

Entwicklungsmaßnahme
Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Bürgerwerkstatt am 19. September 2017

AG 2 Südliches Teilgebiet Abwägung der Bürgerhinweise

Bürgerhinweise / Bürgerfragen

1. Gebietskulisse

- Warum erfolgte eine Erweiterung des Voruntersuchungsgebietes nach Süden?
- Die Bodenbeschaffenheit südlich des Mühlenfließes ist für eine hohe Bebauungsdichte nicht geeignet. Insofern ist die Einbeziehung dieses Bereiches in die Untersuchungen nicht sinnvoll.

2. Nutzungsstruktur

- Ist die geplante Nutzungsstruktur bereits verbindlich festgelegt?
- Was ist mit der geplanten „urbanen Mischung“ gemeint?
- Die Konzentration der Schulen im Südwesten des Entwicklungsgebietes wirkt als Barriere zwischen den Wohnquartieren. Warum wird der Grundschulstandort nicht weiter nach Osten verlagert?
- Wird sich bei einer Umnutzung des gegenwärtigen Einzelhandelsstandortes durch eine neue Schule die Versorgung mit Einzelhandel verschlechtern?
- Im Bereich Hirschgarten fehlen Ärzte. Wo kann

Schlussfolgerungen / Antworten

Im Rahmen der Bestandsanalyse zeigte sich, dass in dem südlich der Seelenbinderstraße gelegenen Gewerbegebiet erhebliche städtebauliche Mängel vorliegen, die langfristig eine teilweise grundstücksübergreifende Neuordnung erfordern. Dazu gehören auch die Gestaltung und der Umbau des Brandenburgplatzes.

Die Bodenbeschaffenheit der Teilgebiete wird schrittweise genauer untersucht. Daher liegt zur Bebaubarkeit des genannten Bereiches momentan noch keine abschließende Bewertung vor.

Das vorliegende Strukturkonzept gibt einen ersten konzeptionellen Rahmen zur Verteilung der Nutzungen vor. Dieser wird nun in allen Teilbereichen auf seine Angemessenheit und seine Machbarkeit geprüft. Er kann sich in Teilbereichen noch ändern. Gewisse Setzungen hinsichtlich der Lage der Schulstandorte und der Straßen sowie der Konzentration des Gewerbes im südöstlichen Untersuchungsbereich sind hierbei zu berücksichtigen.

Mit der „urbanen Mischung“ wird die kleinräumliche Verzahnung von Arbeiten und Wohnen in vergleichsweise dicht bebauten Gebieten bezeichnet.

Auf dem neuen Grundschulstandort ist ein Erweiterungsgebäude für die Hauptmann-von-Köpenick-Grundschule geplant. Dabei wird eine möglichst geringe Entfernung zwischen dem vorhandenen und dem neuen Grundschulstandort angestrebt. Darüber hinaus bietet die Nachbarschaft zu den Schulsportflächen der geplanten Sekundarschule die Möglichkeit, u.a. ggf. die erforderlichen Sporthallen platzsparend zu stapeln. Durch entsprechende Wegebeziehungen soll eine Barrierewirkung minimiert werden.

Nein, durch eine perspektivische Verlagerung des Einzelhandelsstandortes ins Neubauquartier soll hier wohnortnah das Angebot - orientiert am Nahversorgungsbedarf - erweitert werden.

Ein Ärztehaus lässt sich an zahlreichen Stand-

12.10.2017

ein Ärztehaus entstehen?

orten in die geplanten Neubauquartiere integrieren. Bevorzugt geeignet sind Standorte im Nahbereich des ÖPNV. Der Vertreter der Eigentümer der Widerker GmbH, Herr Scholz hat angeboten, zu prüfen, ob in ihrem Gewerbekomplex auch Räume für Arztpraxen vermietet werden könnten.

- Wird es innerhalb der neuen Wohnquartiere auch Nachbarschaftsläden, wie eine Bäckerei, geben?

Es ist das Ziel der Entwicklungsplanung, in den Neubauquartieren auch gebietsversorgende kleinteilige Angebote/Läden zu ermöglichen bzw. zu befördern. Allerdings können planerisch nur die Angebote/Voraussetzungen geschaffen werden, ob der „Markt“ dies annimmt, ist nicht beeinflussbar.

3. Wohnnutzungen

- Wer soll die geplanten Wohnungen bauen? Welchen Anteil sollen Baugruppen und Genossenschaften übernehmen?

Auf den Flächen, die das Land Berlin für den Wohnungsbau erwirbt, soll der größte Teil durch Wohnungsunternehmen des Landes Berlin errichtet werden. Weiterhin soll es auch Angebote für Genossenschaften und Baugruppen geben, deren Umfang aber noch festzulegen ist. Daneben wird es noch eine Reihe weiterer Wohnungsbauakteure geben.

- Bleibt die Genossenschaftswohnanlage an der Thürnagel- und Gelnitzstraße erhalten?

Diese Anlage soll unverändert erhalten bleiben.

- Der Abstand zwischen Bahnanlage und der e.g. Genossenschaftswohnanlage ist zu gering für eine zusätzliche Wohnbebauung und nur in einem Abstand von 5-10m realisierbar.

Die Abstandsflächen zu den vorhandenen Wohngebäuden werden so gewählt, dass gesetzliche Bestimmungen und damit gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben. Eine Bebauung entlang der Bahntrasse bringt zudem den positiven Effekt, dass die dahinter liegenden Wohngebäude vom Lärm der Gleisanlagen geschützt werden.

- Es sollte geprüft werden, ob der vorgesehene Wohnungsbau zwischen Bahnanlage und e.g. Genossenschaftswohnanlage auf die für die Regenwasserbewirtschaftungsflächen nötigen Areale gegenüber der Einfamilienhausbebauung Hirschgarten verschoben werden könne.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass diese Fläche aufgrund der Lage für Regenwasserbewirtschaftung optimal und unabdingbar ist.

- Angesichts des generellen Alterungsprozesses der Bevölkerung sind besondere Wohnformen für ältere Bewohner erforderlich. Ist auch Mehrgenerationen-Wohnen geplant?

Eine möglichst große Mischung des Wohnungsangebots für unterschiedliche Lebensformen soll angeboten werden, darunter auch das Mehrgenerationenwohnen.

4. Gewerbenutzungen

- Welche Änderungen sind im Bereich des Gewerbehofs an der östlichen Seelenbinderstraße vorgesehen?

Dieser Gewerbehof soll in seiner baulichen Struktur erhalten werden. Allerdings ist zur Angebotserweiterung und gleichzeitiger Lärmabschirmung der geplanten Wohnungsneubauten nördlich angrenzend ein neuer Gewerbestreifen mit einer eigenständigen Gewerbeerschließung geplant, die die östliche Seelenbinderstraße

12.10.2017

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Wie soll der Garagenhof an der Seelenbinderstraße künftig genutzt werden? - Werden den Gewerbebetrieben, die verlagert werden sollen, Ersatzstandorte im Entwicklungsgebiet beschafft? - Was soll mit den Supermärkten und dem Bowling-Center an der Seelenbinderstraße passieren? | <p>ße vom gewerblichen Schwerlastverkehr entlasten soll.</p> <p>Es ist eine städtebauliche Neuordnung geplant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist dort eine gewerbliche Nutzung vorgesehen.</p> <p>Den Gewerbegebieten, deren Verlagerung im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist, wird ein geeigneter Ersatzstandort angeboten.</p> <p>Mittelfristig ist keine Veränderung geplant. Über die langfristigen städtebaulichen Entwicklungsziele für das Gewerbegebiet im Süden der Seelenbinderstraße ist noch zu entscheiden.</p> |
|--|---|

5. Kleingärten

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Kleingärten südlich des Bahnhofs Köpenick sollen erhalten werden, weil anderenfalls geplante Neubauten zu dicht an Bestandsbauten heranrücken. - Kleingärten könnten in den geplanten Grünzug integriert werden. | <p>Nicht zuletzt durch die geplanten neuen Zugänge zum künftigen Regional- und S-Bahnhof Köpenick befinden sich diese Kleingärten in einer durch den ÖPNV herausragend erschlossenen Lage. Daher ist mittelfristig die Ausweisung eines Wohnungsbaustandortes im Bereich der dortigen Kleingärten geplant. Dieser soll die benachbarten Wohnungsbauten vom Lärm der Bahnanlagen abschirmen. Eine Unterstützung bei der Suche nach Ersatzflächen ist über ein berlinweit aufzustellendes Kleingartenkonzept avisiert.</p> <p>Eine Integration der vorhandenen Kleingärten in den geplanten Grünzug entlang der Bahntrasse ist derzeit aus den zuvor genannten Gründen nicht geplant.</p> |
|---|---|

6. Verkehr

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Wenn 1.700 Wohnungen neu gebaut werden, wird das Verkehrsaufkommen rings um das Entwicklungsgebiet steigen. Wie sollen die Anwohnerinnen und Anwohner in der Nachbarschaft vor dem damit verbundenen Parkplatzsuchverkehr geschützt werden? - Wie viele Stellplätze sollen in den geplanten autoarmen Neubauquartieren angeboten werden? Welche Stellplatzquote ist geplant? - Welche Mobilitätsangebote soll es geben? Ist daran gedacht, ein Umwelt-Abo mit der Miete zu verbinden? - 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. - Wie soll die Ost-West-Trasse dimensioniert | <p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist noch in Arbeit. Gegenwärtig kann noch keine Aussage darüber gemacht werden, ob in Teilgebieten ggf. eine Parkraumbewirtschaftung mit bevorzugten Anwohnerparkplätzen eingeführt wird.</p> <p>Die Stellplatzquote ist noch nicht im Detail festgelegt. Sie soll jedoch deutlich unter 1 Stellplatz pro Wohnung liegen.</p> <p>Zu den erforderlichen Mobilitätsangeboten liegt in diesem frühen Planungsstadium noch kein Konzept vor. Es wird auch für innovative Konzeptbestandteile offen sein.</p> <p>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.</p> <p>Die Ost-West-Trasse ist als städtebaulich inte-</p> |
|---|---|

12.10.2017

werden?	grierte Stadtstraße mit jeweils einer Fahrbahn pro Richtung sowie begleitenden Fuß- und Radwegen geplant.
- Welchen Nutzen hat die Ost-West-Trasse, wenn es im Norden an der Mahlsdorfer Straße und im Süden an der Salvador-Allende-Brücke Engpässe gibt?	Der unmittelbare Nutzen der Ost-West-Trasse liegt in seiner Wirkung als Verkehrsentslastung und Umfahrung der Bahnhofstraße als Teil des Tangentensystems. Dessen ungeachtet ist es erforderlich, Engpassfaktoren in dem über das Gebiet hinausreichenden Straßennetz zu beseitigen.
- Die Ost-West-Trasse wird mehr Verkehr anziehen. Erhalten die Bestandswohnungen am Stellingdamm einen besonderen Lärmschutz?	Eine gesetzliche Verpflichtung zu einem wirksamen Lärmschutz an Straßen gibt es nur bei Neubau oder wesentlicher Erweiterung der Straßen. Dies wird ggf. zu Lärmschutzmaßnahmen an den Bestandswohnungen am Stellingdamm im Bereich der geplanten Ost-West-Trasse führen. Eine Prüfung erfolgt im weiteren Planverfahren.
- Die Unterquerung der Bahntrasse wird einen Angstraum für Fußgänger schaffen. Warum ist für die Ost-West-Trasse keine Brücke über die Bahngleise geplant?	Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung werden verschiedene Varianten der Querung der Bahnanlagen untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchung liegen noch nicht abschließend 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. Eine weitere Verbindung für Fußgänger wird es in Nord-Süd-Richtung auch noch an den 2 Zugängen zum S- und Regionalbahnhof geben.
- Radwege müssen frühzeitig in die Planung integriert werden.	Das Radwegenetz ist von Anbeginn der Planung ein integraler Bestandteil der Freiraum- und Verkehrsplanung.
- Wie soll der Energiebedarf gesichert werden, wenn der motorisierte Individualverkehr künftig überwiegend durch Elektroautos bewältigt wird?	Im gegenwärtigen Planungsstadium ist noch nicht über den Anteil der Elektromobilität am gebietsbezogenen Verkehrsaufkommen entschieden. Auch das Energiekonzept ist noch zu erarbeiten.