

Entwicklungsmaßnahme
Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Bürgerwerkstatt am 19. September 2017

AG 3 Freiraumstruktur, Stadtklima, Ökologie Abwägung der Bürgerhinweise

Die Teilnehmenden der AG 3 begrüßten weitestgehend die im Untersuchungsgebiet geplanten Grün- und Freiflächenstrukturen. Auch die im Bereich der Gärtnerei und des Kurparks vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die Inanspruchnahme von Grünstrukturen auf den Bauflächen wurden überwiegend begrüßt. Neben der grundsätzlichen Zustimmung zum Konzept gab es folgende Fragen und Hinweise:

Bürgerhinweise / Bürgerfragen

Schlussfolgerungen / Antworten

1. Städtebau allgemein

- Kann der Städtebau im Sinne eines Gartenstadtcharakters realisiert werden, der sich am Bestand der umgebenden Bebauung (vor allem im Norden) orientiert und den alten Baumbestand berücksichtigt?
- Warum wird die Wohnbebauung im Norden und Süden nicht bis zum S-Bahnhof Hirschgarten fortgesetzt?

Für ein ausgearbeitetes städtebauliches Konzept ist der Planungsstand (Vorbereitende Untersuchung) noch zu früh. Grundsätzlich verfolgt aber die geplante Bebauung die Zielsetzung einer abgestuften Bebauungsdichte von West nach Ost. Entlang der Bahn muss aber die Bebauungsdichte aus Lärmschutzgründen relativ hoch sein.

Bei den im Konzept nicht für eine Bebauung vorgesehenen Flächen handelt es sich um wertvolle Vegetationsbestände im Außenbereich, die erhalten werden sollen. Gleichzeitig werden für die geplanten Baumaßnahmen Ausgleichsflächen erforderlich, die zum Teil in diesem östlichen Gebiet realisiert werden sollen. Außerdem sind die im Nordosten des Untersuchungsgebiets gelegenen Flächen nicht in ausreichendem Maße erschlossen. Umfangreiche Straßenneubauten wären erforderlich. Des Weiteren sollen die Flächen für Regenentwässerung optimal genutzt werden.

2. Freiraumstruktur

- Der grüne Charakter soll im Kiez erhalten bleiben. Die Nichtbebauung des östlichen Teiles wird begrüßt. Das derzeitige Konzept sieht allerdings Grünflächen vorrangig in der östlichen Hälfte vor. Können die Grünflächen nicht gleichmäßiger im Gebiet verteilt werden?
- Ist es möglich, eine Grünstäur (Nord-Süd-Ausrichtung) westlich des integrierten Schulstandortes als Puffer zur vorhandenen Bebauung und zum Erhalt des dort vorhandenen wertvollen Baumbestandes vorzusehen?
- Ist es möglich, die wertvollen Trockenrasenbiotop zu erhalten und in eine zukünftige Parkstruktur zu integrieren?

So weit wie möglich soll der vorhandene Altbaubestand in eine zukünftige Bebauung integriert werden. Auch der Wunsch nach einer ausgewogeneren Verteilung der Grünflächen im Gebiet wird geprüft.

Die Integration der vorgeschlagenen Grünstäur wird im weiteren Verfahren geprüft.

Die Integration von Trockenrasenbiotopen in die zukünftige Grün- und Parkstruktur wird geprüft. Die Grünflächen sollen zukünftig vielfältige

- Warum können die Kleingärten nicht erhalten werden?

Funktionen übernehmen: Erholung, Spiel, Sport, Regenwasserrückhaltung. Inwieweit diese Nutzungen miteinander verträglich sind, wie sie zukünftig gewichtet werden und welche Flächenbedarfe sich daraus ergeben, ist Aufgabe des weiteren Konkretisierungsprozesses und wird in diesem Zusammenhang geprüft.

Der derzeitige Standort der Kleingärten besitzt eine städtebaulich wichtige zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhof und zukünftigen Regionalbahnhof. Im Sinne einer qualifizierten städtebaulichen Verdichtung sollen die Flächen dort stärker für Wohnungsbau genutzt werden. Auch wenn SenStadtWohn grundsätzlich den Ausgleich für den Verlust von Kleingärten bei großen Stadtentwicklungsprojekten jeweils im Zusammenhang bzw. vor Ort anstrebt, soll hier aufgrund der zentralen Lage und des hohen Flächenanspruches für Ausgleichsmaßnahmen nicht so verfahren werden. Eine Unterstützung bei der Suche nach Ersatzflächen ist über ein berlinweit aufzustellendes Kleingartenkonzept avisiert.

- Ist es möglich Urban-Gardening-Projekte in das Konzept zu integrieren?

Die Integrationsmöglichkeit von Urban-Gardening-Angeboten in die geplanten Grün- und Freiflächen wird im weiteren Planungsprozess geprüft.

- Der schematisch dargestellte Biotopverbund in Ost-West-Richtung nördlich und südlich der Bahn wird grundsätzlich begrüßt. Kann dieser grundsätzlich breiter dargestellt werden (50 Meter), da er sowohl eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung darstellt, als auch einen wichtigen Biotopverbund?

Die Breite und Ausformulierung des Biotopverbundes und der Fuß- und Radwegeverbindung südlich und nördlich der Bahn wird im weiteren Verfahren geprüft.

3. Verkehr

Können die Anforderungen an den Fahrradverkehr grundsätzlich noch verbessert werden?

Gewünscht wurden:

- Bessere Fahrradabstellanlagen an den S-Bahnhöfen.
- Eine bessere Anbindung für Radfahrende und Fußgänger an den S-Bahnhof Hirschgarten, vor allem auch nördlich der Bahn.
- Die Fahrradwege beleuchten, auch die in den angrenzenden Quartieren und die im Waldgebiet nördlich der Bahn.
- Eine autofreie Wegeverbindung nördlich der Bahn (Ost-West-ausgerichtet)
- Begrüßt wurde ein autofreies oder autoarmes Quartier. Es wurde aber auch gleichzeitig in Frage gestellt, ob dies auch realistisch ist. Wie könnten die Bedingungen für ein möglichst autofreies Quartier geschaffen werden?
- Bei einer neuen Nord-Süd-Straße besteht die Gefahr von Schleichverkehr in der Elsengrund-

Die Hinweise werden aufgenommen und im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

Fahrradabstellanlagen z.B. als Fahrradparkhaus sind an den wichtigen Umsteigepunkten im Gebiet insbesondere im Bereich des Bahnhofes Köpenick vorgesehen. Nördlich und südlich der Bahntrasse sowie entlang der Ost-West-Trasse sind Rad- und Fußwege vorgesehen, die die Anbindung der Bahnhöfe verbessern sollen. Das Beleuchtungskonzept wird im weiteren Planungsprozess bearbeitet.

Die Rad- und Fußwege sollen separat entlang der geplanten Straßen geführt werden. Im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes sollen diese unabhängig von Straßen verlaufen.

Im weiteren Planungsprozess werden die Bedingungen und erforderliche Maßnahmen für ein autoarmes Quartier weiter vertieft.

Durch verkehrslenkende Maßnahmen soll zukünftiger Schleichverkehr in der Elsengrund-

siedlung. Wie kann dieser vermieden werden?

- Die Park-and-Ride-Situation am S-Bahnhof Hirschgarten ist nicht tragfähig. Was wird unternommen um diese zu verbessern?
- Die südlich parallel zur Bahntrasse geplante Straße erscheint überdimensioniert, vor allem im Verhältnis zum benachbarten Grünzug. Kann die Straße schmaler werden oder zugunsten des Grünzuges ganz auf eine Erschließungsstraße parallel zur Bahn verzichtet werden?

lung vermieden werden.

Der tatsächlich vorhandene Bedarf und mögliche Handlungsoptionen werden geprüft. Sinnvoll wäre die Anlage von Park-and-Ride-Plätzen an der Stadtperipherie oder eine bezirkliche Parkraumbewirtschaftung.

Die Darstellung im Strukturkonzept gibt noch nicht die detaillierte Dimensionierung dieser geplanten Straße zu erkennen. Sie ist als Erschließungsstraße für die angrenzenden Wohnungsbauten erforderlich und wird auf das hierfür notwendige Maß beschränkt. Mit Blick auf den Fuß-Radweg im angrenzenden Grünzug soll die Straße nur auf der Südseite einen Gehweg erhalten.