

Entwicklungsmaßnahme
Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Bürgerwerkstatt am 19. September 2017

AG 1 Nördliches Teilgebiet Abwägung der Bürgerhinweise

Bürgerhinweise / Bürgerfragen

1. Gebietskulisse

- Warum wurde der südliche Rand der Siedlung Elsengrund in die Gebietskulisse einbezogen?

- Inwieweit ist die Planung auf dem Geländestreifen nördlich der Bahntrasse realistisch?

Schlussfolgerungen / Antworten

Um bei der Entwicklung des Güterbahnhofsareals die Belange der angrenzenden Quartiere in angemessener Weise berücksichtigen zu können, wurden bestehende Strukturen in das Untersuchungsgebiet einbezogen.

Es soll - unter Berücksichtigung der Belange der Eigentümer/innen - geprüft werden, ob eine städtebaulich sinnvolle Erschließungs- und Bauungsstruktur nördlich der Gleise unter Einbeziehung der rückwärtigen Flächen der langen Gartengrundstücke prinzipiell möglich ist.

Da die Deutsche Bahn den früheren Güterbahnhof einschließlich des nördlich der Bahntrasse gelegenen Geländestreifens in Zukunft nicht mehr nutzen wird und bereits verkauft hat, kann dieser in die Entwicklungsplanung einbezogen werden. Der Eigentümer ist an einer Entwicklung interessiert.

2. Nutzungsstruktur

- An welche Bewohnergruppen ist gedacht für die besonders vom Lärm betroffenen Wohnungen?

- Warum ist im Einzugsbereich des S-Bahnhofs Hirschgarten - an Stelle einer Wohnbebauung südlich des Stellingdamms - keine Bebauung vorgesehen?

- Welche Beeinträchtigungen der umgebenden Quartiere sind durch den Grundschulstandort auf dem BSR-Gelände zu erwarten?

Für die Lärmbelastung von Wohnungen gelten strenge Grenzwerte. Um sie für alle geplanten Wohnungen einhalten zu können, sind in einigen Fällen sowohl hinsichtlich der Anordnung der Baukörper, der Grundrisse und dem Einsatz von Lärmschutzfenstern als auch für Lärmschutzmaßnahmen außerhalb der Gebäude besondere Vorkehrungen erforderlich. Auch die von Lärm betroffenen Wohnungen sollen für alle Bewohnergruppen nutzbar sein und mit entsprechenden passiven Maßnahmen geschützt werden.

Die geplante bauliche Inanspruchnahme von teilweise wertvollen Grünstrukturen (auch für Regenentwässerung) erfordert einen Ausgleich in anderen, ohnedies schützenswerten Bereichen des Untersuchungsgebietes. Letzteres gilt insbesondere für das Umfeld des S-Bahnhofs Hirschgarten.

Außer einem evtl. erhöhten Verkehrsaufkommen zu Unterrichtsbeginn und -ende durch Bringen und Abholen von Kindern sowie durch einen erhöhten Geräuschpegel während der Schulpausen sind keine weiteren Beeinträchtigungen zu erwarten.

- Kommt für die Nutzung der denkmalgeschützten Gebäudeteile auf dem BSR-Gelände ein regionaler Markt in Frage?
- Inwieweit ist hier auch die Einrichtung eines Stadtteil-Kinos denkbar?
- Ist ein Teil der Gebäude auf dem BSR-Gelände als Standort für eine dringend benötigte Senioreneinrichtung geeignet?

Die hallenartige Struktur einiger Gebäudeteile ebenso wie die Besonderheit des Standortes bieten günstige Voraussetzungen für derartige Nutzungen. Es ist jedoch abzuwägen, ob die Vorplätze des Bahnhofs Köpenick, insbesondere die im Zuge der Gebietsentwicklung vorgesehene Erweiterung des Eingangsbereiches Stellingdamm zu einem Platz, ebenfalls attraktive Standortbedingungen bieten.

Innerhalb der breiten Palette möglicher quartiersbezogener kultureller Nutzungen ist ein Stadtteil-Kino – in Abhängigkeit von möglichen Trägermodellen – eine denkbare Nutzungsoption, kann aber im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen nicht weiter untersucht werden, sondern erst in den anschließenden Planungsphasen.

Als Standort für soziale Einrichtungen, wie z. B. für eine Senioreneinrichtung, ist das BSR-Gelände mit seinen vielfältigen Raumangeboten hervorragend geeignet. Die Eignung von Gebäuden wird kurzfristig im Rahmen einer architektonischen Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes als Gesamtanlage wie auch Einzeldenkmal untersucht.

3. Verkehrserschließung

- Wie soll die Ost-West-Trasse dimensioniert werden?
- Welchen Nutzen hat die Ost-West-Trasse, wenn es im Norden an der Mahlsdorfer Straße und im Süden an der Allende-Brücke langfristig Engpässe gibt?
- Die heutige Belastung des westlichen Abschnitts des Stellingdamms ist in den Spitzenzeiten bereits hoch. Ist bei der Realisierung des 2. BA der Ost-West-Trasse mit einem vierspurigen Ausbau dieses Abschnitts zu rechnen?
- Warum wurde von der im Flächennutzungsplan (FNP) vorgesehenen Führung der Ost-West-Trasse abgewichen? (Querung nahe dem Bahnhof und Verlauf am südlichen Rand des Güterbahnhofsareals)
- Eine Unterquerung der Bahntrasse wird einen Angstrum für Fußgänger und Radfahrer entstehen lassen. Sind hier Alternativen angedacht?

Die Ost-West-Trasse ist als städtebaulich integrierte Stadtstraße mit jeweils einer Fahrbahn pro Richtung sowie begleitenden Fuß- und Radwegen geplant.

Der unmittelbare Nutzen der Ost-West-Trasse besteht in ihrer Funktion als Verkehrsentlastung und Umfahrung der Bahnhofstraße. Dessen ungeachtet wird es erforderlich sein, Engpässe in dem über das Gebiet hinausreichenden Straßennetz zu beseitigen.

Der westliche Stellingdamm ist auch in Zukunft als Teil der Ost-West-Trasse zweispurig geplant mit Aufweitungen für Abbiegespuren im Kreuzungsbereich Mahlsdorfer Straße. Die Straßenbahn wird im Straßenraum verbleiben.

Der im FNP eingetragene Verlauf der Ost-West-Trasse ist eine Plan-Chiffre, die durch Planungen konkretisiert werden muss. Die Machbarkeitsuntersuchung zur Querung der Bahnanlagen wird durchgeführt. Die Ergebnisse dazu liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend vor. Es zeichnet sich jedoch ab, dass technische Voraussetzungen (Weichen) dazu führen, dass eine Querung als Trog/Tunnel gemäß der städtebaulichen Vorzugsvariante mittig das Untersuchungsgebiet quert.

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung werden verschiedene Varianten der Querung der Bahnanlagen untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchung liegen noch nicht abschließend

22.09.2017

- Die Erschließung der Grundschule über die Hirtestraße ist u.a. angesichts der dort vorhandenen Tram-Endstelle nicht optimal.

4. Ruhender Verkehr

- Zahlreiche Pendler parken rings um den S-Bhf. Hirschgarten. Es fehlt an der Peripherie von Berlin generell an ausreichenden Parkangeboten für Pendler, die mit der Bahn in die Innenstadt weiterreisen wollen.
- Wo sollen die Stellplätze für die z.T. dichte Wohnbebauung untergebracht werden?

vor. Eine mögliche Querungsvariante ist eine Brücke. Bei den Varianten zur Unterquerung werden auch solche untersucht, bei denen durch einen nach oben offenen Trog reichlich Tageslicht einfällt. Es zeichnet sich ab, dass die Trogvariante in der Abwägung aller zu beachtenden Aspekte die vorteilhafteste Variante ist.

Einer Erschließung der geplanten Grundschule über die Hirtestraße steht nichts entgegen. Allerdings sind Details, wie z.B. ein zu erwartendes zusätzliches Verkehrsaufkommen durch "Eltern-Taxis", noch klärungsbedürftig.

Auch wenn das Problem des hohen Parkdrucks vor allem im Umfeld des Bahnhofs Köpenick besteht, sind zusätzliche Parkplätze kontraproduktiv, da damit weiterer Verkehr erzeugt würde. Sinnvoll wäre dagegen in der Tat die Anlage von Park-and-Ride-Plätzen an der Stadtperipherie oder eine bezirkliche Parkraumbewirtschaftung.

Angesichts der hervorragenden Erschließung großer Teile des Gebietes mit öffentlichem Nahverkehr ist geplant, das Angebot an privaten Stellplätzen und Parkplätzen auf öffentlichem Straßenland zu begrenzen. Stattdessen sollen für die künftigen wie auch die heutigen, in der Nachbarschaft lebenden Bewohnerinnen und Bewohnern attraktive, alternative Mobilitätsangebote bereitgestellt werden. Stellplatzangebote sollen in diesem Kontext zentral in Quartiersgaragen geschaffen werden.

5. Denkmalschutz

- Ist die Veränderung des Denkmalschutzes für das Ensemble Elsengrund-Siedlung bezüglich eines Neuzuschnitts der Gartengrundstücke möglich?
- Soll der Ensembleschutz für die Siedlung aufgehoben werden?
- Bestehen Fördermöglichkeiten für die denkmalgerechte Erneuerung der Siedlung, oder sind dafür andere Finanzierungsmodelle denkbar?

Der Denkmalschutz für das Ensemble umfasst neben den baulichen Anlagen auch die Grundstücke. Angesichts des bisherigen Erkenntnisstandes über den früheren Grenzverlauf der südlichen Gärten (private Gärten waren wie die anderen Gärten in der Siedlung ca. 40m tief) würden aus Sicht der Denkmalschutzbehörde gegen eine Wiederherstellung der ursprünglichen Grenzen und eine Bebauung der Restgrundstücke in Anlehnung an die vorhandene Bebauung keine Vorbehalte bestehen.

Nein – im Gegenteil: Eine denkmalgerechte Instandhaltung aller Gebäude zusammen mit einer adäquaten Herrichtung der Gärten wäre überaus wünschenswert.

Angesichts des bevorstehenden 100-jährigen Bestehens der Siedlung wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Kultur geeignete Förderprogramme / -modelle prüfen. Soweit diese zur Verfügung stehen, sollten sie in Abstimmung mit Senats- und Bezirksverwaltung sowie den Eigentümern erörtert und konkretisiert

- Inwieweit verträgt sich der Zustand der Gärten mit dem Denkmalschutz-Status der Siedlung?
- Ist anstelle einer Bebauung der südlichen Gartengrundstücke hier auch die Anlage eines kleinen Parks denkbar?
- Bei einer Bebauung der Gartengrundstücke sollte unbedingt sichergestellt werden, dass sich die Höhenentwicklung der Neubauten an den bestehenden Gebäuden orientiert.
- Die beabsichtigte Entwicklung für eine Stabilisierung und Aufwertung der Siedlung Eisengrund nutzen.

werden.

Hier besteht z.T. signifikanter Handlungsbedarf (Neuordnung).

Nein, nach derzeitigem Stand nicht.

Die geplanten Neubauten müssen sich an der Maßstäblichkeit und Höhenentwicklung der Bestandsgebäude orientieren.

Die Siedlung Eisengrund ist bedeutender Teilbereich des Reformwohnungsbaus der 1920er Jahre im Bezirk Treptow-Köpenick und damit eine wichtige städtebauliche Landmarke im Rahmen der geplanten Entwicklung des Wohnungsbaustandortes ehemaliger Güterbahnhof. In diesem Kontext kann ihre denkmalgerechte Instandsetzung und Stabilisierung Teil eines wohnungspolitischen "Vorzeige-Projekts" und eines Gesamt-Ensembles werden.

6. Beteiligung der Betroffenen

- Wie wird mit den betroffenen Eigentümer/innen der Grundstücke Stellingdamm/ Waldburgweg, deren rückwärtige Gartenflächen für den Wohnungsbau geprüft werden, umgegangen? Was passiert, wenn die Eigentümer/innen die Grundstückflächen nicht verkaufen wollen/ nicht mitwirkungsbereit sind? (Diese Fragen wurde in unterschiedlicher Form mehrmals gestellt.)

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wird die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Betroffenenbeteiligung Mitte November / Anfang Dezember 2017 umfassend und detailliert über die Planung und die Rechtslage informieren. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wird in diesem Zuge zu einer Veranstaltung nur für die betroffenen Eigentümerinnen einladen, in der die Planung und die Mitwirkungsbereitschaft ergebnisoffen erörtert werden können. Zusätzlich oder alternativ werden diesen Betroffenen Einzelgespräche oder Gespräche für kleinere Eigentümergruppen angeboten.

Grundsätzlich sind unterschiedliche Entwicklungen im Detail möglich, die im Zuge der Betroffenenbeteiligung untersucht und im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen ggf. auch in Varianten verabschiedet werden.