

Netzwerk der Initiativen rund um das Ostkreuz

www.ostkreuz.eu

Positionspapier Verkehr

In den Quartieren rund um das Ostkreuz ist der KFZ-Verkehr überwiegend gut ausgebaut. Verbesserungen sind im Fuß-, ÖPNV-, Rad-Verkehr („Umweltverbund“) erforderlich.

Die Initiativen rund um das Ostkreuz fordern die Förderung von ökologischen Verkehrsarten.

1. Barrieren überwinden: Vernetzung zwischen den Kiezen (Quadranten) für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer/innen (Fußgänger/innen, Radfahrer/innen, Rollstuhlfahrer/innen, Skater/innen usw.) und ÖPNV verbessern bzw. überhaupt erst herstellen
2. Anschlüsse herstellen: Anbindung von nicht-motorisiertem Verkehr an ÖPNV und an überbezirkliche Verbindungen für nicht-motorisierten Verkehr
3. Gleichberechtigung der Verkehrsarten: Keine Benachteiligung von nicht-motorisiertem Verkehr und ÖPNV sowie Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs.

Positionen/Gliederung

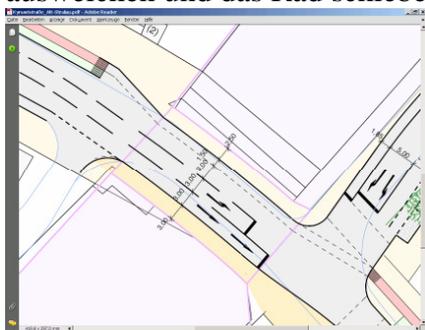
- a) Verbindungen der Quadranten herstellen/verbessern
- b) Anbindung an überregionale Fuß- und Radrouten
- c) Keine zusätzlichen Beeinträchtigungen des Fuß-, ÖPNV-, Rad-Verkehrs durch PKW-Verkehr
- d) Quadrant 1: Nord-West-Quadrant (Boxhagener Kiez)
- e) Quadrant 2: Süd-West-Quadrant (Rudolphkiez, Osthafen, Puschkinallee)
- f) Quadrant 3: Süd-Ost-Quadrant (Rummelsburg, Halbinsel Stralau, Treptower Park)
- g) Quadrant 4: Nord-Ost-Quadrant (Kaskelkiez, Victoriakiez)
- h) ÖPNV-Anbindung herstellen/verbessern
- i) Behinderungen des Fuß-, ÖPNV-, Rad-Verkehrs während der Ostkreuz-Bauphase vermeiden

a) Verbindungen der Quadranten herstellen/verbessern

1. „Bürgerbrücke“: Querungsmöglichkeit des Ostkreuzes für Radfahrer und Fußgänger herstellen. Die Initiativen fordern, dass sowohl die historische Fußgängerbrücke als auch die Fahrradquerung des Ostkreuzes schnell errichtet werden und spätestens mit Fertigstellung des Ostkreuz-Umbaus zur Verfügung stehen. Direkte Verbindungen zwischen den Quadranten für Fußgänger und Radfahrer sind unbedingt erforderlich, um die Trennung der Quartiere durch die Bahntrassen zu mildern, einen gemeinsamen Stadtraum zu schaffen und die unterschiedlichen Funktionen der Quartiere für alle Anwohner nutzbar zu machen (z. B. Einkaufs- und Kulturangebote im Boxhagener Kiez, Erholung am Rummelsburger See).
2. Kreuzung obere Kynaststr./Marktstr. in Verbindung mit Unterführung Marktstr./Boxhagener Str.: In der Unterführung fehlen Radstreifen, die Straßenbahnschienen sind für Radfahrer sehr gefährlich. Die Kreuzung benötigt Fußgänger-Querungsmöglichkeiten an allen 4 Übergängen mit Haltemöglichkeiten auch für Radfahrer. Die Ampelphasen sollen eine Gefährdung von Fußgängern durch Linksabbieger ausschließen. Zur Verbindung der Quadranten soll in der

Kynaststr. eine Linksabbieger-Markierung (vor der Haltlinie für PKW) vorgesehen werden. Fahrrad-Linksabbieger der anderen Richtungen können die Fußgänger-Ampeln nutzen.

3. Radangebotsstreifen auf der Kynastbrücke Richtung Süd markieren: Von Stralau Richtung Friedrichshain gibt es einen einspurigen Radweg, der – da innerorts – nur in die eine Fahrtrichtung genutzt werden kann. Einen Radweg von Friedrichshain Richtung Stralau fehlt. Die Vertreter des Netzwerks der Initiativen haben bei SenStadt vorgeschlagen, dass hier eine Radspur oder ein Rad-Angebotsstreifen markiert wird, um eine sichere Verbindung zu schaffen.
4. Unterführung Hauptstr./Markgrafendamm: Fuß- und Radwege müssen – auch schon während der Bauzeit! – getrennt und ausreichend breit ausgeführt werden. Normale Breiten reichen nicht aus, da (stoßweise nach eingefahrenen Zügen) ein hohes Fußgängeraufkommen besteht und da viele Radfahrer hier absteigen oder anfahren und dafür Platz benötigen. Eine zusätzliche Routenvariante der überregionalen Radroute Tangentialroute TR 4 soll hier am Ostkreuz entlang geführt werden. (Siehe auch unter „Behinderungen während Bauphase vermeiden“.)
5. Tunnel Kynaststr. (Höhe Fischzug) zur Corinthstr. zur direkten Verbindung zwischen Stralau und Rudolfkiez fernab der KFZ-Routen. Verlängerung der Route „Grünes Band“ bis Stralau. Platz ist genug, es sei denn, die Autobahn A 100 würde gebaut.
6. Unterführung Alt-Stralau/TR4: Die Unterführung Alt-Stralau ist Teil der überregionalen Radroute Tangentialroute TR4. Der nördliche Fußweg dient als Fußgängerverbindung zwischen Rudolfkiez und Halbinsel Stralau in beide Richtungen. Der Schulweg der Grundschüler aus dem Rudolfkiez zu ihrer Einzugsgrundschule auf Stralau geht auf dem nördlichen Fußweg sowie den beiden TR4-Radwegen (stadtauswärts und stadteinwärts) entlang. Stadteinwärts sind ein getrennter Fuß- bzw. Radweg erforderlich. Für Radfahrer geht es hier nur mit einem Hochbordradweg. Die Straße Alt-Stralau verfügt vor und nach der Unterführung über einen Hochbordradweg. Hier ist der Lückenschluss erforderlich, und durch diese konsistente Lösung eine übersichtliche Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen und den Radverkehr sicher zu machen. Zu bedenken ist dabei, dass ggf. mit der Autobahn die Unterführung erheblich breiter wird und die sich unsicher anfühlende Strecke sich nochmals verlängert. Selbst bei geringem Verkehrsaufkommen ist zu befürchten, dass KFZ-Fahrer nicht rechtzeitig erfassen, dass die Fahrbahn in der Unterführung enger ist, und den bisher von SenStadt vorgeschlagenen Angebotsstreifen „schneiden“. Der Angebotsstreifen würde gerade bei (häufigem) hohem Verkehrsaufkommen von im Ampel-Rückstau stehenden PKW genutzt werden, so dass der Radverkehr damit unterbrochen würde. Radfahrer müssten auf den Gehweg ausweichen und das Rad schieben. Das Netzwerk der Initiativen lehnt dies ab.



So nicht: Rad-Angebotsstreifen in der Unterführung Alt-Stralau würde von PKW genutzt, der Radverkehr auf der TR4 würde unterbrochen. Stattdessen: Hochbordradweg.

Karte „Kynaststraße_Alt-Stralau“ von SenStadt (Ausschnitt)

Da stadtauswärts nicht ausreichend Platz für getrennte Fuß- und Radstreifen eingeplant wurde, sieht die bisherige Planung einen kombinierten Fuß- und Radweg vor. Dieser sollte nicht benutzungspflichtig sein, sondern ein Angebot für langsamere bzw. weniger sichere Radfahrer (Beschilderung: Fußweg, Radfahrer frei, Fußgänger haben Vorrang). Der gemeinsame Weg kann ausreichen, da auf dieser Seite nur wenige Fußgänger unterwegs sind und so die (langsameren) Radfahrer die Fußgänger kaum stören. Für die (schnelleren) Nutzer der Radfernroute TR4 gibt es als Alternative die Nutzung der Straße.

7. „Osthafen-Steg“ zur Unterführung der Eisenbrücken am Spree-Nordufer. Der Steg verbindet den unteren Parkweg („kleine Eisenbrücke“) und Stralau mit dem Osthafen (Fußweg, Radweg, Park).
8. Unterführung Karlshorster Str.: Sichere Radverbindungen in beide Richtungen herstellen.

b) Anbindung an überregionale Fuß- und Radrouten

9. Radrouten auch für Fußgänger nutzbar machen und ausschildern, soweit Fuß- und Radweg (bzw. gemeinsamer Weg) parallel laufen. Dort, wo die Routen für Fußgänger nicht geeignet sind, entsprechender Ausbau bzw. Herstellung und Ausschilderung von Alternativrouten für Fußgänger.
10. Radroute Tangentialroute TR4: Anbindung an das Ostkreuz von Schlichtallee über Radstreifen an der Hauptstr. durchgehend bis zum Markgrafendamm als Routenvariante zusätzlich zur Route am Paul-und-Paula-Ufer.
11. Europaradweg R1 (auch D-Route 3, auch Spreeradweg) zwischen Eisenstr. und Oberbaumbrücke wieder zurück auf die Spree-Nordseite verlegen, und zwar auf einen neuen Osthafen-Schnellradweg, ausreichend breit und baulich getrennt vom Osthafen-Fußweg. Anschlussvarianten a) über kleine Eisenbrücke und Osthafensteg, b) über große Eisenbrücke/Alt-Stralau/Parkweg/Osthafen-Steg und c) über die Kreuzung Eisenstr./Stralauer Allee herstellen.
12. Mauerradweg: Bessere Anschlüsse an den R1 verbinden die Ostkreuz-Kieze gleichzeitig besser mit dem Mauerradweg.
13. Radialroute RR9 herstellen.

c) Keine zusätzlichen Beeinträchtigungen des Fuß-, ÖPNV-, Rad -Verkehrs durch PKW-Verkehr

14. Keine A 100: Die Initiativen lehnen den Weiterbau der A 100 ab. Der Ausbau der A 100 würde zu einer erheblichen Zunahme des Durchgangs- und Schleichverkehrs führen und Wohnen sowie ÖPNV-, Fuß- und Radverkehr in den Quartieren beeinträchtigen; auch der Anwohner-PKW-Verkehr würde behindert. Der Weiterbau ist gesamtstädtisch gesehen gar nicht sinnvoll, da die Zubringerstraßen schon jetzt an der Belastungsgrenze sind; mit der neuen Autobahn wäre Dauerstau rund um das Ostkreuz programmiert.
15. Keine zusätzlichen PKW-Parkplätze in den Wohnquartieren: Die gültige Stadtplanung soll beibehalten werden, keine zusätzlichen Stellplätze in den Quartieren. Wo nötig, Ausweisen von Parkplätzen für Kurzzeitparken (30 min). Parkraumbewirtschaftung mit Anwohnerparkausweisen einführen.
16. Keine Verdrängung der Radfahrer von der Fahrbahn auf Radwege durch StVO-widrige Radwege-Benutzungspflicht-Anordnung. Radwege-Benutzungspflicht nur dort, wo erforderlich!

d) Quadrant 1: Nord-West-Quadrant (Boxhagener Kiez)

Im gesamten Quadrant fehlt ein Verkehrskonzept für Menschen, die keinen Pkw benutzen. Selbst die Pkw-Nutzung ist ungenügend an die sanierte Wohnbebauung angepasst. Das Straßennetz ist im 19. Jahrhundert in einer dichten Bebauung entstanden und blieb konzeptionell so, auch in der Gestaltung und mit dem Belag (Kopfsteinpflaster). Es entspricht nicht einem zeitgemäßen Wohngebiet. Auch eine Querung des Gebietes ist nicht konzipiert, sondern Stückwerk. Das gleichrangige Straßennetz wird vom Pkw-Verkehr rege für den Schleichverkehr genutzt. Das Gebiet muss verkehrsberuhigt werden. Kein weit gefächerter Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet, sondern ein Konzept der Beruhigung und Bündelung und Ausbau von Radwegen und Wohnstraßen.

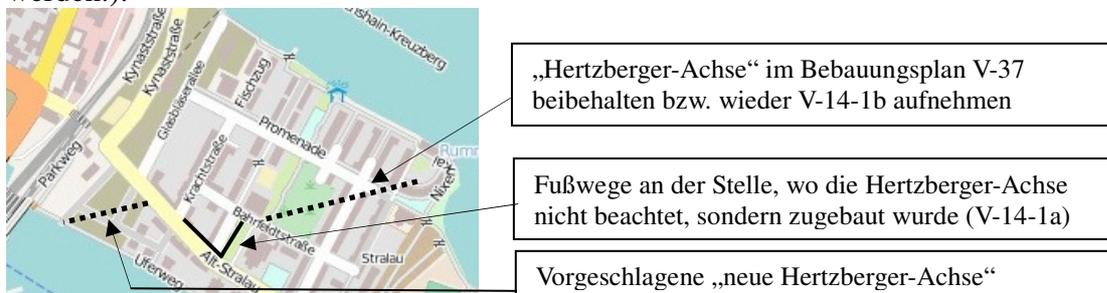
17. Sonntagstr., Simplonstr., Revaler Str.: Der Kiez sollte für Radverkehr attraktiv werden, indem u. a. das Kopfsteinpflaster in diesen drei Straßen entfernt wird. [Welche Art Belag stattdessen am ehesten sowohl umwelt- als auch benutzungs- als auch anwohnerfreundlich (lärmarm) zu sein, wird diskutiert.] Dann entstehen sichere Schulwege und Wege zu Jugendeinrichtungen, z. B. zu den Einrichtungen in der Simplonstr., sowie die Verbindung zum Ostkreuz.
 - In einer der drei Straßen, und zwar in einer, in der die neue Straßenbahn nicht fährt, soll eine Fahrradstraße angelegt werden.
 - In den beiden Straßen, die nicht Fahrradstraße sind, sollen Radstreifen angelegt werden.
 - In welcher Straße die Straßenbahn fährt, soll im Rahmen einer Bürgerbeteiligung geklärt werden (s. u.).
18. Schleichverkehr im Boxhagener Kiez einschränken durch straßenbauliche Maßnahmen (ähnlich wie im Gräfe-Kiez). Keinen zusätzlichen Schleichverkehr durch A 100.
 - Die untere Neue Bahnhofstraße soll zur Boxhagener Straße hin als Sackgasse für PKW ausgebaut werden; Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrer, Durchgang für Fußgänger.
 - Umgestaltung der Einmündungen (Sonntagstraße, Wülischstraße, Gryphiusstraße)
19. Fahrradstellplätze am nördlichen Bahnhofsvorplatz Ostkreuz, auch während Bauzeit, ggf. als mobile Stellplätze, in ausreichend großer Zahl (ca. 200). Keine „Felgenbrecher“, sondern Bügel zum Anschließen des Rahmens.
20. PKW-Anbindung an Bahnhof Ostkreuz: Der neue nördliche Bahnhofsvorplatz sollte hier kein zusätzliches Angebot für Pkw-Nutzer machen, das bestehende Angebot reicht für den Boxhagener Kiez aus (max. 20 Kurzzeit- und Behindertenparkplätze). Eine Pkw-Anbindung des Bahnhofs Ostkreuz für PKW, die aus weiterer Distanz kommen, soll über die Hauptstraße erfolgen; dort soll eine Haltegelegenheit sowie ggf. Parkmöglichkeiten vorgesehen werden. Nach Auskunft der Bahn wird der Bahnhof Ostkreuz vor allem von Umsteigern sowie von Anwohnern aus der Nähe genutzt, so dass kein größeres PKW-Parkplatz-Angebot erforderlich scheint.
21. Städtebauliche Gestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes und Einbeziehung der Straßen um den Annemirl-Bauer-Platzes (Simplonstr., Sonntagstraße, Lehnbachstraße). Gestaltung so weitgehend wie möglich als „Shared-Place“, ohne Pkw-Verkehr.
22. Radstreifen in der Boxhagener Straße herstellen
23. Radstreifen und Verkehrsberuhigung in der Scharnweberstraße und um den Traveplatz herstellen
24. Die Niederbarnimstraße muss verkehrsberuhigt werden.

e) Quadrant 2: Süd-West-Quadrant (Rudolfkiez, Osthafen, Puschkinallee)

25. Fahrradstellplätze am südlichen Bahnhofsvorplatz Ostkreuz, auch während Bauzeit, ggf. als mobile Stellplätze, in ausreichend großer Zahl (ca. 200). Keine „Felgenbrecher“, sondern Bügel zum Anschließen des Rahmens.
26. PKW-Park-and-Ride-Parkplätze am Ostkreuz
27. Linksabbieger Modersohnstr./Corinthstr.: Schaffung von Abbiegemöglichkeiten für Radverkehr, insbesondere für Linksabbieger von der Modersohnbrücke in Richtung Corinthstr.. (Teil der Route "grünes Band")
28. Lückenschluss „grünes Band“ in der Corinthstr. zwischen Bödikerstr. und Markgrafendamm: Asphaltierung der Straße, um den Rudolfkiez mit Stralau zu verbinden. Diese Strecke war im Rahmen des EU-Projekts Urban II einmal als Radroute "grünes Band" bis zum Markgrafendamm geplant, leider wurde diese noch nicht zu Ende gebaut ...
29. Fußweg und Radweg Stralauer Allee stadtauswärts: Beide Wege sind nur noch in Fragmenten vorhanden. Sie müssten wiederhergestellt und beleuchtet werden.
30. Kreuzung Elsenstr./Stralauer Allee Kreuzung Elsenstr./Alt-Stralau/Markgrafendamm/Stralauer Allee: Dringend erforderlich ist eine radfahrer- und fußgängergerechte Wegeführung und Ampelschaltung, auch und gerade wenn sich das Verkehrsaufkommen mit der neuen Autobahn noch erhöhen sollte. Es bestehen aktuell zahlreiche Probleme, von denen nur einige exemplarisch hier genannt werden: Die Querung der Kreuzung für Radfahrer von der Stralauer Allee Richtung Alt-Stralau erfolgt aktuell so, dass die Rechtsabbieger Richtung Elsenbrücke die geradeaus fahrenden Radfahrer gefährden. Auch die Fußgänger-Querung funktioniert dort nicht, Fußgängerfurten fehlen. Der Fußgängerverkehr erfolgt teilweise über Anforderungsampeln. Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer fehlen, z. B. von Markgrafendamm nach Alt-Stralau.
31. Europaradweg R1 am nördlichen Spreeufer (Osthafen) als Schnellradweg auf eigener Trasse führen. Das Osthafen-Ufer ist Teil der Fernverbindung Europa-Radweges R 1 (Schnellfahrstrecke) und muss entsprechend ausgebaut werden. Ein breiter Radweg in beide Fahrtrichtungen mit asphaltierter Oberfläche muss getrennt vom Spazierweg für Fußgänger hergestellt werden; beide Wege sollen durch einen Grünstreifen getrennt und mit deutlich unterschiedlichen Oberflächen und entsprechenden Markierungen ausgestattet sein. Der Lückenschluss von der Treptower Seite erfolgt über den TR 4 (Südspange), dort kleine Elsenbrücke (Parkweg zwischen Treptow und Halbinsel Stralau). Die kleine Elsenbrücke (Parkweg) muss verbreitert werden; die Statik der Brücke lässt dies zu. Die Drängelgitter müssen wieder mit Fahrrad-Kinderanhängern und Rollstühlen passierbar werden, insbesondere die Treptower Seite funktioniert nicht. Eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer unter den Elsenbrücken hindurch vom Stralauer Uferwanderweg zum Osthafen-Ufer muss hergestellt werden (s. o. und s. u.).
32. Verbindung Schlesischer Busch, Querung der Puschkinallee: Hier ist ein Zebrastreifen erforderlich, damit Fußgänger und Radfahrer im Berufsverkehr-Stau die Möglichkeit erhalten, die Straße zu queren. Aktuell ist es insbesondere, wenn man Kinder dabei hat, kaum möglich.

f) Quadrant 3: Süd-Ost-Quadrant (Rummelsburg, Halbinsel Stralau, Treptower Park)

33. Ausreichend viele Fahrradstellplätze am S-Bhf. Treptower Park herstellen. Erforderlich ist die doppelte bis dreifache Zahl der bisherigen Stellplätze.
34. Parkweg („Kleine Elsenbrücke“) verbreitern: Dieser enge Weg ist Fußweg, Zubringer zum S-Bahnhof Treptower Park von Stralau und vom KFZ-Park-and-Ride-Parkplatz Stralau aus sowie Teil der überregionalen Radweg-Tangente TR4. Aktuell fasst er das Verkehrsaufkommen kaum noch. Eine Verbreiterung ist nötig.
35. Der Stralauer Uferwanderweg weist noch eine Lücke auf. Ein Steg in der Spree vor dem Friedhof kann die Lücke schließen.
36. Neue Hertzberger-Achse: Siehe auch nächster Punkt. Eine diagonale Fußgängerverbindung verkürzt den Weg zum S-Bhf. Treptower Park deutlich und schließt sich an die bereits bestehende Hertzberger-Achse (Speicherplatz-Engelwiese-Alt-Stralau) an.
37. Hertzberger-Achse: Der städtebauliche Plan von H. Hertzberger legt als zentrale Elemente für die Halbinsel Stralau fest: Zeilenbauweise, 2 zentrale Plätze an den Rändern (einer am Inselzugang und der Speicherplatz) und eine diagonale Fußgängerverbindung zwischen den Plätzen. Diese Diagonale wird „Hertzberger-Achse“ genannt. Der Bebauungsplan V-37 legt sie fest. Erstaunlicherweise gibt es jetzt in diesem Gebiet Bauträger-Planungen ohne die Hertzberger-Achse. Das Netzwerk der Initiativen fordert: Durchsetzung des gültigen Bebauungsplanes; keine Baugenehmigung ohne Hertzberger-Achse. Der Bebauungsplan V-14 wurde ohne öffentliche Auslegung in V-14-1b geändert und dabei die Hertzberger-Achse entfernt. Das Netzwerk der Initiativen fordert: Wiederaufnahme der Hertzberger-Achse in den Bebauungsplan V-14. Errichtung der Hertzberger-Achse zwischen Friedrich-Junge-Str. und mittlerer Engelwiese. (An der südlichen Engelwiese wurde bereits ohne Hertzberger-Achse gebaut, hier muss ein Umweg über die Engelwiese und entlang der Hauptstr. Alt-Stralau in Kauf genommen werden.).



38. Diagonale von Stralau zum Ostkreuz („neue Hertzberger-Achse“) „An der Mole“ von Paul-und-Paula-Ufer (Fahrrad-Tangentialroute TR 4) diagonal direkt zum Ostkreuz für Fußgänger und Radfahrer. Ein schneller Zugang zum ÖPNV vermeidet PKW-Verkehr.
39. Alt-Stralau stadteinwärts, Rechtsabbiegen zur Kynaststr.: Derzeit sind keine Veränderungen erforderlich. Nach Abschluss der Ostkreuzumbauten und Einbau der „intelligenten“ Ampelschaltung wird sich zeigen, ob dann der Verkehr von Stralau aus stadteinwärts abfließen kann oder ob zusätzliche Spuren sinnvoll erscheinen.
40. Kynaststr. zwischen Alt-Stralau und Höhe Fischzug: Radstreifen in beide Richtungen (Teil von TR4)
41. „Stichstraße“ (Verlängerung des Fischzugs bis zur Kynaststr.) für PKW und Bus: Das Netzwerk der Initiativen lehnt diese ab, da das Glaswerksgelände anders genutzt werden soll (siehe Ergebnis des Workshops des Bürgerforums Stralau 2009). Stattdessen sollte ein „Stichweg“ für Fußgänger und Radfahrer mit Anschluss zum Tunnel Richtung Corinthstr. hergestellt werden.

42. Anschlüsse und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer in der unteren Kynaststr.: Bordsteinabsenkungen an den Einmündungen Radfahrer von/nach den Parkwegen. Bordsteinabsenkung und Zebrastreifen an der Fußgängerquerung zwischen oberer Kynaststr. und unterer Kynastr. (Gehweg und Parkwege). Bei endgültigen Wegführung Mündung Kynastbrücke in Kynaststr: Aufpflasterung des Fußgängerüberwegs
43. Anlegestelle Schiffsverkehr auf dem Rummelsburger See: Die Initiativen fordern, keine Personenschiffahrt im Rummelsburger See zuzulassen und an dem geplanten großen Steg an der Mole das Anlegen von Personenschiffen und Motorbooten nicht zu gestatten. Das Tagesanlegen von Paddel- und Segelbooten soll möglich sein und der Steg soll frei begehbar sein.
44. Motorbootverkehr auf dem Rummelsburger See: Geschwindigkeitsbegrenzung so, dass kein Wellenschlag erfolgt, um die Uferröhrichte zu schützen.
45. Verbreiterung TR4 am Paul-und-Paula-Ufer, alternativ eine neue Trasse für Radfahrer durch das neue Viertel "An der Mole": Konfliktarme Nutzung durch genug Platz.
46. „Autofreies Viertel An der Mole“: Die Initiativen fordern, das neue Viertel "An der Mole" für autofreies Wohnen vorzusehen und Stellplätze nur für Gewerbe bzw. Infrastruktur zu genehmigen
47. Fußgänger-Querung zum S-Bhf. Rummelsburg vom See her: Übergang definieren. Ein sicherer Übergang erlaubt einen sicheren Schulweg zur Grundschule, die dadurch attraktiver für Familien aus dem Neubaugebiet Rummelsburg wird. Dies spart PKW-Schulbringe-Verkehr.

g) Quadrant 4: Nord-Ost-Quadrant (Kaskelkiez, Victoriakiez)

48. An der Unterführung Karlshorster Straße gibt es bislang überhaupt keinen Radweg und nur Kopfsteinpflaster mit Straßenbahnschienen, so dass hier die meisten Radfahrer auf dem Gehweg fahren. Hier wäre dringend ein Radweg von der Türschmidt- und Nöldnerstraße zur Hauptstraße und eine vernünftige Querung der Hauptstraße zur Rummelsburger Bucht nötig.
49. Auf der Marktstraße zwischen Pfarr- und Schreiberhauerstraße ist in Richtung Friedrichshain ein großes Kopfsteinpflasterstück in sehr schlechtem Zustand, das ebenfalls die meisten Radler auf den Gehweg zwingt. Hier wären eine Erneuerung des Belags und ebenfalls Fahrradwege nötig.

h) ÖPNV-Anbindung herstellen/verbessern

50. Bus-Anbindung 347 Warschauer Brücke-Ostkreuz-Stralau bis Betriebsschluss
51. Bus 104 in den Kernzeiten von 6-20 Uhr wieder 10-minütig. Eine gute Busanbindung der Halbinsel Stralau vermeidet PKW-Verkehr. Die Linie 104 ist eine überregionale Linie, mit gesamtstädtischer Bedeutung („Nuller-Linie“ Nr. 4). Hier nur jeden zweiten Bus „durchfahren“ zu lassen, widerspricht dem Konzept der Nuller-Linien.
52. Neue Buslinie Stralau-Ostkreuz-Boxhagener Kiez – bisher fehlt die Verbindung ganz!
53. Straßenbahnanbindung an das Ostkreuz: Zur Linienführung der Tram 21 und weiteren ÖPNV muss eine frühzeitige und breite Bürgerbeteiligung erfolgen und keine Stückwerkplanung, die jedes Konzept unterläuft.
54. Kein Wegfall der ÖPNV-Anbindung im nördlichen Boxhagener Kiez.

i) Behinderungen des F.Ö.R.-Verkehrs während der Ostkreuz-Bauphase vermeiden

55. Die Haltestelle für die Busse 347 und 104 stadtauswärts ist inakzeptabel weit weg von der S-Bahn, insbesondere der Ringbahn. Drei mögliche Lösungen: 1. Eine zweite Haltestelle_in Richtung Stralau am Beginn der unteren Kynaststr., damit auch Umsteigende von der Ringbahn ohne lange Fußwege eine Haltestelle erreichen. 2. Verlegung der Bushaltestelle neben den Zebrastreifen, also dorthin, wo jetzt der S-Bahn-Ersatzverkehr hält. 3. Verlegung unter die Ringbahnbrücke. Beim aktuellen Dauerstau an dieser Stelle ist genug Zeit, damit ein paar Bus-Nutzer ein- und aussteigen können, ohne dass sich dies auf den PKW-Verkehr auswirkt!
56. Unterführung Hauptstr./Markgrafendamm: Der aktuelle Zustand, dass es dort – bei PKW-Dauerstau – keinen Platz auf der Straße für Radfahrer gibt, so dass der Radverkehr an dieser Stelle unterbrochen ist, d. h. dass die Radfahrer entweder schieben müssen oder illegalerweise die Fußgänger auf dem Fußweg gefährden, ist inakzeptabel. Ebenso ist inakzeptabel, dass der Fußweg durch viele Dutzend geparkte Fahrräder versperrt wird und Kinderwagen und Rollstühle nicht mehr durchkommen, obwohl Platz genug für provisorische Fahrradparkplätze wäre. Provisorische Lösung für die Bauzeit: Umgehendes Anlegen von zusätzlichen Fußwegen an der Hauptstr. unterhalb der Ringbahn, Ausweisen der jetzigen erhöhten Wege als Radwege, Fahrradparkplätze.
57. Der vorhandene Radstreifen auf dem Markgrafendamm stadtauswärts ist für die Bushaltestelle unterbrochen; diese Gefahrenstelle muss beseitigt werden.
58. Die Kreuzung Hauptstr./Kynaststr. hat zwar inzwischen eine Ampel erhalten. Nötig ist eine dauerhaft haltbare Halte- und Überwegsmarkierung.
59. ausreichend viele mobile Fahrradparkplätze auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz bzw. auf den Flächen, die je nach Baufortschritt aktuell zur Verfügung stehen. Geschätzter Bedarf: 200 Stellplätze
60. ausreichend viele Fahrradparkplätze auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz auch während der Bauphase
61. ausreichend breite Fußwege ohne Behinderungen und mit befestigter Oberfläche auch während der Bauphase

Anlage: Übersichtskarte