

Entwicklungsmaßnahme
Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Bürgerwerkstatt am 19. September 2017

Hinweise aus dem Plenum / „Fähnchen“ Abwägung der Bürgerhinweise

Nachfolgend sind die während der Bürgerwerkstatt eingegangenen schriftlichen Hinweise und Fragen zusammenfassend, nach übergeordneten Themen geordnet dokumentiert (mit Ausnahme Partikularinteressen).

Sofern Einzelaspekte nicht ausreichend dargestellt sind, besteht die Möglichkeit, sich direkt an folgende Ansprechpartnerinnen zu wenden:

Dominique Sandten: dominique.sandten@sensw.berlin.de Tel. 030 - 90139 - 4219
Ute Weber: ute.weber@sensw.berlin.de Tel. 030 - 90139 - 4825

Bürgerhinweise / Bürgerfragen

Schlussfolgerungen / Antworten

1. Strukturkonzept

- Integration des Gartenstadtkonzeptes in die Neubaukonzepte (Grün, GFZ, GRZ).
- Nutzungsmischung statt reiner Wohnquartiere und Schlafstädte planen.
- Flächen für Kleingewerbe sichern.
- Kleinräumliche Nähe von Wohnen und Arbeiten ermöglichen, um den Autoverkehr zu verringern.
- Für die Wahl der Wohnungsbaustandorte fehlt eine ausführliche Begründung und Befragung der Köpenicker Bevölkerung.
- Nutzbarkeit der neuen Stadtquartiere für viele

Das Bebauungskonzept für den überwiegenden Teil der Neubaugebiete soll sich an den Dichtewerten der Bebauung beiderseits der Bahnhofstraße orientieren. Gleichzeitig soll jedoch auch ein vergleichsweise hoher Durchgrünungsgrad mit privaten und öffentlichen Freiflächen gesichert werden.

Ziel ist die Entwicklung von Neubauquartieren mit einer möglichst kleinräumlichen Nutzungsmischung. Dennoch soll das Wohnen nutzungsstrukturell deutlich überwiegen.

Neben der Sicherung vorhandener Gewerbeflächen ist die Ausweisung neuer Areale für die Ansiedlung von Kleingewerbe beabsichtigt.

Ungeachtet der geplanten kleinräumlichen Verzahnung von Wohnen und Arbeiten ist zu erwarten, dass die meisten Bewohner der Neubauquartiere einen Arbeitsplatz außerhalb davon haben werden.

Die Bevölkerungsentwicklung im Zusammenhang mit den gegenwärtigen Wohnungsengpässen in Berlin sind eine gesamtstädtische Herausforderung. Insbesondere Entwicklungsoptionen, die sich an Standorten mit leistungsfähiger ÖPNV-Erschließung befinden, sind in diesem Zusammenhang vorrangig zu aktivieren. Bevölkerungswachstum einhergehend mit Wohnungsengpässen betrifft entsprechend der aktuellen Statistiken nachweislich auch den Bezirk Köpenick. Dies wird im Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen ausführlich dargelegt werden. Eine Befragung der Köpenicker Bevölkerung ist dafür nicht erforderlich.

Zunächst erfolgt eine Untersuchung der Realisie-

Zielgruppen sichern (Generationenwohnen, Kiezzentrum, Marktkonzept, Kunst und Kultur)

- Zentrum Bahnhofstraße stärken.
- Wie sehen die Einkaufsmöglichkeiten für ältere und behinderte Menschen in den geplanten Wohngebieten aus?
- Die Konzentration von mehr Menschen rings um den Bahnhof Köpenick lässt mehr Probleme erwarten (z.B. Fußballfans, Kriminalität). Ist dort eine Polizeiwache geplant?
- Elcknerplatz neu gestalten.
- Möglichkeiten der Integration einer „Grünen Infrastruktur“ in das Wohnungsbauprojekt umfassend prüfen.
- Parzellen für innovative Projekte festschreiben.
- Erlaubnis herbeiführen, am Südrand der Elsengrundsiedlung bauen zu dürfen.
- Neubauten rücken der denkmalgeschützten Bebauung zu nahe.
- Wie soll der Garagenhof an der Seelenbinderstraße künftig genutzt werden?

lungsoptionen und generellen Machbarkeit der vom Senat ausgewählten Wohnungsbauschwerpunkte. In den weiteren Planungsschritten wird die Ausgestaltung der Planung für unterschiedliche Zielgruppen erfolgen. Grundsätzlich sollen die neuen Stadtquartiere für viele Zielgruppen entwickelt werden.

Dies ist ein übergeordnetes Ziel der Entwicklungsplanung für den Bezirk Treptow-Köpenick und für das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen.

Neben der Bahnhofstraße als Stadtteilzentrum mit der Konzentration von Einzelhandelsangeboten soll es dezentrale Einzelhandelsgebote in den Neubauquartieren geben. Die Planungen hierzu werden in nachfolgenden Planungsschritten konkretisiert.

Bislang gibt es keine Planung für eine zusätzliche Polizeiwache. Allerdings ist die Planung hierfür auch nicht Aufgabe der derzeitigen Strukturplanung, wird aber an die entsprechende Fachplanung weitergeleitet bzw. bei der Konkretisierung der Planung berücksichtigt.

Die Umgestaltung des Elcknerplatzes wird unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in einem späteren Planungsschritt erfolgen.

Die „Grüne Infrastruktur“ ist für erweiterte Erholungsangebote ebenso bedeutsam wie für das Stadtklima und die Vernetzung von Biotopen. Sie wird gegenwärtig auf Basis einer fundierten Analyse der Bestandsgegebenheiten differenziert geplant.

Dies ist im Rahmen der städtebaulichen Planung vorgesehen.

In der Strukturplanung wird diese Bebauungsoption vorgeschlagen. Über ihre Machbarkeit wird nach der formellen Beteiligung der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer und auf Grundlage der umfassenden rechtlichen und städtebaulichen Prüfung zur Festsetzung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entschieden.

Die geplanten Neubauten werden den bestehenden Denkmalschutz beachten. Am Südrand der Elsengrundsiedlung schlägt die Strukturplanung Neubauten vor, deren Maßstäblichkeit sich an den vorhandenen Bauten orientiert.

Es ist eine städtebauliche Neuordnung geplant. Dabei ist noch zu entscheiden, ob dort gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden oder Wohnungsneubau realisiert wird.

2. Wohnbebauung und Denkmalschutz

- Welche Konzepte zur Sicherung der Bauqualität und der Außenräume in der Elsengrundsiedlung gibt es?

Die Entwicklungsplanung ist vorrangig auf die Entwicklung von Neubauquartieren gerichtet. Dennoch sollen in späteren Planungsschritten auch die Denkmalpflege-Erfordernisse in der Elsengrundsiedlung in Abstimmung mit der Unte-

- Gibt es Überlegungen zur Mischung der Eigentumsverhältnisse in den geplanten Wohngebieten (Genossenschaften, Wohnungsbau-gesellschaften, Baugemeinschaften, Privat-eigentum)?
- Werden Behinderte und Senioren bei der Pla-nung der Wohngebiete berücksichtigt?
- Gibt es Überlegungen, wie Leerstände in den Bauphasen vermieden werden können (Vanda-lismus)?
- Mehr sozial geförderten Wohnraum schaffen.

ren Denkmalschutzbehörde thematisiert werden.
Ja, eine Mischung der Wohnungsbauträger wird angestrebt. Über ihre Ausgestaltung wird in spä-teren Planungsschritten entschieden.

Ja. Wie dies umgesetzt werden kann, wird in späteren Planungsschritten entschieden.

Noch nicht. Diese Frage wird zu gegebener Zeit erneut aufgegriffen.

Es ist vorrangiges Ziel für den Wohnungsneubau, vor allem bezahlbaren Wohnraum, mit einem signifikanten Anteil sozial geförderten Woh-nungen zu schaffen.

3. Nahversorgung, Gewerbeentwicklung

- Fußläufig erreichbare Einkaufsmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen schaffen.
- Ist ein Standort für einen Wochenmarkt für re-gionale Produkte vorgesehen? Auf dem Gelän-de der ehemaligen Gasanstalt könnte ein Kiezmarkt entstehen.
- Können die geplanten Nahversorgungseinrich-tungen behindertengerecht geplant werden?
- Welche Planungen bestehen hinsichtlich der Behebung der schlechten ärztlichen Versor-gung in Köpenick-Nord?
- Gibt es einen Bestandsschutz für das vor-handene Gewerbe?
- Gibt es Flächen für neues Kleingewerbe, z.B. eine Fahrradwerkstatt?

Eine dezentrale kleinteilige Verteilung von Nah-versorgungseinrichtungen in den Neubauquartie-ren ist geplant.

Es gibt bereits einen Wochenmarkt am S-Bahn-hof Köpenick. Eine Erweiterung des Wochen-marktangebotes ist nicht Gegenstand der primär auf die städtebauliche und freiräumliche Entwick-lung fokussierten Planung. Der Hinweis wird für spätere konkrete Planungsschritte aufgenom-men.

Ja, dies ist gesetzlich entsprechend geregelt.

Es wird in nachfolgenden Planungsschritten auch darum gehen, geeignete Standorte für Versor-gungseinrichtungen der Neubauquartiere fest-zulegen.

Im Grundsatz bzw. planungsrechtlich ja. Im Ein-zelfall könnten allerdings Verlagerungen inner-halb des Untersuchungsgebietes nach Festle-gung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnah-me erforderlich und rechtlich ermöglicht werden.

Es sind zwei Mobilitätsstationen mit Fahrrad-werkstätten geplant. Darüber hinaus gibt es ein breites Spektrum weiterer Flächenangebote für kleingewerbliche Nutzungen.

4. Bildung, Freizeit, Kultur

- Kann das Güterbahnhofsgebäude südöstlich des Bahnhofs Köpenick für andere Zwecke wei-tergenutzt werden?
- Können die vorhandenen Schulgebäude nach dem Schulbetrieb für Sport und Versamm-lungen genutzt werden?
- Sind Flächen und Gebäude für ein Kiezzentrum bzw. ein Jugendfreizeitheim vorgesehen?
- Warum werden bestehende Einrichtungen, wie „ABC-Jugendclub“ nicht in die weitere Planung einbezogen?
- Wo können ein Stadttheater, eine Bibliothek,

Nein. Im Zuge des Ausbaus der Gleisanlagen am Bahnhof Köpenick plant die Deutsche Bahn den Abriss dieses Gebäudes.

Dies ist in den nachfolgenden Planungsschritten mit den zuständigen Verwaltungen abzustimmen.

Ja, auf dem ehemaligen BSR-Gelände.

Der Hinweis wird aufgenommen und in der weite-ren Planung berücksichtigt.

Im Rahmen der Entwicklungsplanung für die

ein Street-Food-Markt geschaffen werden?

- Ort für Kiezzentrum festlegen, das Startups, Galerien, Versammlungen, Jugendfreizeiteinrichtung aufnimmt.

Neubauquartiere könnten Zweigstellen einer Bibliothek entstehen. Es werden auch Räumlichkeiten geschaffen, die sich durch Theatergruppen nutzen lassen. Ebenso könnte durch private Initiative ein Street-Food-Markt betrieben werden. Die Planung eines Stadttheaters zählt allerdings nicht zu den Aufgaben der Entwicklungsplanung für das Untersuchungsgebiet.

Grundsätzlich wird das ehemalige BSR-Gelände bereits als Standort für solche Nutzungsangebote in Betracht gezogen. Dies wird im Rahmen einer architektonischen Machbarkeitsstudie im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen geprüft / nachgewiesen.

5. Grün- und Freiflächen, Ökologie

- Welche Schutzmaßnahmen für Fauna und Flora sind sichergestellt?

Im Rahmen einer differenzierten Analyse der vorhandenen Biotopie wird festgelegt, welche davon an ihren Ausgangsorten geschützt (dort, wo keine bauliche Entwicklung vorgesehen ist) werden und welche, unter welchen Bedingungen im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen auf geeignete Flächen im Untersuchungsgebiet bzw. in sein näheres Umfeld verlagert werden.

- Können die Grün- und Freiflächen am Stellingdamm erhalten werden?
- Areal zwischen Waldburgweg und S-Bahnhof Hirschgarten als Wald sichern, auch östlich benachbarte Bezirksgärtnerei einbeziehen.

Ja, mit Ausnahme der ehemaligen Güterbahnhofsflächen südlich des Stellingdamms.

- Gibt es Überlegungen zur Berücksichtigung innovativer Konzepte der Energie- und Regenwassernutzung im Untersuchungsgebiet?

Auf dem Gelände zwischen Waldburgweg und S-Bahnhof Hirschgarten ist die Qualifizierung von Waldflächen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleiches geplant. Das Gelände der Bezirksgärtnerei ist für die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen für die Inanspruchnahme wertvoller Grünstrukturen im Untersuchungsgebiet vorgesehen.

- Besondere Freiflächenangebote wie Kinderbauernhof, Naturlehrpfad, Generationenwaldspielplatz, Gemeinschaftsgärten in die zukünftige Planung einbeziehen.

Ja. im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen sind Grobkonzepte in Bearbeitung. Sie werden in späteren Planungsschritten konkretisiert.

- Ist die Nutzung der Sport- und Grünflächen auch für Mobilitätsbeeinträchtigte geeignet?
- Sitzplätze und WC's bei der Planung nicht vergessen.

Grundsätzlich sind solche Freiflächenangebote im Untersuchungsgebiet möglich und bereits „angedacht“. Im Rahmen der von weiteren Bürgerbeteiligungen bzw. der Konkretisierung der Planung werden die Nutzung und Gestaltung der geplanten Grünflächen noch erörtert.

Ja.

Diese Anregung wird für die weitere Konkretisierung der Planung aufgenommen.

6. Kleingärten

- Welche Möglichkeiten zum Erhalt der Kleingärten südlich des Bahnhofs Köpenick gibt es?

Es gibt langfristig keine Möglichkeiten zum Erhalt der Kleingärten. In unmittelbarer Nachbarschaft der Kleingärten ist ein neuer Zugang zum künftigen Regional- und S-Bahnhof Köpenick geplant. Angesichts dieser herausragenden Erschließung durch den ÖPNV ist beabsichtigt, auf dem Kleingartenareal Wohnbauten zu realisieren.

- Ist die Einhaltung der erforderlichen Abstands-

Ja, die erforderlichen Abstandsflächen werden

flächen zwischen den geplanten Neubauten und der vorhandenen Bebauung an der Thürnagelstraße geprüft?

- Werden die Pächter beim Wegfall der Kleingärten entschädigt? Gibt es Ersatzstandorte?
- Spätmöglichste Kündigung der Pachtverträge, damit das Gelände nicht brachliegt.
- Kleingärten als offene Gärten für Selbsttherapie älterer Menschen nutzen.
- Kleingärten als Elemente des Klimaschutzes und der Erholung sichern.

eingehalten.

Eine Entschädigung beim Wegfall der Kleingärten wird entsprechend der vorliegenden Regelungen (Pachtverträge) vorgenommen. Ersatzstandorte sind nicht vorgesehen.

Bevor es zur Realisierung der geplanten Neubauten kommt, werden noch mehrere Planungsschritte zu absolvieren sein. Insofern ist frühestens in vier Jahren mit der Umnutzung der Kleingärten zu rechnen. Die Kündigung der Pachtverträge obliegt bis auf weiteres dem Bundeseisenbahnvermögen als Grundstückseigentümer, nach dem geplanten Ankauf durch das Land Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Es besteht die Absicht, die Pachtverträge erst möglichst kurzzeitig vor dem Beginn der geplanten Neubauten zu beenden.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Kleingärten geplant. Es wird dessen ungeachtet zahlreiche andere Angebote für ältere Menschen geben (werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte konkretisiert / planerisch gesichert).

Grundsätzlich ist eine ökologisch wirksame Durchgrünung der Städte anzustreben. Die Kleingärten zählen allerdings nicht zu den stadtklimatisch wirksamen Grünflächen. Auch ihre Wirkung als Erholungsflächen ist mit Blick auf die begrenzte Nutzerzahl gegenüber öffentlichen Grünflächen sehr gering.

7. Kita, Spielplätze

- Wann wird die Kita an der Hirtestraße wiedereröffnet?
- Anlage eines Spielplatzes, den auch die Bewohner der Elsengrundsiedlung nutzen können.
- Wasserspielplatz und Generationen-Waldspielplatz schaffen.

Eine Kita auf diesem Grundstück wird nicht wieder eröffnet. Die im nördlichen Bereich des ehemaligen BSR-Geländes geplante Grundschule lässt sich dort nur realisieren, wenn hierfür auch das Grundstück der ehemaligen Kita genutzt wird. Für die ausreichende Kita-Versorgung werden neue Standorte zu bestimmen sein.

Unter anderem sind ein größerer öffentlicher Spielplatz im Südosten der Elsengrundsiedlung sowie ein Generationenplatz auch mit Spielmöglichkeiten für Kinder auf dem ehemaligen BSR-Gelände geplant.

Über die Gestaltung der Spielplätze wird in nachfolgenden Planungsschritten entschieden.

8. Verkehr

- Neubaugebiete autofrei konzipieren.
- Bereits heute besteht ein Parkplatzmangel. Bei wenigen Parkmöglichkeiten verlagert sich der Parkplatzsuchverkehr in die vorhandenen Wohngebiete.
- Sind Tiefgaragen geplant, die die Parksituation entschärfen?

Die Neubaugebiete sollen autoarm, nicht autofrei entwickelt werden.

Im Zusammenhang mit der Planung von Neubaugebieten wird in nachfolgenden Planungsschritten ein Parkraumkonzept auch für die vorhandenen Wohngebiete zu erarbeiten sein.

Das Stellplatzkonzept ist noch nicht im Detail erarbeitet. In Tiefgaragen wird mit Blick auf den

- Was wird gegen das von Pendlern verursachte Parkchaos unternommen?
- Wären nicht Parkhäuser wichtig für Park-and-Ride-Angebote am geplanten Regionalbahnhof Köpenick?
- Tiefgaragen sollten unbedingt mit Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden.
- Tiefgaragen mit Carsharing-Angeboten.
- Radwege brauchen eine Vernetzung, die es noch nicht gibt. Warum wird sie nicht bereits vor Umsetzung der Entwicklungsplanung hergestellt?
- Für die Querung der Bahntrasse wird wegen der höheren Lärmbelastung durch eine Brücke die Troglösung der Bahntrasse bevorzugt.
- Niemand wird einen langen und dunklen Straßentunnel als Fußgänger und Radfahrer nutzen.
- Ost-West-Trasse direkt an die Gleise legen, um den denkmalgeschützten Gartenstadt-Charakter der Elsengrundsiedlung nicht zu beeinträchtigen und Doppel-Lärmflächen vermeiden.
- Ost-West-Trasse möglichst dicht an der Bahnstrecke führen.
- Verkehrsabfluss der Ost-West-Trasse über Bellevuestraße und Köpenicker Altstadt ist nicht möglich.
- Ost-West-Trasse ist im 1. wie im 2. Bauabschnitt komplett überflüssig.

teilweise geringen Abstand zum Grundwasser aus Kostengründen nur ein Teil der erforderlichen Stellplätze untergebracht.

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.

Am geplanten Regionalbahnhof soll es keine Park-and-Ride-Angebote geben, um dort das Straßennetz nicht zusätzlich zu belasten.

Dies ist geplant.

Am geplanten Bahnhof sowie an dezentralen Standorten in den Neubaugebieten sind im Rahmen des noch auszuarbeitenden Mobilitätskonzeptes auch Carsharing-Angebote vorgesehen.

Ein Radwegenetz wird im Zusammenhang mit der Planung der Neubaugebiete konzipiert. Erst mit der Entscheidung zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme werden die Voraussetzungen geschaffen, um die Neuordnung von Flächen für die Anlage und Vernetzung von Radwegen vorbereiten zu können.

Das Strukturkonzept sieht für die Querung der Bahntrasse im Bereich südlich der Elsengrundsiedlung die Troglösung vor.

Dieser Stand ist jedoch nur vorläufig, da die Variantenuntersuchung zur Machbarkeit noch nicht abschließend vorliegt.

Das Strukturkonzept sieht im Bereich südlich der Elsengrundsiedlung für die Querung der Bahntrasse die Unterquerung in einem nach oben geöffneten und überwiegend natürlich belichteten Trog vor.

Dieser Stand ist jedoch nur vorläufig, da die Variantenuntersuchung zur Machbarkeit noch nicht abschließend vorliegt.

Die genannte Trassenführung ist vorläufiger Planungsstand. Die Machbarkeit wird gegenwärtig im Rahmen einer gesonderten Studie untersucht. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht abschließend vor.

s. oben.

Die Verkehrsplanung geht davon aus, dass der Verkehrsabfluss über die Bellevuestraße möglich ist. Vorhandene Engpässe im weiteren Verlauf des übergeordneten Straßennetzes (z.B. an der Salvador-Allende-Brücke) sollen mittelfristig beseitigt werden.

Eine Bewältigung der übergeordneten Verkehrsströme ist im Zusammenhang mit der geplanten Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße nur

<ul style="list-style-type: none"> - Nach Ausbau des nördlichen Neubauquartiers wird es einen neuen Stauschwerpunkt an der Kreuzung Stellingdamm/Mahlsdorfer Straße geben. 	<p>durch die Ost-West-Trasse möglich.</p> <p>Die Verkehrsentwicklungsplanung geht für diesen Kreuzungsbereich von einem erhöhten Verkehrsaufkommen aus und sieht daher im Stellingdamm die Einrichtung einer gesonderten Abbiegespur vor.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Ist für die Mahlsdorfer Straße eine Entlastung geplant? 	<p>Nein.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Wo soll der Verkehr aus der Ost-West-Trasse weiterführen, ohne die Bestandsstraßen zu überlasten? 	<p>Die Ost-West-Trasse wird Bestandteil eines sogenannten Tangentenvierecks sein, das ein erhöhtes Verkehrsaufkommen bewältigen soll, um die Nebenstraßen zu entlasten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Durchgangsverkehr in der Elsengrundsiedlung durch Einbahnstraßensystem vermeiden. 	<p>Durchgangsverkehre sollen durch verkehrslenkende Maßnahmen vermieden werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Kein zusätzlicher Durchgangsverkehr in die bereits überlastete Hirtestraße. 	<p>Die Verkehrsplanung verfolgt dieses Ziel.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Wenn eine Schule auf dem BSR-Gelände gebaut werden soll, muss die Verkehrssituation in der Hirtestraße grundlegend geändert werden. Aktuell stehen ständig 2 Straßenbahnen im Weg und es gibt keine Parkplätze. 	<p>Im Rahmen weiterer Planungsschritte wird die Erschließungssituation der geplanten Grundschule genauer betrachtet. Im Detail können Anpassungsmaßnahmen in der Hirtestraße erforderlich werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des Verkehrsflusses durch Wegnahme der Straßenbahn-Endhaltestelle in der Hirtestraße. 	<p>Es ist nicht geplant, den Verkehrsfluss in der Hirtestraße zu erhöhen, zumal dort ein neuer Grundschulstandort geplant ist. Die Wendeschleife wird an dieser Stelle für sinnvoll gehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Verlegung der Straßenbahn-Endhaltestelle zum Birkenwäldchen (nördlich der Haltestelle Unter den Birken) 	<p>Eine Verlegung der Straßenbahn-Endhaltestelle ist nicht geplant. Die Wendeschleife wird an dieser Stelle für sinnvoll gehalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Wie soll die Straßenbahn in den Stellingdamm eingegliedert werden, wenn dort die Ost-West-Trasse verläuft. 	<p>Die Ost-West-Trasse wird als normale Stadtstraße geplant. Die Straßenbahntrasse wird voraussichtlich in die nach Osten führende Fahrbahn eingegliedert. Im Kreuzungsbereich zur Hirtestraße ist eine Aufweitung der Ost-West-Trasse mit einer zusätzlichen Abbiegespur geplant.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn- und Tram-Takt und -Wagenanzahl vor allem im Berufsverkehr erhöhen. 	<p>Mit der städtebaulichen Planung kann nur bedingt auf Taktung und Anzahl der Wagen Einfluss genommen werden. Je nach künftiger Auslastung wird BVG bzw. S-Bahn im Rahmen Ihrer unabhängigen Planung und Betriebsführung eine Erhöhung der Takt- und Wagenzahl vornehmen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Straßenbahnlinie zwischen Brandenburgplatz und Stellingdamm führen. 	<p>In diesem Bereich könnte künftig eine Buslinie eingerichtet werden. Die Unterquerung der Bahntrasse durch eine Straßenbahn würde die Länge der erforderlichen Rampen beträchtlich vergrößern.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreie Fahrradunterquerung der Bahntrasse an den S-Bahnhöfen schaffen. 	<p>Dies ist Planungsabsicht.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung am S-Bahnhof Hirschgarten muss schnell behindertengerecht ausgebaut werden. 	<p>Die Schaffung der Barrierefreiheit am S-Bahnhof Hirschgarten liegt in der Verantwortung der DB Station & Service AG.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Ein großes Parkhaus am S-Bahnhof Friedrichshagen zur Entlastung des Bereichs um den S-Bahnhof Hirschgarten schaffen. 	<p>Ein Parkhaus würde ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf diesen Bereich konzentrieren. Dies ist nicht gewünscht.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Eng an der S-Bahn eine neue Straße vom S-Bahnhof Friedrichshagen über den S-Bahnhof Hirschgarten bis zum S-Bahnhof Köpenick füh- 	<p>Eine derartige Straßentrasse würde zu einer zusätzlichen Belastung des ohnedies stark frequentierten Kreuzungsbereichs von Stelling-</p>

ren.

- Laut Abgeordnetenhausbeschluss vom 6.3.14 sollte sich der Senat gegenüber der Deutschen Bahn dafür einsetzen, dass der Regionalbahnhof Karlshorst so lange in Betrieb bleibt, bis der Regionalbahnhof Köpenick eröffnet wird. Nun soll im Dezember 2017 Schluss sein. Warum?
- ÖPNV-Kleinbusse durch die Siedlung Elsengrund führen.

damm und Mahlsdorfer Straße führen.

Die Entscheidung der Deutschen Bahn AG zur Schließung des Regionalbahnsteigs Karlshorst ist mit der zeitgleichen Eröffnung des Regionalbahnsteigs am Ostkreuz begründet. Damit erfüllt die DB AG die Anforderungen an die vom Senat bestellte Anzahl an Regionalbahnsteigen. Ein weiteres Offenhalten würde zudem zu zusätzliche Instandhaltungskosten auf Seiten der DB AG führen, die in Anbetracht der geplanten Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick von der DB AG als unwirtschaftlich bewertet werden.

Aufgrund der geringen Auslastung einer solchen Verbindung ist in absehbarer Zeit nicht damit zu rechnen.

9. Lärm

- Welche Lärmschutzmaßnahmen nördlich und südlich der Bahntrasse sind geplant?
- Welche Lärmentwicklung ist durch die Schulen zu erwarten?
- Für die Kontrolle der nächtlichen Geschwindigkeit des Güterbahnverkehrs sorgen.
- Lärmschutz an den stark frequentierten Straßen und an der Bahntrasse verbessern.
- Lärmschutz eher durch Gebäude als durch hohe Lärmschutzwände gewährleisten.
- Gibt es Überlegungen zur zeitlichen Beschränkung von Baumaßnahmen und deren rechtzeitiger Ankündigung?
- Zeitliche Dauer von Baumaßnahmen rechtzeitig ankündigen.

Bahnseitig sind im Bereich der vorhandenen Wohnbauten Lärmschutzwände geplant. Im Zuge von Neubauten beiderseits der Bahntrasse soll der Lärmschutz vor allem städtebaulich gesichert werden. Baulücken sollen entlang der Bahntrasse durch Strukturverglasungen geschlossen werden.

Die neuen Schulstandorte werden wohngebietsverträglich geplant.

Es liegt in der Verantwortung der DB, die entsprechenden schalltechnischen Untersuchungen durchzuführen sowie Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

Dies ist beabsichtigt.

Dies ist beabsichtigt.

Ja. Allerdings ist dies ein Thema, das erst nach Abschluss der Planungsarbeit relevant wird.

Dies ist beabsichtigt.

10. Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme

- Falls Teilflächen veräußert werden, diese auch an Bürger und gemeinnützige Einrichtungen weitergeben.
- Schutz des Eigentums als Grundrecht: Wer nicht verkaufen will, muss es auch nicht und darf nicht enteignet werden.

Wohnungsbauflächen sollen überwiegend durch landeseigene Wohnungsbaugesellschaften entwickelt werden. Es soll darüber hinaus eine diversifizierte Eigentümerstruktur, die auch genossenschaftliches und gemeinnütziges Eigentum sowie unter geprüften Rahmenbedingungen auch privates Eigentum umfasst, im Rahmen der Grundstücksvergabe berücksichtigt werden.

Sofern eine Entwicklungsmaßnahme durchgeführt wird, kann es – falls mit einzelnen Eigentümern eine einvernehmliche Regelung nicht möglich ist – erforderlich sein, begrenzte Teilflächen, deren Entwicklung zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist, zum ermittelten entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert auf Grundlage entsprechender rechtlicher Regelung

- Wenn am Südrand der Elsengrundsiedlung Teile aus dem Denkmalschutz entlassen werden, um eine Bebauung zu ermöglichen, dann soll diese Möglichkeit den Eigentümern eingeräumt werden und nicht nach deren Enteignung der öffentlichen Hand.
 - Keine Straße durch denkmalgeschützte Gärten bauen.
 - Keine Grundstücksteilung durchführen.
-
- Was wird für Anwohner der östlichen Seelenbinderstraße bei Umsetzung der Entwicklungsplanung verbessert?
-
- Die aktuellen Nutzungen auf dem BSR-Gelände erhalten.

gen anzukaufen.

Soweit Grundstückseigentümer bereit sind, an der Umsetzung der Entwicklungsplanung mitzuwirken, ist eine Enteignung im Rahmen einer Entwicklungsmaßnahme generell unzulässig.

Es ist kein Straßenbau durch denkmalgeschützte Gärten beabsichtigt.

Im Rahmen der beabsichtigten Entwicklungsmaßnahme wird es im Einzelfall auch eine Neuordnung von Grundstücken geben. Dies kann je nach den örtlichen Gegebenheiten und Planungen zu deren Zusammenlegung ebenso wie zu deren Teilung führen.

Die Entwicklungsplanung sieht den Bau einer neuen Gewerbeerschließungsstraße im Norden der östlichen Seelenbinderstraße vor. Sofern es zur Realisierung dieser Planungsabsicht kommt, wird die östliche Seelenbinderstraße vom derzeitigen Schwerlastverkehr befreit.

Die gastronomische Nutzung und die Pension könnten, unter der Voraussetzung der baulichen Genehmigung, langfristig fortgesetzt werden (entsprechen den Zielen des Strukturkonzeptes); die Nutzung als Wohnmobilstellplatz ist derzeit nicht genehmigt. Bei Vorlage einer Genehmigung wäre eine befristete Fortsetzung der Nutzung bis zum Start des Schulneubaus und des Umbaus / der Herstellung der geplanten sozialen Infrastruktur möglich.

11. Sonstiges

- Öffentliches WLAN

Bereit- oder Sicherstellung von öffentlichen WLAN ist nicht Gegenstand der städtebaulichen Planung.