

Entwicklungsmaßnahme
Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Bürgerwerkstatt am 19. September 2017

AG 5 Verkehr und Mobilität Abwägung der Bürgerhinweise

Bürgerhinweise / Bürgerfragen

1. Öffentlicher Verkehr

- Generelle Frage nach dem Platzbedarf für den Ausbau des Regionalbahnhofes. Wieviel Raum nehmen die Umbauten ein, wieviel Platz bleibt für öffentliche Nutzungen?
- Die Tram-Wendeschleife Hirtesstraße wird teils als notwendig erachtet, teils wird eine Verlegung gefordert.
- Für die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung wird eine Buslinie durch das Gebiet gefordert.
- Die Führung einer Straßenbahn durch das Gebiet wird angeregt und diskutiert.

2. Motorisierter Individualverkehr

- Die Realisierung des 2. BA der Ost-West-Trasse als Brücke oder Tunnel/Trog wird diskutiert. Es werden Bedenken zu beiden Varianten geäußert. Zur Brücke hinsichtlich der zerschneidenden Wirkung und langen Rampen beim Trog/Tunnel zu Aspekten der sozialen Sicherheit und Beleuchtung.
- Ist zusätzlicher Grunderwerb für die neue Trasse notwendig?
- Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Trasse wird bezweifelt, ob ein zweispuriger Ausbau (= eine Fahrspur pro Richtung) einen Verkehrsablauf in ausreichender Qualität

Schlussfolgerungen / Antworten

Verweis auf die Ausbaupläne der DB. Insbesondere südlich des Bahnhofes wird durch den dort geplanten zusätzlichen Bahnsteig und ein neues Güterzuggleis mehr Platz in Anspruch genommen. Ein Konzept für die städtebauliche Gestaltung des Elcknerplatz und des nördlichen Bahnhofsvorplatzes wird in nachfolgenden Planungsschritten erstellt.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Wendeschleife an dieser Stelle sinnvoll, auch wenn die Lage der Gleise Schwierigkeiten beim Entwurf des Kreuzungsbereichs Mahlsdorfer Straße / Stellingdamm bedingt.

Ein solches Angebot wird als wünschenswert erachtet, ist jedoch von der BVG wegen des noch nicht absehbaren Realisierungszeitraums bisher noch nicht untersucht worden. Hierzu wird es zukünftig noch Abstimmungen geben.

Eine Straßenbahn durch das Gebiet zu führen ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll sowie aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll.

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. Es zeichnet sich ab, dass technische Voraussetzungen (Weichen) dazu führen, dass eine Querung als Trog/Tunnel gemäß der städtebaulichen Vorzugsvariante mittig das Untersuchungsgebiet quert.

Ja.

Die bisher vorliegenden Erkenntnisse der Verkehrsplanung besagen, dass eine zweispurige Straße ausreichend für die zu erwartenden Verkehrsmengen ist.

12.10.2017

gewährleistet.

- Welche Verkehrsmengen werden voraussichtlich über die Ost-West-Trasse abgewickelt?
- Wird zuerst der 1. oder der 2. BA der Ost-West-Trasse fertiggestellt? Teils wird die Realisierung ab 2028 als unrealistisch früh angesehen.
- Wird der 2. BA mittels Planfeststellungsverfahren festgesetzt?
- Ist der Stellingdamm in der Lage, die zusätzlichen Verkehre durch die Ost-West-Trasse aufzunehmen?
- Werden die durch das Union-Stadion verursachten Verkehrsprobleme berücksichtigt?

Konkrete Zahlen können noch nicht genannt werden. Zu erwarten sind Verkehrsmengen in der Größenordnung einer zweispurigen innerstädtischen Hauptverkehrsstraße.

Voraussichtlich wird zuerst der 2. BA der Ost-West-Trasse fertiggestellt. Da für beide Abschnitte jedoch noch umfangreiche Planungen erforderlich sind, kann sich diese derzeitige Einschätzung wieder ändern.

Es wird die Festsetzung in einem (das Planfeststellungsverfahren ersetzenden) B-Plan angestrebt.

Der Stellingdamm wird zwischen Mahlsdorfer Straße und Einmündung Ost-West-Trasse als zweispurige, innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit Aufweitungen in den Kreuzungsbereichen für Abbiegespuren ausgebaut werden müssen. Die Straßenbahn wird im Straßenraum verbleiben, Radwege werden vorgesehen. Eine detaillierte Planung liegt in diesem Planungsstadium noch nicht vor.

Grundsätzlich werden alle Einflüsse im Umfeld in die Verkehrsplanung mit einbezogen.

3. Ruhender Verkehr

- Die Problematik des hohen Parkdrucks in den Wohngebieten im Umfeld der S-Bahnhöfe (Elsengrundsiedlung, Märchenviertel, Am Hirschgarten) wird lebhaft diskutiert. Es wird die Anlage eines Park-and-Ride-Platzes in der Nähe eines S-Bahnhofes (Köpenick und Hirschgarten) angeregt.

Auch wenn das Problem des hohen Parkdrucks erkannt wurde, wird die Anlage eines zusätzlichen Parkplatzes aus verkehrsplanerischer Sicht als kontraproduktiv erachtet, da so weiterer Verkehr erzeugt würde, der das Straßennetz belastet. Sinnvoll wäre die Anlage von Park-and-Ride-Plätzen an der Peripherie Berlins oder eine bezirkliche Parkraumbewirtschaftung. Vorhandene Parkhäuser am S-Bahnhof Köpenick haben noch ausreichend Kapazitäten.

4. Radverkehr

- Werden die im Strukturkonzept angedeuteten Grünverbindungen nutzbar für den Radverkehr sein und wie werden sie an das bestehende Radverkehrsnetz angebunden? Der Wunsch nach durchgängige Rad(schnell)verbindungen entlang der Bahn bis nach Erkner wird geäußert.

Attraktive, für den Radverkehr nutzbare Anlagen werden in den geplanten Grünverbindungen - auch entlang der Bahn - angestrebt. Eine Abstimmung mit dem Bezirk über Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes (z.B. entlang der alten Erpe) erfolgt noch.

5. Verträglichkeit

- Ist die Ost-West-Trasse wohngebietsverträglich?

Im Bereich der Neubauten und für den Bestand werden entsprechende Schallschutzmaßnahmen getroffen, sodass Ost-West-Trasse und Wohnen miteinander in Einklang gebracht werden können.

Die Neubebauung nördlich der Gleise trägt darüber hinaus dazu bei, den Bahnlärm in den nördlich angrenzenden Teilgebieten zu verringern.

12.10.2017

- Wie wird die Ost-West-Trasse nördlich der Bahntrasse geführt? Hat sie Verknüpfungen zu den angrenzenden Wohngebieten und wo soll sie in den Stellingdamm münden?

Die Linienuntersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Stadtstrukturell verträglicher ist voraussichtlich die bahnahe Trasse (Bündelung der Verkehrswege). Eine Verknüpfung in die nördlich angrenzenden Wohngebiete ist bisher nicht vorgesehen. Bei einer bahnnahe, südlichen Führung soll die Ost-West-Trasse in Höhe Hirtestraße in den Stellingdamm münden. Bei einer bahnfernen, nördlichen Führung würde die Ost-West-Trasse in Höhe der Grünfläche am Eingang zur Elsengrundsiedlung auf den Stellingdamm treffen.
- Durch den Ausbau der Bahnquerungen (Hämmerlingstraße – größere Durchfahrtshöhe) wird ein Anstieg des Schwerlastverkehrs (Größenordnung 40 t) befürchtet.

Unter Schwerlastverkehr (= Schwerverkehr) wird jedes Fahrzeug über 2,8 t verstanden. Generell müssen die Anlieferung durch LKWs und der städtische Versorgungsverkehr möglich sein. Der Anteil an Fahrzeugen mit 40 t wird in vergleichbarer Größenordnung wie auch auf anderen Hauptnetzstraßen liegen. Der Anteil des Schwerlastverkehrs wird in den schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigt.
- Werden Schleichverkehre durch die Märchensiedlung ansteigen?

Um große Mengen an Schleichverkehren zu unterbinden, werden geeignete verkehrslenkende Maßnahmen getroffen. Der Knotenpunkt Mahlsdorfer Straße/ 2. BA muss leistungsfähig sein. Darüber hinaus wird geprüft, wie Alternativrouten durch versetzte Knotenpunkte und/oder Einbahnstraßenregelungen unattraktiv gemacht werden können.