und Mobilität aus (siehe Abb. 25). Der Bereich „Nutzung“ wird punktuell durch funktionale Elemente wie ein Trafohäuschen der BVG, eine öffentliche Toilette sowie kleinere Versorgungsbauten besetzt. Den größten Flächenanteil nimmt der Bereich „Grün/Aufenthalt“ ein: extensive Grünflächen mit Baumpflanzungen, Sitzmöglichkeiten, Staudenbeeten und „begrüntem“ Belägen (Grünfugenpflaster) fördern die Aufenthaltsqualität und leisten zugleich einen Beitrag zur ökologischen Aufwertung. Fassadenbegrünungen ergänzen das grüne Erscheinungsbild. Im Bereich „Verkehr/Mobilität“ sind entlang der Bahn zahlreiche Fahrradstellplätze vorgesehen, die insbesondere die intermodale Erreichbarkeit stärken. Die primären Bewegungsrichtungen verlaufen klar gegliedert entlang der begrünten Platzkante und sichern eine gute Orientierung sowie eine durchlässige Erschließung.

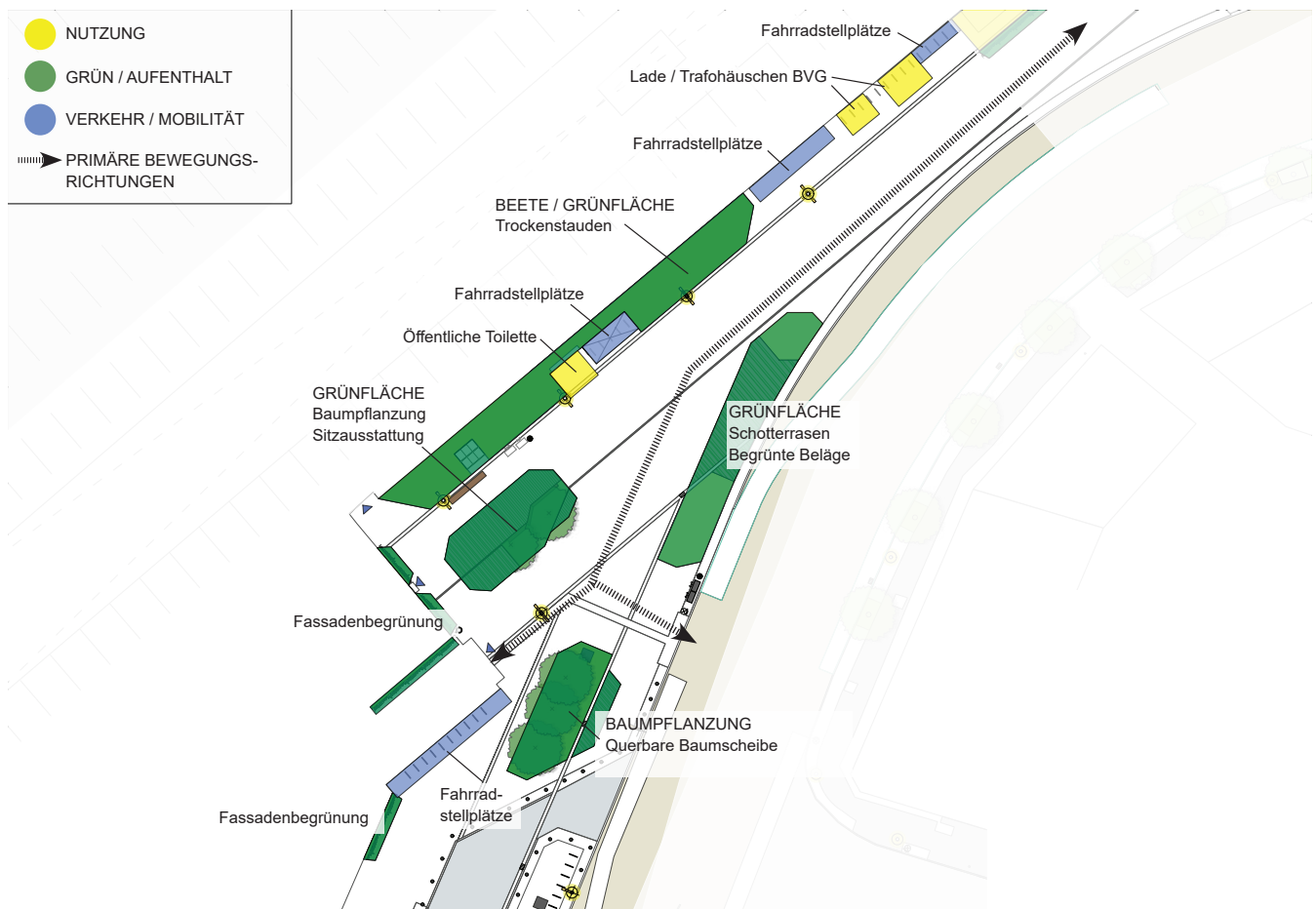


Abb. 25: Flächenkonzept im BA 1.1 (maßstabslos)

BA 1.2 weist einen deutlich ausgeprägten Nutzungsbe-
reich auf, der sowohl als potenzieller Ort für eine Markt-
nutzung oder ein Bürgercafé als auch als wichtiger
Durchquerungsraum dient (siehe Abb. 26). Entlang der
nördlichen Platzränder sind Stellflächen für Fahrräder
und Angebote der Mikromobilität vorgesehen, was die
intermodale Erreichbarkeit weiter stärkt. Zwischen Platz-
fläche und Gleisanlagen werden die bestehenden Con-
tainerbauten, genutzt durch die BVG sowie einen Kiosk,
um zusätzliche Grünelemente ergänzt. Eine großzügi-
ge Grünfläche mit Sitzmöglichkeiten schirmt den Platz
nach Süden zur verkehrsreichen Weitlingstraße hin ab
und schafft einen ruhigen Aufenthaltsbereich. Im Nord-
osten entsteht eine große, zusammenhängende Aufent-
halts- und Spielfläche, die mit vielfältiger Begrünung,
Baumpflanzungen und Möblierung zur Durchmischung
der Nutzer*innengruppen und zur Steigerung der Auf-
enthaltsqualität beiträgt. Die primären Bewegungsach-
sen werden gezielt freigehalten und verknüpfen die
Wartebereiche des ÖPNV mit den Zugängen zu S- und
U-Bahn. Entlang der Weitlingstraße wird die verkehrli-
che Organisation durch neue Wart- und Ladezonen für
den Busverkehr optimiert.

Im BA 2.1 wird der Bereich rund um die Skaterlinse neu
strukturiert und aufgewertet (siehe Abb. 27). Entlang der
Wönnichstraße sowie am Übergang zum angrenzenden
Supermarktparkplatz entstehen potenzielle Flächen für
Versickerungsmulden, wodurch ein wichtiger Beitrag zur
Regenwasserbewirtschaftung geleistet wird. Durch eine
Reduktion der Verkehrsfläche an der Wönnichstraße
kann die bestehende verkehrsberuhigte Zone vor der
Grundschule ausgeweitet und damit die Aufenthaltsqua-
lität weiter verbessert werden. Die zentrale Fläche des
bisherigen Skatebereichs wird künftig flexibler genutzt:
Während Teilflächen weiterhin für sportliche Aktivitäten
wie Skaten, Calisthenics, Streetball oder Tischtennis
vorgesehen sind, wird ein Großteil in eine multifunktio-
nale Grünfläche umgewandelt. Diese kann als Rasen-
spielfläche oder Liegewiese genutzt werden und schafft
damit ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Bewe-
gung, Erholung und ökologischer Aufwertung. Die west-
liche Böschungsmauer wird zusätzlich mit Sitzelemen-
ten ausgestattet, sodass eine weitere Aufenthaltszone
entsteht.

LEGENDE

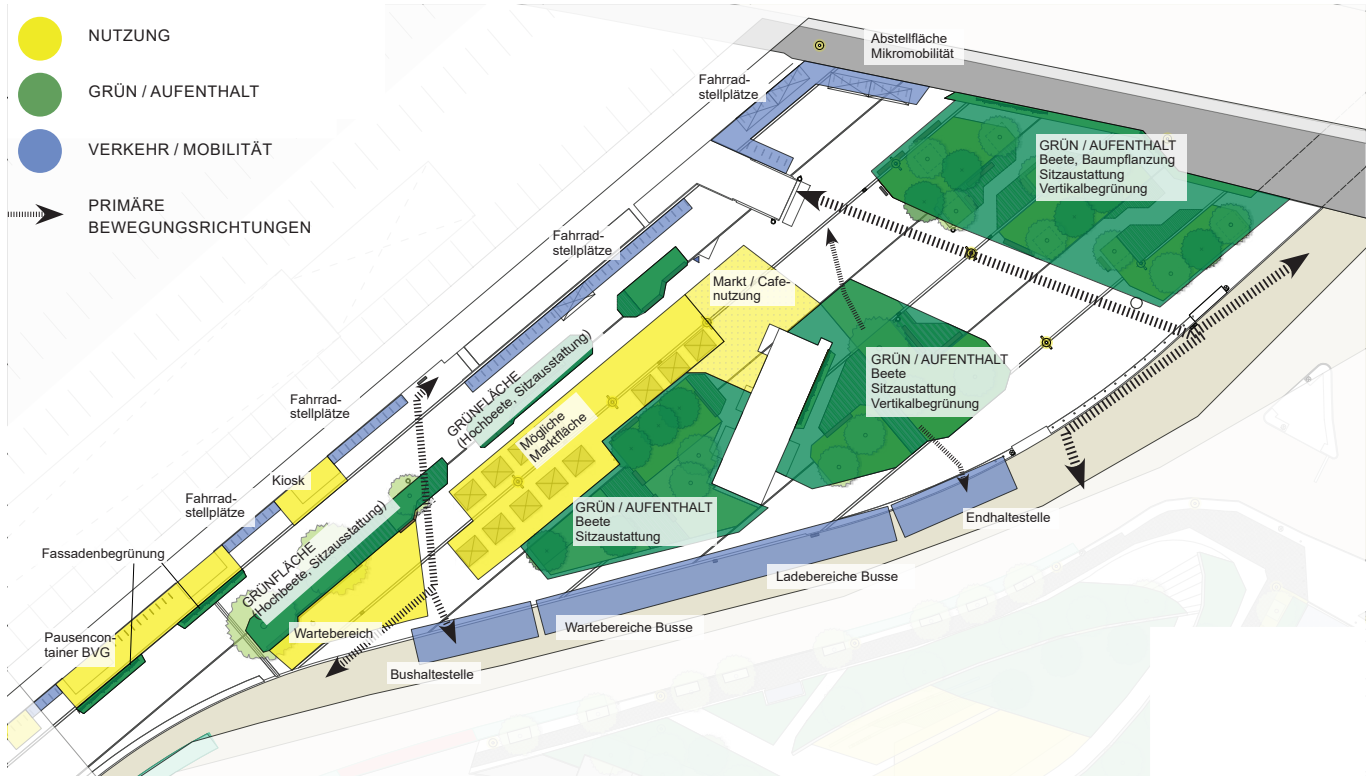


Abb. 26: Flächenkonzept im BA 1.2 (maßstabslos)



Abb. 27: Flächenkonzept im BA 2.1 (maßstabslos)

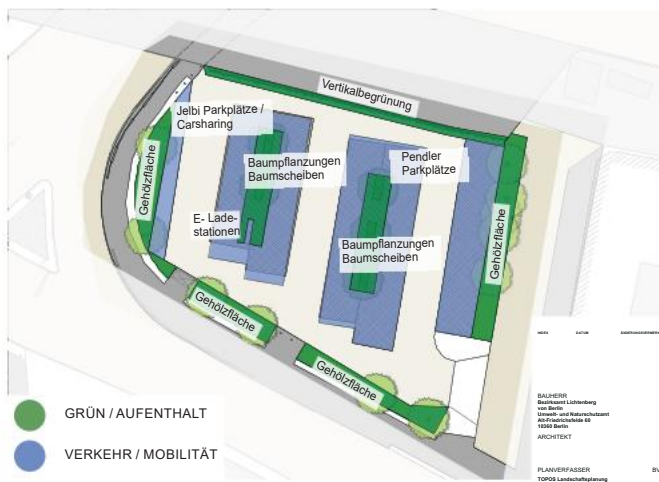


Abb. 28: Flächenkonzept im BA 2.2 (maßstabslos)

Im BA 2.2 wird der bestehende Pendlerparkplatz umgestaltet (siehe Abb. 28). Die Fläche bleibt weiterhin vorwiegend dem ruhenden Verkehr vorbehalten, wird jedoch durch begrünte Zonen gegliedert. Entlang der Böschungsmauer zur B1 wird eine ergänzende Vertikalbegrünung vorgeschlagen. Innerhalb der Parkfläche werden vereinzelt Baumpflanzungen integriert, die zur Verschattung beitragen. Im Übergang zur Mobilitätsstation wird eine kleine Fläche für Sharing-Angebote vorgesehen. Der Übergang zwischen Carsharing, Bikeshaaring und E-Rollern wird gestärkt, wodurch multimodale Mobilität gefördert und der Standort als Umsteigepunkt weiter qualifiziert wird. Der gesamte Bereich bleibt funktional geprägt, erhält jedoch durch zusätzliche Begrünung eine gestalterische und klimatische Aufwertung.

04.04 KONZEPTVARIANTEN

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts wurden zwei Vorentwurfsvarianten konzipiert und diskutiert. Beide Varianten finden sich in Anhang 5. Aus den vorgestellten Varianten wurde eine integrative Lösung entworfen. Diese wurde als konkreter Vorschlag eines Vorentwurfs weiterentwickelt. Die Varianten reagieren umfassend auf

die zuvor identifizierten Herausforderungen und Potenziale des Platzraums. Sie zeigen eine tiefgreifende Umstrukturierung des Bereichs mit dem Ziel, Aufenthaltsqualität, ökologische Funktionen, soziale Nutzbarkeit und verkehrliche Organisation signifikant zu verbessern. Die wesentlichen Elemente der Planung lassen sich in drei Kategorien gliedern: Freiraum und Klima, Verkehr und Mobilität sowie Nutzung und Ausstattung.

VARIANTE 1

Die Planung sieht eine deutliche Entsiegelung großer Flächen vor, die heute versiegelt oder untergenutzt sind. Dadurch entsteht Raum für neue Baumpflanzungen, Rasenflächen, Staudenpflanzungen und eine ökologische Bodenverbesserung. Die Trennung des Platzes in Ost- und eine Westhälfte wird durch neue Sichtach-

sen, Wegebeziehungen und Begrünung gestalterisch gemildert. Die Bushaltestellen werden optimiert, wobei die Aufstellflächen der Busse durch klar definierte Bereiche besser in den Platz integriert werden. Gleichzeitig wird der Parkplatz und die Jelbi-Station durch ein verbessertes Beschilderungskonzept stärker angebunden. Die Ladeinfrastruktur für die E-Busse der BVG (Lade- und Traföhäuschen) wird in dieser Variante westlich

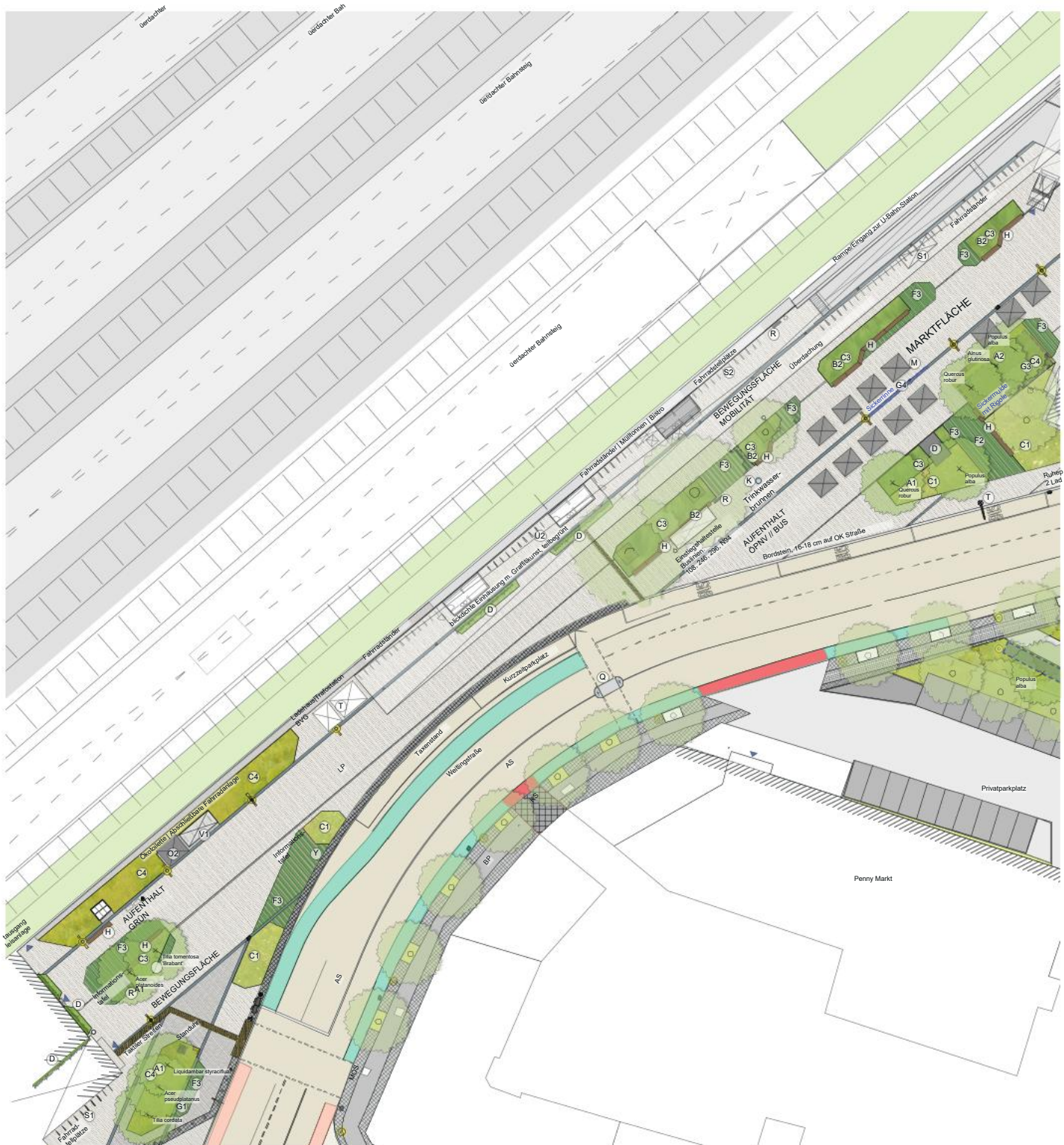


Abb. 29: Vorentwurf Variante 1 (maßstabslos)

des Vordachs positioniert. Durch die Einrichtung von Spiel- und Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten und Möblierung kann eine deutliche Aufwertung erzielt werden. Im südlichen Teil wird zudem die Errichtung einer öffentlichen (Trocken-)Toilette vorgeschlagen. Diese Elemente adressieren direkt die derzeit eingeschränkte Aufenthaltsqualität und die willkürliche Anordnung der bisherigen Nutzungen. Eine temporäre Marktnutzung ist

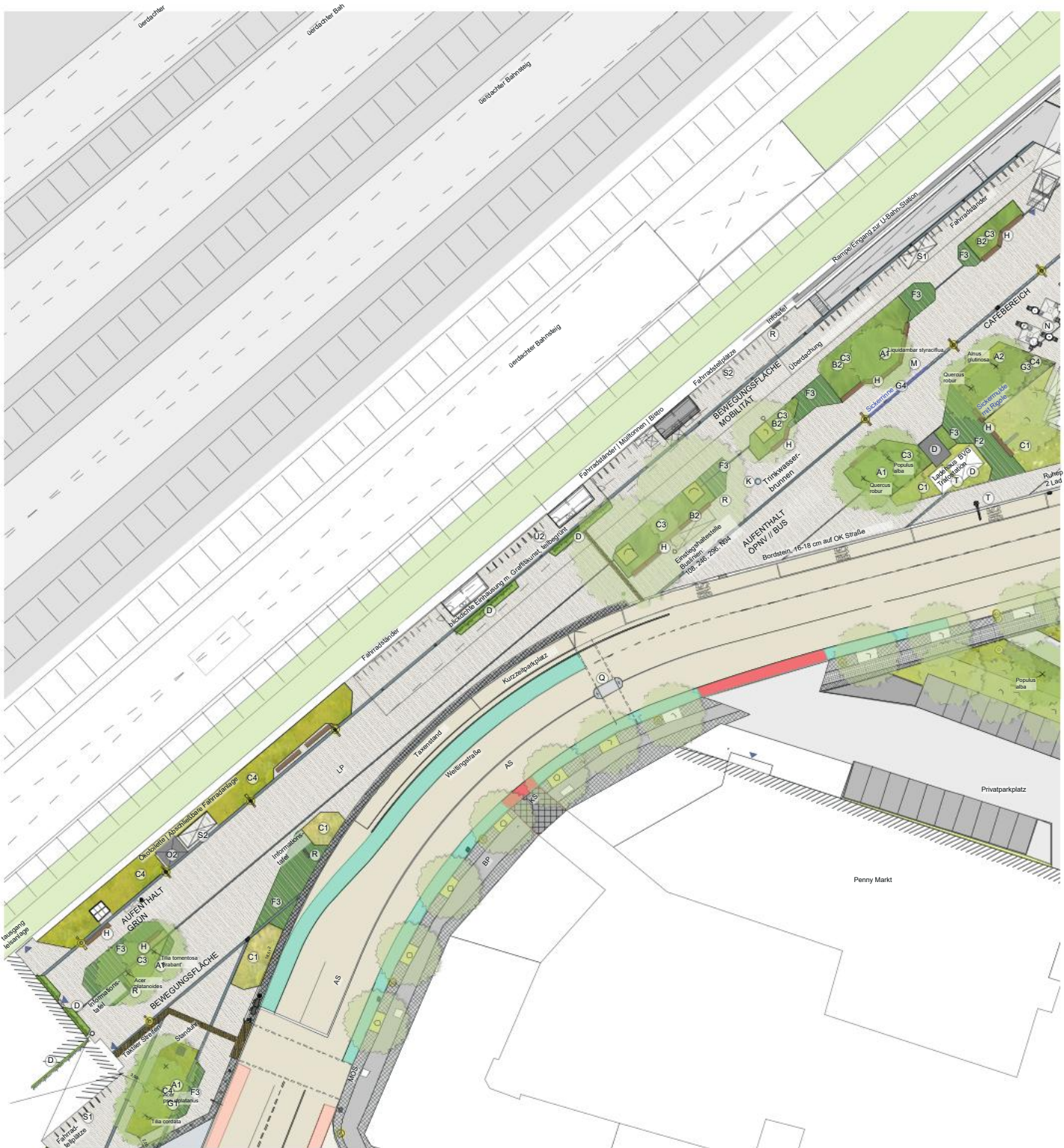
ebenfalls vorgesehen. So wird dem sozialen Missstand der einseitigen Platznutzung begegnet, indem neue, diverse Nutzungsangebote geschaffen werden. Die Skaterlinse wird zu großen Teilen entsiegelt. Es entstehen ein Rasenbereich mit Baumpflanzungen, erweiterte Grünflächen, sowie ein Sportfeld für Calisthenics. Ein Trinkbrunnen, Beleuchtung und Sitzelemente sorgen für eine zusätzliche Aufwertung.



VARIANTE 2

Variante 2 orientiert sich an den gleichen Grundprinzipien wie Variante 1, setzt jedoch bei der Raumaufteilung und Flächennutzung andere Schwerpunkte. Auch in dieser Variante sind umfassende Entsiegelungsmaßnahmen vorgesehen. Der südliche Platzbereich wird begrünt, die bestehenden Stau-

denbeete entlang der Platzkante leicht erweitert. Im Unterschied zu Variante 1 werden die Aufenthaltsbereiche im nördlichen Platzabschnitt durch größere, zusammenhängende Grünflächen gestaltet. Anstelle von Grünfugenpflaster kommt hier wasserdurchlässiger Tennenbelag zwischen den Pflanzflächen zum Einsatz. Baum-, Gräser- und Trockenstaudenpflanzungen strukturieren die grünen Zonen und tragen zur Verbesserung



des Mikroklimas bei. Die Integration von Grünstrukturen bleibt wie in Variante 1 zentral für die klimatische Resilienz sowie die Minderung von Hitze- und Überflutungsrisiken. Die Vorplatzfläche ist insgesamt nutzungsflexibel gestaltet: Neben Sitzgelegenheiten und Beleuchtung sind auch eine potenzielle Cafénutzung sowie öffentliche Toiletten vorgesehen. Die Lade- und Trafohäuschen der BVG werden in dieser Variante in den

Bereich der bestehenden WALL-Toilette integriert. Die Skaterlinse wird durch zusätzliche Elemente wie Kickerboxen oder einen Pumptrack interessanter gestaltet. Ein Teilbereich wird entsiegelt und zu einer Rasenfläche mit Baumpflanzungen umgewandelt. Die Gestaltung des Parkplatzes entspricht in beiden Varianten dem gleichen Planungsansatz.



04.05 FLÄCHENBILANZ

Die Flächenbilanz verdeutlicht die qualitative und quantitative Aufwertung des Untersuchungsgebiets durch die geplanten Umgestaltungen. Im Bestand besteht das Plangebiet aus rund 14.500 m² Erschließungsflächen, von denen etwa 4.050 m² vollversiegelt sind. Hinzu kommen weitere 9.100 m² teilversiegelte Flächen, vorwiegend aus Pflasterbelägen mit begrenzter Versickerungsleistung. Zusammen ergeben sich 10.420 m² versiegelte Flächen. Der unversiegelte Anteil, bestehend aus Baumscheiben, Gehölzstreifen und kleineren Grünflächen, liegt bei lediglich 1.350 m², was ca. 9 % der Gesamtfläche entspricht (siehe Abb. 33). Alle Flächenbilanzpläne finden sich in Anhang 6a, eine Tabelle zur Flächenbilanz in Anhang 6b.

In Planungsvariante 1 reduziert sich der vollversiegelte Flächenanteil deutlich auf 2.870 m², ergänzt durch 8.780 m² teilversiegelte Fläche. Davon sind 1.050 m² der umgewandelten Flächen mit weiten Fugen ausgestattet (Grünfugenpflaster), wodurch sie durch ihre erhöhte Versickerungsleistung ökologisch günstiger wirken. Die umgerechnete Gesamtsumme der versiegelten Flächen sinkt auf 8.648,5 m². Gleichzeitig steigt der un-

versiegelte Flächenanteil auf 2.850 m², was einem relativen Zuwachs von 111 % im Vergleich zum Bestand entspricht. Der Anteil unversiegelter Flächen an der Gesamtfläche erhöht sich damit von vorher rund 9 % auf ca. 20 % (siehe Abb. 31, Abb. 33).

Variante 2 weist mit 3.070 m² einen etwas höheren Anteil an Vollversiegelung auf und kommt bei 7.680 m² teilversiegelter Fläche (davon 720 m² mit weiten Fugen) auf eine umgerechnete Gesamtversiegelung von 8.698 m². Dennoch wächst auch hier der unversiegelte Flächenanteil deutlich auf 3.030 m², was einem Zuwachs von 124 % im Vergleich zum Ausgangszustand entspricht. Der relative Flächenanteil unversiegelter Flächen steigt damit auf rund 21 % (siehe Abb. 32, Abb. 33).

In beiden Varianten wird die Gesamtversiegelung um rund 1.700 m² (ca. 12 %) reduziert. Die Planung erzielt somit eine substanzielle Entlastung der Platzfläche im Hinblick auf Hitzeentwicklung, Wasserabfluss und ökologische Durchlässigkeit. Der Zuwachs unversiegelter Flächen um mehr als das Doppelte (Variante 1) bzw. mehr als das Zweieinhalbfache (Variante 2) stellt einen entscheidenden Beitrag zur Klimaanpassung und zur funktionalen Aufwertung des Stadtraums dar.



Abb. 31: Flächenbilanz Variante 1 (maßstabslos)

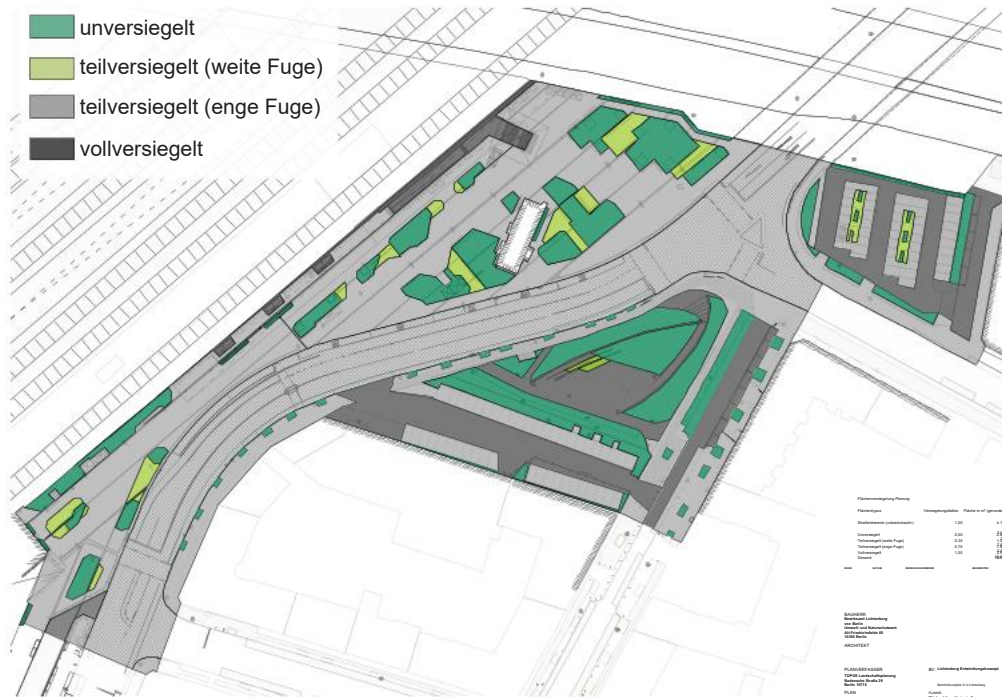


Abb. 32: Flächenbilanz Variante 2 (maßstabslos)

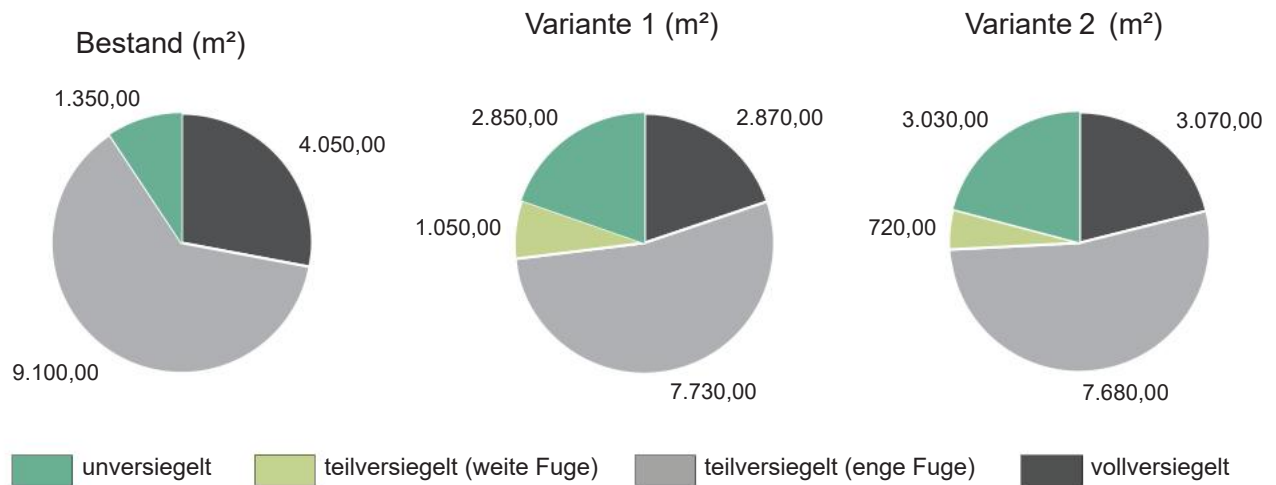


Abb. 33: Flächenbilanz vom Bestand sowie der Planungsvarianten im Vergleich

04.06 MASSNAHMEN

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts wurde ein detaillierter Maßnahmenliste (Anhang 7a) sowie ein ergänzender Maßnahmenkatalog (Anhang 7b) erstellt, um die Vergleichbarkeit der einzelnen Maßnahmen zu erleichtern. Dabei wurden alle Maßnahmen hinsichtlich ihres Planungshorizonts, des Kostenaufwands, ihrer Wirkung und Kombinierbarkeit beschrieben und kategorisiert. Darüber hinaus wurden konkrete Hinweise und Handlungsschritte für eine erfolgreiche Umsetzung ausgearbeitet.

PLANUNGSHORIZONTE UND REALISIERUNGSZEITRÄUME

Die geplanten Maßnahmen verteilen sich auf kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungszeiträume. Zahlreiche gestalterische Eingriffe wie Entsiegelung durch wasserdurchlässige Beläge, kleinere Begrünungen wie Blühstreifen oder Schotterrassen, Sitzangebote oder Möblierung lassen sich kurzfristig und ohne tiefgreifende Abstimmungen realisieren. Mittelfristig zu verortende Maßnahmen betreffen vor allem infrastrukturelle Ergänzungen, z.B. der Bau von Trinkwasserstellen, Spielangeboten oder überdachten Fahrradstellplätzen.



© Grijsen GmbH

Abb. 36: Hochbeete aus wetterfestem Stahl mit Sitzumfassung



© Andrea Tanner

Abb. 37: Blühflächen



© TOPOS

Abb. 34: Schotterrassen



© Andrea Gion Saluz | Stadt und Grün

Abb. 35: Baumpflanzung mit Gräser-Unterpflanzung

Als langfristig einzustufen sind Maßnahmen mit höherem Abstimmungs- oder Genehmigungsaufwand, wie der Umbau von Ladeinfrastruktur für E-Busse, Fassadenbegrünungen größerer Gebäude, öffentliche Toiletten mit Anschlusspflicht oder größere Eingriffe in das Leitungsnetz. Der Entwurf berücksichtigt diese Staffelung und erlaubt eine sukzessive Umsetzung.

KOSTENSTRUKTUR

Die Maßnahmen sind hinsichtlich der Kostenschätzung differenziert ausgearbeitet. Viele gestalterische und freiraumbezogene Maßnahmen bewegen sich im unteren bis mittleren Kostenrahmen und können mit vertretbarem Mitteleinsatz umgesetzt werden. Hierzu gehören Staudenbeete, Grünfugenpflaster, einfache Sitzgelegenheiten, Spielangebote oder kleinere Möblierung. In die mittlere Kostengruppe fallen technische Maßnahmen wie Rigolensysteme, Fahrradboxen oder Wasserspender mit dauerhafter Anbindung. In der höchsten Kostenkategorie finden sich komplexe Baumaßnahmen, wie Wurzelbrücken zum Leitungsschutz, hochwertige Fassadenbegrünungen oder die Neuordnung ganzer Verkehrsbereiche, etwa mit Ladebuchten für Elektrobusse.

Die Maßnahmenliste bietet damit eine erste Grundlage für eine priorisierte Mittelverwendung.

WIRKUNGSHORIZONTE

Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen mit schnellem, positivem Effekt sind insbesondere atmosphärische und nutzungsbezogene Maßnahmen: Sitzgelegenheiten, Spielgeräte, punktuelle Begrünung oder Verbesserungen im Leitsystem zeigen unmittelbar Wirkung im Erscheinungsbild und Nutzungsverhalten des Platzes. Mittel- bis langfristige Effekte entstehen durch strukturverändernde Maßnahmen wie Baumpflanzungen, Entsiegelung und Versickerungselemente oder klimaaktive Beläge, die über Jahre die klimatische Belastung reduzieren und die ökologische Funktion der Platzfläche verbessern. Infrastrukturelle Eingriffe, z. B. Toiletten oder Haltestellenumbauten, entfalten ihre Wirkung vor allem in der Verbesserung der Grundversorgung und Nutzbarkeit. So wird ein Gleichgewicht zwischen Maßnahmen mit schnell sichtbarem Nutzen und strukturell wirksamen langfristigen Veränderungen hergestellt.

KOMBINIERBARKEIT UND SYNERGIEN

Ein großer Vorteil der Maßnahmenkonzeption liegt in ihrer vielfältigen Kombinierbarkeit. Die Elemente sind funktional und räumlich aufeinander abgestimmt, so dass sich durch die gezielte Zusammenführung einzelner Bausteine stärkere Wirkungen erzielen lassen. So lassen sich etwa Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten und Spielangebote zu einem qualifizierten Aufenthaltsraum entwickeln, während Begrünung, Entsiegelung und Sickermulden gemeinsam zur Regenwasserbewirtschaftung beitragen. Auch Mobilitätsangebote wie Fahrradboxen und Orientierungselemente sind sinnvoll verknüpfbar mit Wegeführungen und Sichtachsen. Die modular aufgebaute Logik ermöglicht, dass Maßnahmen unabhängig voneinander begonnen, aber ineinandergreifend weiterentwickelt werden können. Besonders im Sinne einer Etappenplanung entstehen dadurch robuste Teilabschnitte mit eigenständigem Mehrwert.

HINWEISE ZUR UMSETZBARKEIT

Einige Maßnahmen sind an technische, rechtliche oder funktionale Rahmenbedingungen gebunden, die in der Maßnahmenliste explizit benannt sind. Dazu zählen etwa Leitungslagen, die eine direkte Baumpflanzung erschweren, oder Anforderungen an den Unterbau bei Sickermulden und Belagersatz. Ebenso ist zu beach-

ten, dass Maßnahmen wie öffentliche Toiletten oder gastronomische Einrichtungen nicht nur technische Voraussetzungen, sondern auch langfristige Betreibermodelle benötigen. Die Maßnahmenliste begegnet diesen Herausforderungen mit alternativen Vorschlägen wie Hochbeete statt direkter Pflanzungen oder mobilen Angeboten statt dauerhaft installierter Nutzungen. Solche differenzierten Betrachtungen stärken die Realisierbarkeit der Maßnahmen und zeigen, dass Umsetzung nicht an Idealbedingungen geknüpft, sondern anpassungsfähig gedacht ist. Insgesamt soll die Liste eine belastbare Grundlage für vertiefte Planung und politische Entscheidung darstellen.



© Björn Kluge

Abb. 38: Grüner Gully



Beton- und Naturstein GmbH & Co. KG

Abb. 39: Grünfugenpflaster



© Landscape Structures Inc.

Abb. 40: Spielelemente

MASSNAHMENBLÄTTER

Für die im Maßnahmenkatalog enthaltenen Einzelmaßnahmen zum Bahnhofsvorplatz Lichtenberg wurden jeweils standardisierte Maßnahmenblätter erstellt. Sie dienen als kompaktes Steuerungsinstrument für Planung und Umsetzung. Im Zentrum steht eine Matrix, die den Planungs- und Ausführungszeitraum, den erwarteten Wirkungshorizont sowie den Kostenrahmen der jeweiligen Maßnahme übersichtlich darstellt. So wird auf einen Blick deutlich, welche Maßnahmen kurz- oder langfristig wirksam sind, welchen finanziellen Aufwand sie erfordern und wann sie realistisch umsetzbar sind.

Inhaltlich erläutern die Blätter Ziel und Wirkung der jeweiligen Maßnahme, ergänzt um eine kurze, praxisorientierte Beschreibung. Zuständige Akteure sowie die

adressierten Zielgruppen sind benannt, um Zuständigkeiten und Wirkungskreise klar zu definieren. Ein tabellarisch gegliederter Abschnitt führt die konkreten Handlungsschritte auf – unterteilt in initiale Umsetzungsschritte und wiederkehrende Maßnahmen wie Pflege, Betrieb oder Wartung.

Abschließend werden mögliche Synergien und Kombinationsoptionen mit anderen Maßnahmen dargestellt. Dies fördert eine koordinierte, ressourcenschonende Umsetzung und unterstützt die Bildung funktionaler Zusammenhänge im Gesamtentwurf des Platzes. Die Maßnahmenblätter schaffen damit eine solide Grundlage für die operative Umsetzung und politische Priorisierung der geplanten Eingriffe.

A1

MASSNAHMEN FREIRAUM UND KLIMA

BAUMPFLANZUNGEN - mit Unterpflanzung

Planungszeitraum	kurzfristig	langfristig
Ausführungszeitraum	kurzfristig	langfristig
Wirkung	kurzfristig	langfristig
Kostenaufwand	gering	hoch

Ziel

Ziel ist die klimatische Verbesserung sowie Verschattung auf dem gesamten Bahnhofsvorplatz durch ergänzende Baumpflanzungen mit entsprechender Unterpflanzung.

Wirkung

Neben der Verbesserung des Mikroklimas und Verschattung der Umgebung, fördern Bäume die Aufenthaltsqualität, verbessern die Luftqualität und stärken die lokale Biodiversität.

Beschreibung

Bäume mit Unterpflanzung sollen in den Bereichen des Vorplatzes gepflanzt werden, die als begrünzte Aufenthaltsflächen vorgesehen sind. Anders als klassische Baumscheiben werden diese Pflanzbereiche vollständig begrünt: Die Bäume stehen in Beeten, die mit Schotterrasen (vgl. [Maßnahme C1](#)), Gräsern (vgl. [Maßnahme C3](#)) oder Stauden (vgl. [Maßnahme C4](#)) bepflanzt werden. Durch ihre gezielte Pflanzung in den Aufenthaltsbereichen tragen die Bäume maßgeblich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei – durch Schatten, Kühlung und einer attraktiveren Umgebung. Daher ist die Auswahl geeigneter, stadtklimafester Baumarten entscheidend – sie sollten an die örtlichen Bedingungen angepasst sein und durch ihr Wurzelverhalten keine Schäden an befestigten Oberflächen verursachen.

Artempfehlungen: Spitzahorn (*Acer platanoides*), Feldahorn (*Acer campestre*), Silberlinde, Brabant* (*Tilia tomentosa*, Brabant*)

Akteure

Hauptinitiator: Bezirksamt Lichtenberg (Tiefbauamt, Umwelt- und Naturschutzamt)

Weitere Akteure: Landschaftsarchitekturbüro, Gartenlandschaftsbaubetrieb

Zielgruppe: Bürger*innen und Nutzer*innen des Platzes

Handlungsschritte zur Umsetzung

Initiale Maßnahmen

- Bäume liefern, Bodenaushub Baumgrube (mind. 1,50 m tief pro Baum)
- Substratanreicherung der Baumgrube und Belüftung des Bodens durch Einsatz von durchwurzelbarem Baums substrat (z.B. FLL Baums substrat Typ 1)
- Baumeinsetzung, Pflanzloch verfüllen, Baumverankerung herstellen (Dreibock)
- Unterpflanzung mit Schotterrasen, Gräsern, bzw. Stauden (vgl. [Maßnahmen C1, C3, C4](#))

Baumpflege (Entwicklungspflege im 1. & 2. Jahr)

- Regelmäßige Bewässerung in der Anwuchsphase (2x wöchentlich, 100 L / Stück)
- 1x jährlich Jungbaumschnitt im belaubtem Zustand zur Kronenerziehung
- Kontrolle der Baumgesundheit, Stammaustriebe entfernen
- Ergänzende Düngung bei sichtbarem Nährstoffmangel
- Pflege der Beetfläche (vgl. [Maßnahmen C1, C3, C4](#))

Kombinationsmöglichkeiten

C1 - Schotterrasen, C3 - Gräserbepflanzung, C4 - Trockenstaudenbeete, N - Sitzausstattung

Beispiele



Baumpflanzungen in großen Beeten mit Gräser-Unterpflanzung am Züricher Turbinenplatz



Baumpflanzungen mit Stauden-Unterpflanzung am Straßenrand in Schaffhausen

Abb. 41: Beispiel eines Maßnahmenblatts aus dem Maßnahmenkatalog

04.07 KOSTENÜBERSICHT

Für alle Bauabschnitte wurde anschließend eine Kostenübersicht erstellt. Grundlage hierfür bildeten die Kostenkennwerte des Baukosteninformationszentrums der Deutschen Architektenkammern (BKI), die auf realisierten Vergleichsobjekten basieren und eine belastbare erste Kostenschätzung ermöglichen. Am kostenintensivsten ist der nordöstliche Vorplatz (BA 1.2) mit ermittelten Bruttokosten von 424.000 EUR. Der Quadratmeterpreis liegt hier bei 284 EUR.

Der südliche Vorplatz (BA 1.1) weist Gesamtkosten von 170.000 EUR auf, wobei der Quadratmeterpreis mit 340 EUR deutlich höher liegt. Dies ist vor allem auf die Konzentration der Maßnahmen auf eine verhältnismäßig geringere Gesamtfläche zurückzuführen, auch wenn der Aufwand für Entsiegelung und Möblierung vergleichsweise gering ist.

Für die Skaterlinse (BA 2.1) wurden Kosten in Höhe von 235.000 EUR ermittelt, was einem Quadratmeterpreis von 198 EUR entspricht. Die höchsten Kostenanteile entfallen hier auf die Abbrucharbeiten im Zuge der Bodenmodellierung sowie auf die Herstellung der Grünflächen.

Der Pendlerparkplatz (BA 2.2) stellt mit 45.000 EUR den kostengünstigsten Bauabschnitt dar. Der Quadratmeterpreis liegt bei 252 EUR. Es ist jedoch zu beachten, dass bei einer späteren Erweiterung der Fahrgassenbreite (derzeit wird eine Mindestbreite von 6 m nicht eingehalten) ein deutlich umfassenderer Umbau der gesamten Fläche erforderlich wäre. Diese potenziellen Zusatzkosten wurden in der vorliegenden Kalkulation nicht berücksichtigt. Die Kostenübersicht ist in Abb. 39, sowie in Anhang 8 zu finden.

Kostenübersicht EK S+U-Bhf. Lichtenberg

Bauabschnitt	Flächengröße / Anzahl	Einheit	Preis (Schätzwerte gemäß BKl F10)	Gesamtpreis gerundet in €, €/m²	Einheit
BA 1.1 südlicher Vorplatz	Gesamtfläche 1.536,60	m²	167.481,00 €	170.000	€
	Bearbeitungsfläche 500,20	m²	334,83 €	340	€/ m²
<i>Ausstattungsqualitäten: Freistehende Sitzbänke, Mülleimer, Fahrrad- und Lastenradbügel, Fahrradgaragen/-Box, Infotafel/Beschilderung</i>					
<i>Grünflächenqualitäten: Trockenresiliente Staudenbeete, Schotterrasen, Begrünte Beläge</i>					
Abbruch und Entsorgung	690	m²	120,00 €	82.800	€
Aufpflastung	191,1	m²	185,00 €	35.354	€
Ausstattungs-elemente		psch.	15.000,00 €	15.000	€
Baumpflanzung	10	Stk.	460,00 €	4.600	€
Grünflächen	246,3	m²	85,00 €	20.936	€
Vertikalbegrünung (h bis 2,5m)	62,8	m²	140,00 €	8.792	€
BA 1.2 nordöstlicher Vorplatz	Gesamtfläche 5.191	m²	426.528,50 €	424.000	€
	Bearbeitungsfläche 1.493,90	m²	285,51 €	284	€/ m²
<i>Ausstattungsqualitäten: Freistehende Sitzbänke, erhöhte Sitzauflagen, Mülleimer, Fahrrad- und Lastenradbügel, Fahrradgaragen/-Box, Stellflächen für Roller, Infotafel/Beschilderung</i>					
<i>Grünflächenqualitäten: Trockenresiliente Staudenbeete, Schotterrasen, Begrünte Beläge, Hochbeete mit Gräsern, Bodendecker Unterpflanzung (Bestand)</i>					
Abbruch und Entsorgung	1310	m²	120,00 €	157.200	€
Aufplasterung	370	m²	185,00 €	68.450	€
Ausstattungs-elemente		psch.	80.000,00 €	80.000	€
Baumpflanzung	14	Stk.	460,00 €	6.440	€
Grünflächen	953,5	m²	95,00 €	90.583	€
Versickerungsanlagen	63,4	m²	140,00 €	8.876	€
Vertikalbegrünung (h bis 2,5m)	107	m²	140,00 €	14.980	€
BA 2.1 Skaterlinse/Sportpark	Gesamtfläche 3.386,30	m²	231.680,00 €	235.000	€
	Bearbeitungsfläche 1.188,70	m²	194,90 €	198	€/ m²
<i>Ausstattungsqualitäten: Erhöhte Sitzauflagen, Mülleimer, Fahrradbügel, Infotafel/Beschilderung, Insektenhotel, insektenfreundliche Beleuchtung, Skateelemente</i>					
<i>Grünflächenqualitäten: Blühwiese, Rasen, Bodendecker Unterpflanzung (Bestand)</i>					
Abbruch und Entsorgung	650	m²	135,00 €	87.750	€
Ausstattungs-elemente		psch.	35.000,00 €	35.000	€
Baumpflanzung	10	Stk.	460,00 €	4.600	€
Grünflächen	1034,8	m²	80,00 €	82.784	€
Versickerungsanlagen	153,9	m²	140,00 €	21.546	€
BA 2.2 Pendlerparkplatz	Gesamtfläche 2.223,50	m²	40.886,50 €	45.000	€
	Bearbeitungsfläche 178,30	m²	229,31 €	252	€/ m²
<i>Ausstattungsqualitäten: Fahrrad- und Lastenradbügel, Stellflächen für Roller, Infotafel/Beschilderung, Stellplätze PKW (Bestand)</i>					
<i>Grünflächenqualitäten: Begrünte Beläge, Bodendecker Unterpflanzung (Bestand)</i>					
<i>Hinweis: Bei einer Erweiterung der Fahrgassenbreite, ist ein deutlich umfangreicherer Umbau der gesamten Fläche notwendig</i>					
Abbruch und Entsorgung	80	m²	120,00 €	9.600	€
Aufplasterung	69,1	m²	175,00 €	12.093	€
Ausstattungs-elemente		psch.	2.500,00 €	2.500	€
Baumpflanzung	5	Stk.	460,00 €	2.300	€
Grünflächen	14,9	m²	80,00 €	1.192	€
Vertikalbegrünung (h bis 2,5m)	94,3	m²	140,00 €	13.202	€
Gesamtsumme	Gesamtfläche 12.337,40	m²	866.576,00 €	874.000	€
	Bearbeitungsfläche 3.361,10	m²	257,83 €	260	€/ m²

Abb. 42: Tabelle der Kostenübersicht aller Bauabschnitte

05 VORPLANUNG

05.01. KONZEPT DES VORENTWURFS

Nach Abstimmung mit dem Bezirksamt Lichtenberg wurde ein vertiefter Vorentwurf für den nordöstlichen Bahnhofsvorplatz erarbeitet (siehe Abb. 40, Anhang 9). Das Konzept für den nördlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes Lichtenberg zielt darauf ab, den bislang funktional überprägten Raum sowohl als städtischen Transitraum als auch als qualifizierten Aufenthaltsbereich neu zu ordnen und aufzuwerten. Dabei wird die bestehende lineare Struktur des Platzes gestalterisch aufgenommen, weiterentwickelt und mit neuen räumlichen und programmatischen Angeboten verknüpft.

Im Zentrum der Maßnahme steht die Neuorganisation der Verkehrsbeziehungen. Die Wegeführung zwischen den Zugängen zur S- und U-Bahn, den Bushaltestellen und den Angeboten der Mikromobilität wird durch klare Sichtachsen, neue Wegeflächen und eine begleitende Gestaltung gestärkt. Die Gestaltungsidee setzt bewusst auf eine offene, leicht lesbare Struktur, die die Bewegungsströme bündelt und gleichzeitig Raum für Verweilen, Begegnung und temporäre Nutzungen lässt. Die zentrale Platzfläche bleibt daher in ihrer offenen Gestaltung weitgehend erhalten, wird jedoch durch gezielte Rahmungen und ergänzende Elemente strukturiert. Geplant ist hier eine flexible Nutzbarkeit für Marktgeschehen, temporäre gastronomische Angebote oder kleinere Veranstaltungen, wodurch der Platz ein aktives, urbanes Gepräge erhält.

Die östliche Platzkante in unmittelbarer Nähe zum DRK-Gebäude wird als Aufenthalts- und Grünbereich qualifiziert. Dabei kommen unterschiedliche Pflanz- und Bodentypen zum Einsatz, die funktionale, klimatische und ästhetische Qualitäten verbinden. Struktureiche Trockenstaudenbeete, bepflanzt mit standortgerechten, hitzeverträglichen Arten, schaffen lebendige Blühaspekte und fördern gleichzeitig die Biodiversität. Schotterrasenflächen ermöglichen trotz intensiver Nutzung eine Durchgrünung der Fläche und bieten darüber hinaus die Möglichkeit temporärer Aktivitäten wie freies Spiel oder Liegen. Monokulturen aus Ziergräsern, in klaren bandartigen Formen, ergänzen die Gestaltung durch ruhige, texturreiche Pflanzbilder, während bodendeckende, flächige Vegetation vor allem in schattigeren Bereichen eingesetzt wird, um pflegeleichte und stabile Begrünung

zu gewährleisten. Die Auswahl der Pflanzen berücksichtigt sowohl ökologische Wirksamkeit als auch gestalterische Kohärenz mit der Platzstruktur. Gezielt werden hier neue Baumstandorte geschaffen, die in Pflanzinseln oder Begleitgrün eingebettet sind. Die Auswahl klimaresilienter Arten mit hoher Verschattungsleistung, robuster Krone und guter Toleranz gegenüber städtischem Standortstress ist integraler Bestandteil des Entwurfs. Ziel ist es, nicht nur neue Schattenspender für Aufenthalts- und Bewegungsbereiche zu schaffen, sondern auch die klimatische Resilienz der Platzfläche langfristig zu erhöhen. Die Neupflanzungen ergänzen die vorhandenen Baumbestände entlang der Platzränder und tragen zur räumlichen Gliederung und optischen Fassung bei.

In diese begrünten Räume sind unterschiedliche Sitz- und Spielangebote integriert, die auf verschiedene Alters- und Nutzer*innengruppen abgestimmt sind. Neben klassischen Sitzbänken werden auch niedrige Podeste angeboten, die sowohl zum Sitzen als auch zum Liegen oder für gruppenbezogene Nutzung geeignet sind. Der Bereich wird damit auch als jugendgerechter Treffpunkt mit informellem Charakter aktiviert. Kleinere Spielangebote, etwa in Form von Koordinationselementen, Wippelementen oder Holzplattformen, fördern niederschwelliges, beiläufiges Spielen, ohne mit anderen Nutzungen in Konkurrenz zu treten oder den Platzcharakter zu überformen. Die vorhandenen Containerbauten der BVG sowie der bestehende Kiosk entlang der überdachten Stellplatzbereiche werden gestalterisch eingebunden. Vertikale Begrünungen sowie begleitende Pflanzflächen gliedern die platzseitige Ansicht dieser funktionalen Infrastrukturen und mildern deren technische Erscheinung. Gleiches gilt für die westliche Platzkante zur Böschung entlang der B1, wo bodengebundenes Vertikalgrün eine visuelle Pufferwirkung entfalten und gleichzeitig zum kleinklimatischen Ausgleich beitragen soll.

Zur Verbesserung der klimatischen Bedingungen und zur Umsetzung des Schwammstadtprinzips werden in der Platzfläche Elemente zur Regenwasserretention und -versickerung wie Sickermulden, versickerungsfähige Pflasterbeläge sowie sogenannte „Grüne Gullis“ vorgesehen. Diese Bausteine ermöglichen die lokale

klimatischen Aufwertung des angrenzenden öffentlichen Raums. Insgesamt entsteht mit dem Entwurf ein robustes Freiraumgefüge, das die Funktion als Transitfläche mit den Anforderungen eines urbanen Aufenthaltsraums verbindet. Die Kombination aus klarer Struktur, vielfäl-

tiger Begrünung, sozial wirksamen Aufenthaltsangeboten und ökologisch wirksamer Entsiegelung macht den Platz zukunftsfähig und stärkt seine Bedeutung als öffentlicher Raum im Quartier.



05.02. KOSTENSCHÄTZUNG

Neben der Kostenübersicht für alle Bauabschnitte wurde eine Kostenschätzung nach DIN 276 auf Grundlage des Vorentwurfs im Bauabschnitt 1.2 erstellt (siehe Anhang 10). Die vorliegende Kostenermittlung für die Außenanlagen umfasst ein Gesamtvolumen von **455.745,32 €** brutto und bildet sämtliche vorgesehenen Maßnahmen zur Herstellung und Ausstattung der Freianlagen ab. Für die Platzgestaltung werden befestigte Flächen mit Rasenfugensteinen, Ökopflaster sowie Einfassungen für Grünflächen vorgesehen. Baukonstruktionen sowie technische Anlagen zur Oberflächenentwässerung (z. B. Sickerrinnen, Rigolen) sind ebenfalls berücksichtigt. Ein großer Anteil entfällt auf Möblierungselemente

wie Sitzbänke, Hochbeete, Abfallbehälter sowie ergänzende Ausstattung, die zur Stärkung der Aufenthaltsqualität beitragen. Hinzu kommen umfangreiche Vegetationsarbeiten: Pflanzgruben, Stauden- und Gehölzpflanzungen, Rasenflächen sowie mehrjährige Pflegeleistungen. Unter „Sonstige Maßnahmen“ werden Baustelleneinrichtung, Vermessung, Sicherungsleistungen, Abbruch vorhandener Beläge und Einbauten sowie die Entsorgung von Böden und Bauabfällen kalkuliert. Die Nettosumme der Maßnahmen beträgt 364.742,15 €, zuzüglich einer Reserve für Unvorhergesehenes in Höhe von 5 %. Damit liegt die Gesamtsumme bei 455.745,32 € brutto.

06 FAZIT

Das vorliegende Entwicklungskonzept für den Bahnhofsvorplatz Lichtenberg zeigt, wie man mit einem verhältnismäßig geringen Aufwand einen hochfrequentierten, bislang funktional überformten und gestalterisch fragmentierten Stadtraum zu einem zukunftsfähigen, klimaresilienten und sozial ausgewogenen urbanen Ort zu transformieren. Aufbauend auf einer detaillierten Bestandsanalyse, umfangreicher Beteiligung und einer klar strukturierten Maßnahmenplanung gelingt es, ein ganzheitliches Leitbild zu formulieren, das räumliche, ökologische, soziale und infrastrukturelle Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Die abgestimmte Vorentwurfslösung schlägt eine klare Zonierung des Platzes in Aufenthalts- und Bewegungszonen vor, wodurch der Anteil an begrünter und qualitativ hochwertiger Fläche deutlich erhöht werden kann. Mit den zusätzlich vorgeschlagenen Informations- bzw. Orientierungstafeln, sowie der Positionierung der Tief- und Hochbeete kann zudem die Orientierung auf dem Platz zusätzlich gesteigert werden.

Durch einen erhöhten Grünanteil sowie diverse Begrünungsmaßnahmen (Baum-, Gras und Staudenpflanzungen) wird die klimatische und atmosphärische Wirkung der Platzfläche, sowie am Parkplatz und der Skaterlinse deutlich verbessert. Dies wird ergänzt durch integrierte Maßnahmen und Flächen zur Regenwasserversickerung, in Form von z.B. Versickerungsmulden, Baumrigolen, Grünfugenpflaster und einer Sickerrinne. So können sowohl die Vorgaben zur nachhaltigen Klimaverbesserung, als auch das Schwammstadt-Konzept realisiert werden.

Mit den vorgeschlagenen Sitz-, Spiel- und Aufenthaltselementen am Vorplatz können sich Flächen zum Verweilen und zur Zusammenkunft für alle Alters- und Nutzer*innengruppen entwickeln. Auch Flächen für ein Café, bzw. einen Markt sind am zentralen Vorplatz vorgesehen, was den Ort weiter beleben und aufwerten kann. Die Skaterlinse wird zu einer multifunktionalen Fläche mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten weiterentwickelt. Durch eine großflächige Entsiegelung der Linse zu einer Rasenfläche mit zusätzlichen Baumpflanzungen, ergänzenden Sitzelementen und Beleuchtung, sowie zusätzlichen Skateelementen, kann künftig hier eine integrative Aufenthaltsfläche entstehen. Auf den Böschungen sorgen Blühwiesen und Insektenhotels für eine aktive Unterstützung der städtischen Biodiversität

und werten gleichzeitig das Stadtbild auf. Die Umsetzung von Vertikalbegrünungen erfordert noch eine abschließende Abstimmung mit den Eigentümer*innen der betroffenen Flächen. Auch für die Einrichtung einer zweiten öffentlichen Toilette besteht weiterer Klärungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf Pflege und Unterhaltung. Auch wenn die sofortige Realisierung einer weiteren öffentlichen Toilette möglicherweise nicht umsetzbar ist, bleibt es langfristig wünschenswert, um insbesondere auch obdachlosen Menschen vor Ort die Möglichkeit zu bieten, sanitäre Einrichtungen zu nutzen.

Das Entwicklungskonzept stellt eine praxisnahe und robuste Grundlage dar, um den Bahnhofsvorplatz Lichtenberg schrittweise zu einem lebendigen, klimaangepassten und sozial inklusiven Stadtraum weiterzuentwickeln. Es schafft die planerischen Voraussetzungen für ein resilientes Stadtquartier, das auf die Herausforderungen des Klimawandels ebenso reagiert wie auf die sozialen Bedürfnisse seiner Nutzer*innen und damit ein zukunftsfähiges Modell für urbane Transformationsprozesse im Bestand bietet.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 01: Luftbild zur Verortung des Untersuchungsgebiets (maßstabslos)	7
Abb. 02: Schwarz-Grün-Plan mit Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (maßstabslos)	9
Abb. 03: Bestandskarte (maßstabslos)	10
Abb. 04: Baudenkmal einer Wohnhausgruppe	11
Abb. 05: Denkmalgeschützte Robinson-Grundschule	11
Abb. 06: Denkmalkarte (maßstabslos)	11
Abb. 07: Blick vom südlichen Ende des Platzes Richtung Norden	12
Abb. 08: Blick vom nördlichen Ende des Platzes Richtung Süden	12
Abb. 09: Blick vom DRK Haus Richtung Brücke der Frankfurter Allee und Parkplatz	13
Abb. 10: Blick auf die Skaterlinse, Bauprojekt BUTZE und Supermarkt im Hintergrund	13
Abb. 11: Leitungsplan (maßstabslos)	14
Abb. 12: Oberflächentemperaturen im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes Lichtenberg (Daten von 2021)	15
Abb. 13: Versickerungsfähige Flächen und topografische Senken im Untersuchungsgebiet (maßstabslos)	16
Abb. 14: Strategische Lärmkarte, Gesamtverkehr (Straße, Schiene, Luft) 2022 (maßstabslos)	17
Abb. 15: Barrieren, einschränkende Elemente und Sekundärbauwerke am, auf und um den Vorplatz (maßstabslos)	18
Abb. 16: Ruhender Verkehr und Parkraum (maßstabslos)	19
Abb. 17: Wildparken auf der Platzfläche	20
Abb. 18: BVG-Busse entlang der Weitlingstraße bilden eine starke Sichtbarriere	20
Abb. 19: Überblick der Nutzungen im Erdgeschoss am Bahnhofsvorplatz und im Umfeld (maßstabslos)	21
Abb. 20: Eigentumskarte (maßstabslos)	22
Abb. 21: Funktionsräume und Wegebeziehungen am Bahnhofsvorplatz (maßstabslos)	23
Abb. 22: Ablauf der Akteursbeteiligung durch asum	25
Abb. 23: Erörterte Handlungsfelder mit relevanten Akteuren, Bedarfen und planerischen Konsequenzen	29
Abb. 24: Ergebnisse der SWOT-Analyse	33
Abb. 25: Flächenkonzept im BA 1.1 (maßstabslos)	35
Abb. 26: Flächenkonzept im BA 1.2 (maßstabslos)	36
Abb. 27: Flächenkonzept im BA 2.1 (maßstabslos)	37
Abb. 28: Flächenkonzept im BA 2.2 (maßstabslos)	37
Abb. 29: Vorentwurf Variante 1 (maßstabslos)	38
Abb. 30: Vorentwurf Variante 2 (maßstabslos)	40
Abb. 31: Flächenbilanz Variante 1 (maßstabslos)	42
Abb. 32: Flächenbilanz Variante 2 (maßstabslos)	43
Abb. 33: Flächenbilanz vom Bestand sowie der Planungsvarianten im Vergleich	43
Abb. 34: Schotterrasen	44
Abb. 35: Baumpflanzung mit Gräser-Unterpflanzung	44
Abb. 36: Hochbeete aus wetterfestem Stahl mit Sitzeinfassung	44
Abb. 37: Blühflächen	44
Abb. 38: Grüner Gully	45
Abb. 39: Grünfugenpflaster	45
Abb. 40: Spielelemente	45
Abb. 41: Beispiel eines Maßnahmenblatts aus dem Maßnahmenkatalog	46
Abb. 42: Tabelle der Kostenübersicht aller Bauabschnitte	48
Abb. 43: Vorentwurf des Bauabschnitts 2.1 (Nordöstlicher Bahnhofsvorplatz)	50

ANHÄNGE

Anhang 01	Bestandsplan Bahnhofsvorplatz Lichtenberg
Anhang 02	Beteiligungsleistung Abschlussbericht asum
Anhang 03	Bauabschnittsplan
Anhang 04	Flächenkonzeptpläne
Anhang 05	Entwicklungskonzept Variante 1 & 2
Anhang 06 a	Flächenbilanzpläne
Anhang 06 b	Flächenbilanztabelle
Anhang 07 a	Maßnahmenliste
Anhang 07 b	Maßnahmenkatalog
Anhang 08	Kostenübersicht
Anhang 09	Vorentwurf BA 1.2
Anhang 10	Kostenschätzung