

## Entwicklungsmaßnahme Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

### Stellungnahmen im Rahmen der Internet-Beteiligung

*Nachfolgend werden die im Rahmen der Internet-Beteiligung vom 19.09.2017 bis 08.10.2017 eingegangenen schriftlichen Hinweise und Fragen zusammenfassend dokumentiert. Die Beantwortung der Internet-Beiträge erfolgt aus Sicht des gegenwärtigen Planungsstands (Okt. 2017). Es kann sein, dass sich im Zuge der weiterführenden Planungen im Einzelfall neue Erkenntnisse ergeben, die eine entsprechende Anpassung der Planung zur Folge haben.*

*Die Redaktionsgruppe hat sich vorbehalten, die Internet-Beiträge thematisch zu ordnen, teilweise zu kürzen und wiederholt genannte Aspekte nur einmal zu benennen. Dessen ungeachtet besteht die Möglichkeit, alle Beiträge der Internet-Beteiligung unter [www.berlin.de/gueterbahnhof-koepenick](http://www.berlin.de/gueterbahnhof-koepenick) unverändert einzusehen.*

#### Bürgerhinweise / Bürgerfragen

##### Denkmalschutz

1. Die Siedlung Elsengrund steht als Gesamtensemble unter Denkmalschutz. Wir fordern Sie, die Planer und die Senatsverwaltung auf, dieses Denkmal als Gesamtgebiet so zu belassen, wie es die Denkmalliste vorsieht. Nehmen Sie die Privat-Grundstücke entlang des Stellingdamm, Essenplatz und Waldburgweg aus Ihrem "Untersuchungsgebiet" für den Ausbau des Güterbahnhofes Köpenick!
2. Um den Charakter der Denkmalschutzsiedlung Elsengrund zu erhalten, darf sie nicht einfach mit neuen Wohnblöcken eingebaut werden. Das Aussehen und die Höhe der entstehenden Häuser müssen sich an den vorhandenen Häuserbestand anpassen, ihn bestenfalls positiv ergänzen. Schließlich soll nicht nur ein attraktives Wohngebiet neu entstehen, sondern ebenso ein bereits bestehendes attraktives Wohngebiet erhalten und in seinem Charakter erkennbar bleiben.

#### Schlussfolgerungen / Antworten

Der Denkmalschutz des Gesamtensembles soll im Wesentlichen erhalten bleiben. Es wird jedoch gegenwärtig geprüft, wieweit die Einbeziehung der Gärten am südlichen Rand der Siedlung Elsengrund angesichts der früheren bahnbezogenen Nutzung dieses Teilbereichs zu rechtfertigen ist. Es ist Gegenstand der laufenden Vorbereitenden Untersuchungen, genauer zu prüfen, ob die Einbeziehung des südlichen Rands der Siedlung Elsengrund in eine mögliche Entwicklungsmaßnahme erforderlich bzw. angemessen ist.

Im unmittelbaren Umfeld der Siedlung Elsengrund ist in der Tat darauf zu achten, dass das denkmalgeschützte Ensemble städtebaulich nicht beeinträchtigt wird. Dies schließt allerdings nicht aus, eine mit dem Duktus dieser Siedlung korrespondierende Bebauung, die zugleich dem Lärmschutz dient, auf den Baufeldern entlang der Bahntrasse zu realisieren,

##### Wohnbebauung, bauliche Gestaltung

3. Das Konzept Rückbesinnung auf Gemeinsamkeit, gegenseitige Unterstützung und Nachbarschaft, ist aktueller denn je. Die Fläche "schreit" nach gemeinschaftlichen Wohnprojekten, vor allem für Familien, oder/und Mehrgenerationenhäuser. Der Schwerpunkt liegt hier auf der Zusammenführung von Lebens(stil)spezifischen Wohnbedürfnissen und ähnlichen Mentalitäten.
4. Nicht zu hoch bauen. 4 Etagen + Satteldach sollten reichen. Und bitte keine Flachdächer. Das passt dort überhaupt nicht rein!

Neben den Wohnungsunternehmen des Landes Berlin, die einen größeren Teil der geplanten Mietwohnungen errichten sollen, sind auch andere Eigentumsformen und Wohnmodelle denkbar. Dazu wurden jedoch angesichts des frühen Planungsstadiums noch keinerlei Festlegungen getroffen.

Das städtebauliche Konzept soll dem Prinzip einer, dem hervorragend durch ÖPNV erschlossenen Standort angemessenen Dichte bei moderater Höhenentwicklung folgen. Zum architektonischen Konzept sind detaillierte Aussagen erst im Rahmen von Wettbewerbsverfahren zu einzelnen Baufeldern vorgesehen, an denen die Bürger beteiligt werden sollen (nach Festlegung einer

5. Heutige Innenstädte bestehen häufig aus langen Klötzen mit immer gleichen Fassadenelementen mit meist nur rechten Winkeln. Dieser Minimalismus führt zur Beliebigkeit und zu langweiligen, öden innerstädtischen Bereichen ohne jegliche Identitätsstiftung. Daher sollte eine kleinteilige und architektonisch vielseitige Fassadengestaltung ein unverwechselbares und identitätsstiftendes Stadtviertel entstehen lassen. Hierbei sollten Gestaltungselemente der beliebten und wunderschönen umliegenden Viertel aufgegriffen werden, d.h. z.B. aus der Gründerzeit und aus der Zeit der Industrialisierung. Es sollten keinesfalls nur Sozialbauten geschaffen werden, sondern eine vollumfängliche Mischung bis hin zu hochwertigem Wohnraum.
6. Wie wird das Thema "bezahlbares, selbstgenutztes Wohneigentum für Familien und Normalverdiener" in der Konzeption und vor allem bei der Auswahl der Projektträger und Immobiliengesellschaften im Entwicklungsgebiet "Güterbahnhof Köpenick" berücksichtigt?

*Begründung/ Voreile:*

- *Selbstgenutztes Wohneigentum schützt wirksam vor Mietsteigerungen und Verdrängungsprozessen, wie sie derzeit in der gesamten Stadt zu beobachten sind und vor denen selbst Menschen in städtischen Wohnungsbaugesellschaften nicht dauerhaft geschützt waren und sind (z.B. bei Aufhebung des Status als Sozialwohnung oder bei Verkauf der Wohnungen).*
  - *Selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer übernehmen in der Regel mehr Verantwortung für den Erhalt eines guten Umfeldes, wirken also stabilisierend auf den Stadtteil.*
  - *Für die Alterssicherung spielt die rechtzeitige Bildung von Wohneigentum ebenfalls eine wichtige Rolle, ist also sozial verantwortungsbewusstes Handeln.*
  - *Für die Integration von Migrantinnen und Migranten ist Wohneigentum ein sehr wirksames Mittel.*
7. All dies ist in aktuellen Diskussionen und Strategien um Mietendeckelung, den Ausbau (stets zeitlich befristeter) Sozialwohnungskontingenten oder Wohngeldanpassungen (letztlich eine Subventionierung der Vermieter) zu wenig präsent.

städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme).

Die geplanten Neubaugebiete sollen für ein möglichst breites Spektrum von Wohnformen und Bewohnern konzipiert werden.

Über die Architektur soll in gesondert durchzuführenden Wettbewerbsverfahren entschieden werden (s.o. nach Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme).

Einer der zentralen und für die Entwicklung des Gebietes maßgeblichen Bausteine des Leitbildes lautet:

*"Kostengünstige und variabel nutzbare Wohnungen für unterschiedliche Bedürfnisse bauen unter Einbeziehung familien- und altersgerechter wie auch generationenübergreifender Wohnformen".* Die Berücksichtigung von Wohneigentum ist nach derzeitigem Stand nicht vordergründig.

Siehe Pkt. 6.

## Nahversorgung, Gewerbeentwicklung

8. Es sollte auch für kleinere Läden, für Cafés und Restaurants ausreichend Fläche geschaffen werden.

Es ist das Ziel der Entwicklungsplanung, in den Neubauquartieren auch Nachbarschaftsläden und gastronomische Einrichtungen kleinteilig zu ermöglichen.

## Bildung, Freizeit, Kultur

9. Ob die unstrittig erforderliche neue Schule unbedingt auf dem Gelände eines ehemaligen Gaswerkes errichtet werden muss, sollte genauer geprüft werden. Eventuell vorhandene Verunreinigungen des Bodens könnten den ersten Schultag erheblich nach hinten verschieben. (siehe Rewatex Gelände in der Hirtestraße)
10. Das beim Gasthof Hubertushof befindliche Gelände des ehemaligen Funkturms Köpenick könnte für eine Schule ebenfalls gut geeignet sein (gute Verkehrsanbindung).
11. In einem "neuen Kiez" kann der Köpenicker Hof ein soziokulturelles Zentrum in historischen Gebäuden sein. Der hintere Teil der ehem. Gasanstalt sollte mit Wohnungen und oder einer Grundschule bebaut werden. Für die Wohnmobile gibt's andere Möglichkeiten.

Die Begutachtung und – bei Bedarf – die Entsorgung von Altlasten innerhalb des gesamten Gebietes ist wichtige Voraussetzung für eine spätere Bebauung. Erste Bodenerkundungen haben keine Anhaltspunkte ergeben, die der Ansiedlung einer Schule widersprechen.

Grundschulen sollten im fußläufigen Einzugsbereich liegen. Der vorgeschlagene Standort kommt daher nicht in Frage.

Für das Gelände der ehem. Gasanstalt sind nach derzeitigem Planungsstand die Ansiedlung einer Schule und eines soziokulturellen Zentrums geplant. Die vorhandene Beherbergungs- und Gastronomienutzung soll weitergeführt werden.

12. Im Südosten des Bahnhofs sollten in jedem Fall die ursprünglichen Bahn-Gebäude aus dem 19. Jahrhundert erhalten und integriert werden. Wünschenswert wäre ein Spielplatz um den alten Verladebahnhof mit Kieztreff und Familienangeboten, bzw. ein Café oder Restaurant.

Unter dieser Prämisse bestehen für weitere Nutzungen keine Raumreserven.

Die Gebäude sind von der Bahn im Zusammenhang mit dem Bau des geplanten Regionalbahnhofs bzw. dem Streckenausbau zum Abriss vorgesehen. Die Flächen, auf denen sich die Gebäude befinden, werden überwiegend für das Bahnvorhaben benötigt.

## Grün- und Freiflächen, Ökologie

13. Die Grünflächen sollen unbedingt erhalten bleiben.
14. So ein großes Gebiet sollte auch viele Treffpunkte mit Bäumen, Bänken für alle Altersgruppen haben. Bitte nachhaltig mit der vorhandenen Natur umgehen. Dies bedeutet Lebensqualität für die Menschen. Was ist mit dem Naturschutz? In dem Gebiet leben seit vielen Jahren Rehe, Füchse, seltene Vögel wie z.B. der Eisvogel. Sollen diese alle ihren Lebensraum verlieren? Was wird für den Erhalt einer lebenswerten Umwelt getan? Müssen wirklich so viele Wohnungen gebaut werden? Die angrenzenden Naturschutzgebiete werden in Mitleidenschaft gezogen, beziehungsweise vernichtet.
15. Grüne Areale sind wichtig, aber nicht zu Lasten der bestehenden Ökosysteme! Es gibt hier bereits Eichen, die 240-250 Jahre alt sind, die auf Privateigentum stehen – und für den Häuserneubau einfach mal platt gemacht werden sollen! Kann das sein?
16. Mietergärten planen:
- Freiflächen von Bewohnern bepflanzen lassen und sie damit verschönern,
  - Öffentliche Grünflächen zur privaten Nutzung für Bürger schaffen,
  - Integration, durch Miteinbeziehung von Bürgern mit Migrationshintergrund,
  - Jugendliche und Kinder werden integriert und an die Natur herangeführt,
  - Kommunikation und Kontakt im Wohnumfeld entsteht beim gemeinsamen Arbeiten und bei Treffen im Garten.

Da es sich um einen künftigen Wohnbaustandort handelt, wird nur ein Teil der vorhandenen Grünflächen erhalten werden können. Allerdings lautet ein Leitbild-Baustein für das Gebiet:

*"Natürliche Ressourcen schonen, schützenswerte Biotope erhalten und grüne Korridore schaffen."*

Im Rahmen einer differenzierten Analyse der vorhandenen Biotope wird festgelegt, welche davon an ihren Ausgangsorten geschützt werden und welche, unter welchen Bedingungen im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen verlagert werden können. Dies gilt auch für geschützte Arten.

Vor dem Hintergrund bestehender Engpässe am Berliner Wohnungsmarkt ist es erforderlich, insbesondere an den durch den ÖPNV hervorragend erschlossenen Standorten die dort tragfähigen Wohnungsbaupotenziale zu nutzen.

Das Bebauungskonzept wird auf den Bestand reagieren, allerdings wird es nicht für jeden Baum möglich sein, ihn zu erhalten. Dann greifen die Regelungen des Ersatzes.

Über die Ausgestaltung der Grün- und Freiflächen wird unter Beteiligung der Bürger in den nachfolgenden Planungsphasen entschieden.

## Verkehr

17. Grobe Planungsfehler sind gemacht worden. Warum wird der derzeit gültige Flächennutzungsplan (FNP) so gänzlich außer Acht gelassen? Nach den damaligen Gutachten – diese werden jetzt nicht beachtet! – wurde eine Brückenüberquerung zugunsten einer Untertunnelung in Höhe Hirtestraße geändert, denn nur dort liegen die Bahngleise hoch genug für einen Straßen- und Fußgängertunnel. Bei rechtzeitiger Absprache hätte man den Verlauf der Gleise ändern können und somit Platz für eine "Entlastungsstraße" gehabt, oder für andere Zwecke. Jeder der Anwohner und Betroffenen weiß, dass diese

Der im FNP eingetragene Verlauf der Ost-West-Trasse war als Plan-Chiffre nie verbindlich. Die dort markierte Unterquerung der Bahntrasse hat sich aus bahntechnischen Gründen (Lage von Weichen und Leitungstrassen) als nicht realisierbar erwiesen.

Aufgabe der gegenwärtigen Planungsphase ist es, unter Beachtung des gesamten Verkehrsaufkommens im Umfeld des Untersuchungsgebietes mögliche Optionen für eine städtebauliche Integration der geplanten Trasse zu untersuchen, um

"Entlastungsstraße" keine Entlastung wird, denn der Verkehr aus Richtung Friedrichshagen trifft sich dann auch noch in der Bahnhofstraße und Umgebung. Was ist mit der TVO)? Das wäre mal eine Entlastung!

18. Geplantes Tangentenviereck: Die neue Verbindung über den Stellingdamm könnte für die Anwohner im Stellingdamm zur Belastung werden. Sie lädt zur Umfahrung der Bahnhofstrasse in Nord-Ost-Richtung und umgekehrt ein. Die Bahnhofstrasse zu entlasten ist gewünscht, sollte aber nicht zu Lasten des Stellingdamms erfolgen.
19. Bei den Planungen zum "Ehemaligen Güterbahnhof Köpenick" muss auch der Gesamtverkehr in Köpenick mit einbezogen werden. Kurze Verbindungen verringern Fahrkilometer und verringern damit Verkehrsbelastungen. Eine sehr kurze Verbindung zwischen Friedrichshagen und Köpenick wäre eine eng neben den S-Bahngleisen liegende Straße zwischen den S-Bahnhöfen Friedrichshagen, Hirschgarten und Köpenick. Eine Weiterführung zur Osttangente könnte sich daran anschließen. Diese Straße würde den Verkehr auf der Seelenbinder- und Friedrichshagener-Straße, sowie dem Fürstenwalder Damm sehr entlasten. Bei Radfahrern und Anliegern gäbe es weniger Schadstoffbelastungen.
20. Die geplante Straßenverbindung vom S-Bahnhof Köpenick zum Brandenburgplatz ist völlig ausreichend. Über Brandenburgplatz und Fürstenwalder Damm kommt man auch nach Friedrichshagen ohne Wald und Landschaftsschutzgebiet zu tangieren.
21. Der Vorschlag, noch mehr Straßen zu bauen, würde noch mehr Autoverkehr nach Köpenick anziehen. Der vorgeschlagene Straßenzug wird nicht benötigt. Er würde die Stau-Situation in Köpenick an den neuralgischen Punkten noch weiter verschärfen und die Abgasbelastung erhöhen. Mehr Straßen haben immer auch zu mehr Autoverkehr geführt und nie zu einer wirklichen Entlastung. Es braucht Alternativen zum Autoverkehr und nicht noch mehr Fläche für diesen. Auch sollten keinesfalls Tiefgaragen gebaut werden müssen. Das würde den Bau der Wohnungen und demzufolge die Mieten deutlich verteuern. Stattdessen sollten im Köpenick endlich annehmbare Alternativen zum Autoverkehr geschaffen werden. Ich unterstütze den Vorschlag des Radschnellwegs und auch die Idee des autofreien Wohnens.
22. Zusätzlicher Raum für Grünstreifen, Schallschutz usw. ließe sich gewinnen, wenn die S-Bahntrasse an den Gleiskörper der Fernbahn verschwenkt würde. Dadurch würde die gesamte Bahntrasse kompakter. Voraussetzung wäre eine Verlegung der Abstell- und Kehranlage der S-Bahn von der Mitte der S-Bahntrasse an den Nordrand auf vorhandenem Planum. Nebeneffekt wäre ggf. auch eine Verkürzung der in Rede stehenden Querung.
23. Zunächst ist es schwer vorstellbar, dass neben Autos und Straßenbahnen zukünftig die Ost-West-Trasse am Stellingdamm entlang verlaufen soll. Darüber hinaus

auf dieser Basis eine Vorzugsvariante für die weitere Planung der Ost-West-Trasse auswählen zu können.

Die geplante Ost-West-Trasse dient explizit der Entlastung der Bahnhofstraße. Genaue Angaben zum künftigen Verkehrsaufkommen im Bereich des Stellingdamms sind derzeit noch nicht möglich. Es wird von einer Stadtstraße mit einem Fahrstreifen je Richtung ausgegangen. Die Verkehrsbelastung des westlichen Teils des Stellingdamms – gemäß Vorzugsvariante (Führung der OWT entlang der Bahntrasse) aber nur bis Höhe Hirtestraße - wird daher zunehmen.

Der Planung der Ost-West-Trasse liegt eine Gesamtbetrachtung des großräumigen Verkehrsnetzes zugrunde, deren Ziel neben der Entlastung der Bahnhofstraße auch die der Seelenbinderstraße ist. Eine nördlich der Bahntrasse bis zum S-Bahnhof Friedrichshagen verlaufende Straße ist u.a. wegen des unerwünschten Eingriffs in schützenswerte Naturräume nicht vorgesehen.

Siehe Punkt 19.

Darüber hinaus müssen die durch die Gebietsentwicklung neu entstehenden Verkehre aufgenommen und gesteuert werden, ohne dass durch diese eine zusätzliche Belastung der Dammvorstadt bewirkt wird.

Mit der geplanten Ost-West-Trasse ist die Bündelung von Verkehrsströmen und damit eine Minderung des flächenhaften Verkehrsaufkommens innerhalb der Dammvorstadt und des neuen Wohnquartiers verbunden. Diese muss jedoch gestützt werden durch flankierende Maßnahmen, die eine Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel begünstigen. Dazu zählen z.B. die Einrichtung von Mobilitätsstationen, ein Netz attraktiver Fuß- und Radwege einschließlich Radschnellverbindungen. Es soll demnach eine Alternative zum motorisierten Verkehr angeboten werden, welche jedoch auch seine zeitliche Akzeptanz benötigt bis sie verstanden und dauerhaft genutzt wird.

Im Rahmen der Prüfung von Querungsoptionen der Bahntrasse wird auch eine Verlegung der S-Bahngleise nach Süden genauer untersucht.

Die Untersuchung der möglichen Trassenführungen ist noch nicht abgeschlossen. Stadtstrukturell verträglicher ist voraussichtlich die bahnahe

sollen auf gleicher Strecke ein Regionalgleis und der Bahnhof geschaffen werden. Für all das ist eigentlich kein Platz in diesem Bereich. Die Ost-West-Trasse sollte direkt neben die S-Bahn-Gleise gelegt werden, also so weit wie möglich weg von den Häusern wegen der Lärmbelastung und nicht auf den Stellingdamm.

24. Von der Hirtestraße aus sollte keine Zufahrt zur Tangente möglich sein. Das wäre eine extreme Verkehrsbelastung für das Viertel und widerspricht dem Charakter.
25. Ich habe 2 schulpflichtige Kinder und wohne in der Nähe des nördlich der Bahntrasse geplanten Wohngebietes. Meine Kinder gehen in die Hauptmann-von Köpenick-Schule. Es wäre eine Wegabkürzung über die geplante Querung. Durch einen über 100 m langen Tunnel möchte ich meine Kinder jedoch nicht schicken, gerade im Winter wenn es morgens noch dunkel ist. Bitte bauen Sie eine Brücke und berücksichtigen Sie den Aspekt des Sicherheitsgefühls der Passanten.
26. Ich bin gegen eine Brücke! Eine Schulwegverkürzung wird schon durch den von der Bahn östlich geplanten 2. Ausgang des S- und Regionalbahnhofs Köpenick geschaffen. Diese Nord-Süd-Querung für Fuß- und Radfahrer wird von vielen Menschen genutzt werden und dadurch "sicherer" sein. Die Straßenquerung als Überführung zu planen, lehne ich ab, weil die notwendigen Auffahrtrampen vermutlich eine Veränderung der bisher geplanten Straßenführung zur Folge haben werden (nicht so dicht an den Gleisen). Auch würde die Eingangssituation in die denkmalgeschützte Siedlung Elsengrund optisch zerstört und für die Anwohner mit einer höheren Lärmbelastung von dem Brückenbauwerk zu rechnen wäre. Die Hauptverkehrsstraße (Ost-West-Trasse) ist also zwingend als Unterführung der Gleise zum Brandenburgplatz zu planen. Eine zusätzliche Brücke für Fußgänger und Radfahrer ist meiner Meinung nach nicht erforderlich. Allerdings sollte am S-Bahnhof Hirschgarten noch eine barrierefreie Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden.
27. Die Brücke finde ich gut, jedoch nur für den Fußgänger- und Radverkehr. So eine Brücke ohne Autospuren wäre sehr viel billiger und daher realistischer. Sobald Autos über diese Brücke fahren, ist auch das Thema Sicherheit für Kinder passé.
28. Hat man bei der Planung des Entwicklungsgebietes an den 1.FC Union gedacht? Dort gibt es schon jetzt keine ausreichenden Parkplätze und das gesamte Wohngebiet, einschließlich Stellingdamm ist zugeparkt.
29. Wie ist es zu der Fehleinschätzung "autoarme" Stadt gekommen? Die alten und neuen Köpenicker werden nicht in unmittelbarer Nähe arbeiten, und es wird viele geben, die nicht mit dem ÖPNV fahren können, weil es hier keinen S-Bahnring gibt und auch keine Querverbindung.
30. Autofreies Wohnen als geniale Idee ... möglicherweise

Trasse (Bündelung der Verkehrswege). Bei einer bahnnahen Führung soll die Ost-West-Trasse in Höhe Hirtestraße in den Stellingdamm münden.

Um Schleichverkehr zu unterbinden, sind geeignete verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Einbahnstraßenregelung in der Hirtestraße) denkbar.

Derzeit werden verschiedene Varianten zur Querung der Bahnanlagen untersucht. Die abschließenden Ergebnisse der Untersuchung liegen noch nicht 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. Daneben ist auch die Option einer Fuß- und Radbrücke zu prüfen.

Im Rahmen der noch laufenden Prüfung und Bewertung unterschiedlicher Varianten für die Ost-West-Trasse zeichnet sich die Auswahl der in Punkt 23 genannte Trassenführung ab. Dabei ist noch zu klären, ob die Querung der Bahntrasse durch eine Brücke oder in einem unter den Gleisen verlaufenden Trog erfolgt, oder womöglich in Kombination beider Lösungen – einer Brücke für den nicht-motorisierten und einer Unterführung für den motorisierten Verkehr.

Die Schaffung der Barrierefreiheit am S-Bahnhof Hirschgarten liegt in der Verantwortung der DB Station&Service AG.

Siehe Punkt 26.

Auch das Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit Veranstaltungen im Stadion an der Alten Försterei wird im Rahmen der Planung der Ost-West-Trasse beachtet. Der erste Bauabschnitt der Trasse liegt jedoch außerhalb der geplanten Entwicklungsmaßnahme.

Das Konzept eines autoarmen Stadtquartiers basiert darauf, dass es sich hier um einen mit ÖPNV hervorragend erschlossenen Standort handelt. Bei großen Neubauplanungen in anderen europäischen Städten bewährt sich diese Strategie, die allerdings den Einsatz eines breiten Spektrums begleitender Maßnahmen erfordert. Diese werden im Zuge der weiteren Planung entwickelt werden.

Die vorgesehene Entwicklung betrifft einen Zeit-

denkbar in einer anderen Zeit, an einem anderen Ort. Hier am Berliner Stadtrand ist es leider absolut realitätsfern. Die neu entstehende Siedlung muss ihren Bewohnern genügend Raum bieten, auch das Familienfahrzeug (egal ob Lastenfahrrad oder PKW) mit umziehen zu lassen.

31. Bitte keine Straßen in dem Gebiet, die andere Straßen entlasten und somit Verkehr von anderen Straßen anziehen sollen! Dort sollen Menschen wohnen und möglichst auch Familien mit Kindern! Ich plädiere für das Gegenteil: Autos so weit wie möglich raushalten und maximal Tempo 10 km/h, gute Fahrradwege, Grünflächen, autofreie Bereiche schaffen. Die Idee des autofreien Wohnens finde ich absolut genial.
32. Sicherheit für Kinder, Senioren und Behinderte in einer immer mehr alternden Bevölkerung.
33. Wir erwarten ganzheitliche Konzepte, kein Stückwerk, wo einzelne Bereiche nie erstellt werden, oder Provisorien die in 20 Jahren noch nicht fertig geworden sind.
34. Meinerseits bringe ich die Idee des autofreien Wohnens ein. Das Auto nützt einem in Köpenick wenig, weil die Straßen verstopft sind. Die Vorteile der guten ÖPNV-Anbindung liegen auf der Hand: Familien mit Kindern müssten keine Angst haben, dass die Kleinen von Autos überfahren werden. Autolärm und Abgasdreck gäbe es nicht. Parkplätze würden nicht, wie in anderen Wohngebieten, große Teile der Wohngebietsflächen "fressen" und versiegeln, sondern könnten als Grünflächen und für Spielplätze genutzt werden. Fazit: Die Lebensqualität würde sehr steigen, wenn in dem Bereich, wo die Menschen wohnen, nur die wirklich erforderlichen Versorgungsfahrzeuge bzw. einzelne Autos für z. B. Schwerbehinderte zugelassen wären.
35. "Vision Zero" – Keine Toten im Straßenverkehr! Auch Köpenick muss seinen Anteil dazu beitragen. Der Bezirk Treptow-Köpenick hat ebenso die Berliner Charta für Verkehrssicherheit mit unterzeichnet.
36. Ich bin auch für autofreiere Wohngebiete. Allerdings glaube ich nicht, dass alle Familien dauerhaft auf ein eigenes Auto verzichten wollen. Sofern es keine Tiefgaragen im Wohngebiet geben soll, könnte man über zentrale Parkhäuser mit der Möglichkeit von Stellplatzanmietungen nachdenken. Nicht vergessen dürfen wir dabei den Park+Ride-Stellplatzbedarf bei Ausbau des Regionalbahnhofs Köpenick.
37. Auch ich finde die Idee des autofreien Wohnens gut wegen der idealen ÖPNV-Anbindung. CarSharing ist in der Nähe bzw. man könnte dafür eine Fläche bereitstellen. Mit dem vorgeschlagenen Radschnellweg lassen sich die alltäglichen Wege abdecken. Die Wohnbebauung müsste dementsprechend ausreichende und gut nutzbare Fahrradstellflächen bereithalten. Mehr Autos kann Köpenick sowieso nicht vertragen.
38. Die Rede ist von ca. 16.000 Fahrzeugen/Tag. Ausreichende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten am Bahnhof sollten selbstver-

raum von mindestens 15 Jahren. Neue Formen der Mobilität werden dann zum Alltag gehören und das künftige Stadtquartier attraktiv machen. Sie sollen jedoch nicht auf Zwangsmaßnahmen beruhen, sondern setzen die erwähnten begleitenden Maßnahmen voraus.

Eine autofreie Quartiersentwicklung ist nicht geplant. Vielfältige Mobilitätsangebote sollen jedoch den freiwilligen Verzicht auf das eigene Auto begünstigen.

Die Verkehrsplanung wird so ausgerichtet, dass zusätzliche Verkehre aus anderen Gebieten nur auf der übergeordneten geplanten Straße (OWT) aufgenommen werden.

Der geplante Ausbau eines attraktiven Rad- und Fußwegnetzes soll nicht zuletzt auch der Sicherheit der genannten Bevölkerungsgruppen dienen.

Diesem Ziel folgt die Vorbereitende Untersuchung bereits im derzeitigen frühen Planungsstadium.

Siehe Pkt. 31.

Dieses, für die Verkehrsentwicklung zahlreicher europäischer Städte wichtige langfristige Ziel ist zwar auch Maßstab für die Entwicklung der neuen Stadtquartiere. Allerdings kann die quartiersbezogene Zielsetzung allenfalls ein Baustein im Rahmen einer entsprechenden gesamtstädtischen Strategie sein.

Die Möglichkeit der Einrichtung von Quartiersgaragen wird derzeit geprüft.

Die für die Verkehrsplanung verantwortlichen Fachämter von Bezirk und Senat lehnen die Einrichtung von Park- und Ride-Stellplätzen im Untersuchungsgebiet ab, um dorthin keinen zusätzlichen Parkplatzsuchverkehr zu lenken.

Es besteht Einvernehmen unter allen Planungsbeteiligten, dass das Verkehrsaufkommen in Köpenick durch attraktive Mobilitätsangebote verringert werden soll. Hierzu gehört auch das CarSharing.

Ausreichende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten werden im Rahmen der weiteren Planung berück-

ständig sein. Auf zusätzliches Gewerbe auf der Bahnhofsnordseite sollte verzichtet werden, um einen möglichst frühen Schwenk der Straße an die Gleise zu ermöglichen. Der restliche Teil des Stellingdamms sollte als Sackgasse ausgebildet werden, um das gesamte Märchenviertel vor dem jetzt schon starken Durchgangsverkehr zu schützen – d.h. keine Verbindung der Ost-West-Trasse mit dem Stellingdamm!

39. In der Nähe des Bahnhofs sollte über eine Parkraumbewirtschaftung nachgedacht werden. Diese sollte so gestrickt sein, dass die Anwohner ihre Fahrzeuge auch in der Nähe ihrer Wohnungen/Grundstücke parken können.
40. Ein PKW-Parkhaus für den Regionalbahnhof scheint ja offensichtlich nicht mehr zeitgemäß.
41. Aus meiner Sicht wird sich am Standort der in der Hirtestraße geplanten Schule zusätzlicher Parkplatzbedarf ergeben, da Eltern morgens z.T. die Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und dann mit dem Regionalzug, der in Köpenick halten soll, weiter zur Arbeit fahren. Hinzu kommen Lehrer, Mitarbeiter. Bereits derzeit sind i.d.R. zu wenig Parkplätze vorhanden. Gleiches gilt für die Anwohner-Parkplätze der geplanten neuen Wohnungen und zu guter Letzt für den zusätzlichen Parkplatzbedarf am neuen Regionalbahnhof.
42. Seit 2013 sind die Einwohnerzahlen von Treptow-Köpenick um über 15.000 angestiegen (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Einwohnerregister Stand: 31.12.2016.) Dies merkt man auf den Straßen und besonders durch die überfüllten S-Bahnwagons (S-Köpenick) am Morgen und zum Feierabend von Mo – Fr. Da die Einwohnerzahlen in Köpenick weiterhin steigen werden, besteht so schnell wie möglich Handlungsbedarf bei der Taktung der S-Bahn. Empfehlung: zu den Stoßzeiten morgens und nachmittags die Taktung von jetzt 10 min auf dann 5 min zu ändern.
43. Als Querung der Bahntrasse sollte am Wiesenrain ein Fußgängerüberweg entstehen.
44. Der Wiesenrain darf keine parallele Durchgangsstraße (bzw. kein Schleichweg) zum neuen Stadtviertel werden, erst recht nicht für den zu erwartenden Bauverkehr. Die Durchfahrt von LKWs muss wirksam verhindert werden.

sichtigt. Eine Anlagerung der Ost-West-Trasse an die Gleise im Bereich des nördlichen Bahnhofszugangs ist aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich und sinnvoll, ebenso wenig wie eine Ausbildung des Stellingdamms als Sackgasse.

Auch wenn das Problem des hohen Parkdrucks erkannt wird, wird die Anlage zusätzlicher Parkplätze aus verkehrsplanerischer Sicht als kontraproduktiv erachtet. Damit würde weiterer Verkehr erzeugt, der das Straßennetz belastet.

Zusätzliche Parkflächen und Parkhäuser zu schaffen sind nicht das Ziel, insbesondere, wenn die umliegenden Parkhäuser nicht im Geringsten ausgeschöpft sind. Ein weiteres zu verfolgendes Ziel ist es, die Nutzung des ÖPNV weiter attraktiv zu machen und zu fördern.

Das Anliegen, die Platzkapazitäten auf der S-Bahn-Linie S3 zu erhöhen, ist angesichts der bestehenden und erwartbaren Fahrgastnachfrage auf dieser Linie nachvollziehbar und ist dementsprechend auch Bestandteil der Planungen des Landes Berlin. Die Umsetzung zusätzlicher Verstärkerfahrten ist im Rahmen der begrenzten Fahrzeugverfügbarkeit bei der S-Bahn kurz- und mittelfristig aber nur zu Lasten anderer bestehender Verkehrsangebote möglich, was somit an anderer Stelle zu verkehrlichen bzw. kapazitiven Nachteilen führen würde und daher nicht vorgesehen ist. Das Land Berlin wird das Thema zusätzlicher Verstärkerfahrten auf der Linie S3 in Folge der voraussichtlich noch weiter wachsenden Fahrgastnachfrage bei sich perspektivisch ergebenden fahrzeugseitigen Handlungsmöglichkeiten berücksichtigen. Zudem sei darauf hingewiesen, dass mit Inbetriebnahme des Regionalbahnhalts eine attraktive Ergänzung im ÖPNV für diesen Raum erfolgt und die Kapazität für den ÖPNV insgesamt erhöht wird.

Am Wiesenrain wird die barrierefrei auszustattende Querungsoption der Bahntrasse am S-Bahnhof Hirschgarten als ausreichend betrachtet. Neue Querungsmöglichkeiten sollen im Bereich der künftigen Wohnungsbauschwerpunkte im Westen des Untersuchungsgebietes entstehen.

Es ist nicht beabsichtigt, die Straße Am Wiesenrain mit übergeordnetem Verkehr zu belasten.

45. Am S-Bahnhof Hirschgarten fehlen Park-& Ride-Parkplätze. Derzeit stehen die Autos vom westlichen Ende des Wiesenrains bis östlich fast zur Erpe-Brücke einschließlich aller kleinen Nebenstraßen. Hier braucht es ein Konzept, das Parken ermöglicht, aber die geplante Grünfläche nicht wesentlich verkleinert. Außerdem wäre am Bahnhof eine Mobilitätsstation u.a. für Fahrräder wünschenswert, da viele Umsteiger zur S-Bahn aus den umliegenden Stadtvierteln Friedrichshagen, Wendenschloss- und Allende-Viertel kommen und evtl. gern ein Angebot zum Umsteigen nutzen würden.
46. Pendlerparkplätze: Zur Vermeidung von Pendlern aus Brandenburg und den östlichen Berliner Ortsteilen muss die S-Bahn über Friedrichshagen hinaus bis Erkner im gleichen Takt und Tarifzone weiter durchfahren. Auch die Busanschlüsse in Rahnsdorf und Wilhelmshagen müssen optimiert werden. Mit Brandenburg muss über verbesserten ÖPNV- Anschluss der Randgemeinden verhandelt werden.
47. Als Köpenicker lebt man zugleich in Berlin und Brandenburg. Dies bedeutet, dass man gewöhnlich an den Wochenenden wie auch unter der Woche mit dem Auto zu Freunden, Familie oder auch an die Seen im Umland fährt. Gerade die Familien besitzen und brauchen daher ein Auto und werden dies auch in Zukunft so beibehalten. Des Weiteren gibt es jetzt schon in der Dammvorstadt zu wenig Parkraum, so dass beispielsweise die Anwohner der Seelenbinderstraße auf den Netto- und Norma-Parkplatz ausweichen müssen. Ich bitte Sie daher, mindestens einen Parkplatz je Wohnung zu bauen.
48. Bei der Wohnbebauung im Planungsbereich muss der Bezirk darauf drängen, dass Tiefgaragen geplant werden.
49. Wohnen im Kiez. Kurze Wege und kurze Taktfrequenzen für den ÖPNV – so lässt sich viel Verkehr vermeiden. Der eigene Pkw wird damit immer weniger vermisst und benötigt. Ausreichend Stellplätze für CarSharing und Lademöglichkeiten für e-Fahrzeuge sind zu berücksichtigen. Der künftige Bedarf ist momentan schwer zu beziffern, daher sind Reserven einzuplanen.
50. Auf der Straßentrasse sollte eine Straßenbahn integriert werden. Damit könnten Wege verkürzt und der Autoverkehr reduziert werden.
51. Eigentlich wäre es sinnvoll, wenn die [Straßenbahn-] Linien weiter die Mahlsdorfer Str. entlang fahren und dort den Takt verstärken – bis zur Wendeschleife am Wald.
52. Weiterhin möchte ich anmerken, dass natürlich nicht alle Eltern ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule bringen. Der normale Durchgangsverkehr in der Hirtestraße führt jetzt schon zu erheblichen Staus in Richtung Bahnhof. Zusätzlicher Verkehr, besonders am Morgen, ist gerade auch in Kombination mit der Straßenbahn nahezu unmöglich. Hier könnte eine Verlegung der Endhaltestelle in Richtung Gasthof Hubertushof helfen.
53. Verkehrlich ist Köpenick im Berufsverkehr täglich nah am

Die Handlungserfordernisse bezüglich des Park-& Ride-Verkehrs sind bekannt, sie lassen sich jedoch nicht im Rahmen der Planung für das Untersuchungsgebiet lösen.

Die Konzipierung neuer Fahrrad- und Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet ist bereits in Arbeit.

Siehe Punkt 45.

Die Anregungen werden aufgenommen, gehören aber nicht in den Aufgabenbereich im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen.

Mit Blick auf die hervorragende Erschließung des Untersuchungsgebietes durch den ÖPNV ist dort eine autoarme Quartiersentwicklung geplant. Die in diesem Zusammenhang erforderlichen Mobilitätsangebote wie auch die Stellplatzquote für die Neubauquartiere sind noch festzulegen. Es besteht jedoch der politische Wille, deutlich weniger als 1 Stellplatz pro Wohneinheit vorzusehen.

Als Bestandteil des autoarmen Verkehrskonzepts sind auch Tiefgaragen vorgesehen.

Die Vorschläge finden z.T. bereits im Planungskonzept ihren Niederschlag. Vorgesehen sind mehrere Fahrradstationen sowie zwei Mobilitätsstationen mit CarSharing, Fahrradreparatur sowie E-Fahrrad- und E-Scooter-Verleih in Kombination mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge. Zum ÖPNV-Takt siehe Punkt 42.

Eine Erweiterung des derzeit bestehenden Tramnetzes ist von der BVG nicht vorgesehen. Auf der Ost-West-Trasse wird voraussichtlich eine Buslinie verkehren.

Gegenwärtig werden die Anpassungsoptionen des Tram-Liniennetzes genauer untersucht. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Aus betriebstechnischen Gründen wird die Tram-Wendeschleife in der Hirtestraße voraussichtlich weiterhin benötigt.

Siehe Punkt 51.

Es zeichnet sich ab, dass im Zusammenhang mit dem Neubau einer Grundschule die Umgestaltung der Hirtestraße erforderlich wird.

Die vorliegende Strukturplanung schlägt im Unter-



Verkehrsinfarkt. Autos stauen sich auf der Bellevuestraße, Bahnhofstraße und Friedrichshagener Straße. Die noch jahrelang andauernden Baumaßnahmen an der Salvador-Allende-Brücke tun ihr übriges. Die Radwegsituation ist ebenfalls katastrophal, insbesondere auf der Bahnhof- und Bellevuestraße. Ein Umstieg auf das Fahrrad könnte die verkehrliche Situation deutlich entlasten. Hierzu müsste aber eine brauchbare und sichere Fahrmöglichkeit vorhanden sein. Die Bebauung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick enthält die einmalige Chance, einen sicheren, straßenfernen und somit auch für Schulkinder geeigneten Radschnellweg zu bauen. Dieser Radweg könnte für die Bewohner des Allende-Viertels, der Wohngebiete in Hirschgarten und Friedrichshagen eine echte Alternative zum Auto und zu den im Stau stehenden Straßenbahnen und Bussen werden. Diverse Schulen würden in dem Einzugsbereich eines solchen Radweges liegen, sodass diverse Pendelfahrten von uns Eltern mit dem Auto ganz entfallen könnten. Denn es gäbe dann einen sicheren Fahrradweg.

suchungsgebiet beiderseits der Bahntrasse einen Fuß- und Radweg vor. Im Rahmen der übergeordneten Planung wird zu prüfen sein, welche Möglichkeiten es für eine Fortführung dieser autofreien Verbindung nach Westen und nach Osten als Radschnellweg gibt.

54. Der Radschnellweg ist der bisher beste Vorschlag hier. Die Fahrradverhältnisse in Köpenick sind zu großen Teilen eine Katastrophe. Daher würde eine Radschnellweg mit Anbindung an die S-Bahnhöfe Hirschgarten und Köpenick, sowie an die Salvador-Allende-Straße/Allende-Viertel richtig viel bringen. Aber bitte nicht so einen Quatsch machen – wie auf der Bellevuestraße – wo man einen "Angebotsstreifen" markiert hat. Dort zu fahren, ist lebensgefährlich. Bitte keine Durchgangsstraßen in dem neuen Gebiet vorsehen, sondern nur Anliegerstraßen mit sehr niedriger Geschwindigkeit.
55. Beidseitig der Bahnstrecke in Köpenick sind entsprechend der Planung Grünflächen vorgesehen. Wir schlagen eine Weiterführung als Radweg entlang der Bahnstrecke bis zum Bhf. Erkner vor. Dort kann dann der Anschluss an den Europäischen Radfernweg R1 erfolgen. Eine Querung wäre an den S-Bahnhöfen möglich.
56. Der S-Bahnhof Hirschgarten muss barrierefrei werden.

Siehe Punkt 53.

Siehe Punkte 53 und 56.

Die Schaffung der Barrierefreiheit am S-Bahnhof Hirschgarten liegt in der Verantwortung der DB Station&Service AG.

## Lärm

57. Die neue Umgehungsstraße sollte so früh wie irgend möglich an die Gleise schwenken. Idealerweise noch vor dem Altersheim, das sonst ebenfalls mit dem massiven Verkehrslärm zu kämpfen hätte.
58. Die Ost-West-Tangente sollte aus meiner Sicht direkt neben die S-Bahn-Gleise gelegt werden, also so weit wie möglich weg von den Häusern wegen der Lärmbelastung und nicht auf den Stellingdamm. Die Trasse sollte zumindest teilweise überdacht werden wegen des Lärms.
59. Ich hoffe auch, dass bald ein Lärmschutz eingebaut wird. [Bhf. Hirschgarten, Straße Am Wiesenrain]
60. Ab 5:30 Uhr kann man inzwischen bei abgekipptem Fenster nicht mehr schlafen. Das liegt u.a. auch am Handlungsbedarf hinsichtlich des Straßenbelags. Ich finde es

Siehe Punkt 23.

Siehe Punkt 23.

Eine Überdachung der Ost-West-Trasse kommt u.a. aus Kostengründen nicht in Betracht.

Für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Gleisanlagen ist die Deutschen Bahn zuständig. Im Bereich des S-Bahnhofs Hirschgarten sind allerdings keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Wendeschleife Hirtestraße wird auch weiterhin für den Straßenbahnbetrieb benötigt. Die Straßenbahn-Strecke in der Hirtestraße und

nicht sinnvoll, dass mehrere Straßenbahnlinien in die Hirtestraße einbiegen. Dies führt zu einer starken Lärmbelastung – neben den normal auftretenden Geräuschen der Bahnen kommt es immer wieder zu lauten Quietschgeräuschen, wenn die Bahnen in die Hirtestraße einbiegen.

61. Der Straßenbelag auf der Hirtestraße ist extrem schlecht und sollte erneuert werden, um die Lärmbelastung zu senken.
62. Ich bitte Sie, einen mindestens 20 m breiten Grünstreifen zu den Bestandsgebäuden Gelnitzstraße 11-19 und den von Ihnen neu geplanten Schulen und Sportplätzen zu erhalten bzw. vorzusehen.
63. Ferner bitte ich Sie, das Schulgelände so abzusichern (z.B. hohe Zaunanlage), dass beispielweise nach dem Schulbetrieb ca. 18.00 Uhr Mo - Fr und am gesamten Wochenende das Bespielen, Abhängen, lautes Musik-Hören usw. nicht möglich ist (Lärmschutz für die Anwohner im direkten Umfeld).
64. Wer soll/will künftig direkt am Bahndamm wohnen, wo neben S- und Regionalbahn vor allem Güterzüge rund um die Uhr für einen ordentlichen Lärmpegel sorgen? Hat jemand mal eine einschlägige Lärmmessung vorgenommen? Was ist das Ergebnis? Wenn dann auch noch der Stellingdamm zur Hauptstraße á la "An der Wuhlheide" ausgebaut wird, so wie der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) das vorsieht, ist davon auszugehen, dass der Verkehrslärm eher zu- als abnimmt. Dass dies keine positiven Auswirkungen auf die Wohn-/Lebensqualität bestehender und künftiger Quartiere haben wird, dürfte klar sein. Die Erhöhung gesundheitlicher Risiken (siehe z.B. Ergebnisse der NORAH-Studie unter [www.laermstudie.de](http://www.laermstudie.de)) sind ebenfalls nicht zu vernachlässigen. Die Erfahrung zeigt, dass neue Hauptstraßen nicht primär dazu führen, bestehende Verkehrsströme umzulenken, sondern auch zusätzliches Verkehrsaufkommen zu generieren. Der aktuelle Druck auf die Straßen in den Wohnvierteln durch parkplatzsuchende Besucher z.B. des Union-Stadions und des Forums Köpenick ist schon ausreichend hoch. Die geplante Anbindung der neuen Quartiere sowie die beabsichtigte Nord-Süd-Querung wird diesen weiter erhöhen. Daher noch mal die Frage: Wie sehen die konkreten Konzepte zu Lärmvermeidung, -reduktion und -schutz sowie zur Sicherung bzw. Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität im Untersuchungsgebiet und in den angrenzenden Quartieren aus?

## Kita, Spielplätze

65. Den Gedanken, unser Wohngebiet mit einem neuen Spielplatz aufzuwerten, finde ich großartig! Denn die

im Stellingdamm ist eine planfestgestellte Anlage und hat Bestandsschutz. Kurzfristig könnten passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude zu einer Lärminderung beitragen. An den Knotenpunkten Stellingdamm/Mahlsdorfer Straße, Stellingdamm/Hirtestraße und Hirtestraße/Mahlsdorfer Straße werden zum Teil Pegelstärken erreicht, die einen Zuschuss im Rahmen des Schallschutzfensterprogramms ermöglichen. Informationen zum Schallschutzfensterprogramm können unter <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml> abgerufen werden.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau einer Grundschule wird die Hirtestraße ohnedies umzugestaltet sein und einen neuen Straßenbelag erhalten.

Aus städtebaulichen und Lärmschutzgründen ist unter Beachtung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen eine geschlossene Randbebauung im Süden der Bahntrasse geplant. Dort wie auch zu den geplanten Schulgebäuden soll der Abstand überwiegend mehr als 20 m betragen.

Da sich die derzeitigen Planungen in einem sehr frühen Stadium befinden, kann diese Anregung erst bei der Umsetzung konkreter Planungen geprüft werden.

Für die Lärmbelastung von Wohnungen gelten strenge Grenzwerte. Um sie für alle geplanten Wohnungen einhalten zu können, sind in einigen Fällen, das heißt bei lärmschutzbedürftiger Wohnbebauung sowohl hinsichtlich der Anordnung der Baukörper, der Grundrisse und des Einsatzes von Lärmschutzfenstern, als auch für Lärmschutzmaßnahmen außerhalb der Gebäude besondere Vorkehrungen erforderlich. Auch die in Bereichen mit höherer Lärmbelastung gelegenen Wohnungen sollen für alle Bewohnergruppen nutzbar sein. Hier sind entsprechende "passive" Lärmschutz-Maßnahmen erforderlich (z.B. Lärmschutzwände, die städtebaulich in die Bebauung zu integrieren sind).

Diese Anregung wird erst im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung hinsichtlich ihrer

zukünftigen Nutzer dieses Spielplatzes wohnen bereits hier, gehen hier zur Schule und in die Kita. Wenn dieser Spielplatz auch Platz für einen Bolz-Bereich böte, müssten unsere Kinder nicht mehr auf der, teils recht schnell befahrenen, Straße spielen.

Umsetzbarkeit genauer untersucht werden.

## Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme

68. Berlin hat genügend freie Flächen, da muss man nicht Privateigentum enteignen!!!

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 Regelungen anzukaufen.

69. Betroffene Eigentümer der verplanten Grundstücke im nördlichen Bereich des Projektes haben Schreiben der Senatsverwaltung erhalten, dass Sie ihre Grundstücke an das Land Berlin verkaufen sollen, mit dem Hinweis, dass bei Weigerung die Zwangsenteignung droht. Wenn die Eigentümer der Reihenhäuser mit einem Preis für Gartenland "entschädigt" werden, der Boden dann in Bauland "umgewidmet" und an Häuslebauer zum Bodenrichtwert verkauft wird, dann bereichert sich das Land Berlin hier unrechtmäßig. Mich wundert es, dass sich die Presse noch nicht dafür interessiert hat.

Schreiben mit den genannten Inhalten sind Eigentümern im nördlichen Bereich des Projektes von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen nicht zugestellt worden. Bei den zugestellten Schreiben handelte es sich um Informationsschreiben mit Abfrage von Miet- und Pachtverhältnissen.

Grundsätzlich gilt für einen evtl. Erwerb von Grundstücksflächen durch das Land Berlin im Zuge der Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, dass diese nur zum sog. entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert angekauft werden dürfen. Hintergrund ist, dass eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für das Land Berlin mit beträchtlichen finanziellen Aufwendungen verbunden ist. Der Gesetzgeber bestimmt deshalb, dass der durch die Entwicklung bedingte Wertzuwachs aller Grundstücke im Entwicklungsgebiet für die Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen abzuschöpfen und einzusetzen ist

70. Persönlich finde ich es ebenfalls unmöglich bzw. völlig unangemessen, beim vorliegenden Areal in der Planung auf Privateigentum zurückzugreifen. Das "höhere öffentliche Interesse" kann ich hier nicht erkennen, welches Zwangsmaßnahmen gegen Privateigentum rechtfertigen würde.

Es sind vom Gesetzgeber differenzierte vorbereitende Untersuchungen vorgesehen, in denen zu prüfen ist, ob im Interesse der städtischen Gesamtentwicklung eine Entwicklungsmaßnahme zwingend erforderlich ist.

Siehe Punkt 68.

## Sonstige Themen

71. Wenn es tatsächlich 16.000 Autos werden, die die Trasse täglich lang fahren (wurde im Rahmen der Bürgerwerkstatt gesagt), kommt außerdem auf uns Anwohner eine enorme Abgasbelastung zu. Was kann dagegen getan werden?

Auf Grundlage der 2002 von der EU festgelegten Grenzwerte für die Schadstoffbelastung der Luft hat das Land Berlin einen Luftreinhalteplan erarbeitet. Er wird laufend überwacht und enthält bei Überschreitung der Grenzwerte – u.a. im Verkehr – konkrete Maßnahmen.

72. Die Straße [Am Wiesenrain] selbst befindet sich in keinem guten Zustand. Es fehlen Lampen, das Wasser steht nach Regengüssen auf dem Gehweg und die Bäume behindern.

Sofern es zur Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme im gesamten Untersuchungsgebiet kommt, werden auch Ausbau und Beleuchtung der gebietsbegrenzenden öffentlichen Straßen (inkl. Am Wiesenrain) geprüft bzw. veranlasst.

73. Wenn die historischen Gebäude auf Bahngrund stehen und die Bahn sie nicht haben will, könnte man die

Die technisch machbare Gebäudeverschiebung wäre in diesem Fall aufgrund der damit verbun-

Gebäude umsetzen. Das ist technisch heute kein Problem. In Berlin wurde schon für sehr viel unnützer Dinge deutlich mehr Geld ausgegeben und wird.

74. Die Zeit zur Beteiligung ist wesentlich zu kurz ausgefallen. Die Möglichkeit der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen so wie älteren Bewohnern ist nicht gegeben. Die geplanten Bauaktivitäten sind nicht genug in der Öffentlichkeit bekannt gemacht worden. Gibt es noch weitere Möglichkeit der Beteiligung? Bitte die Beteiligung verlängern, damit sich mehr Menschen mit ihren Ideen einbringen können.

denen außerordentlich hohen Kosten nicht finanzierbar.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, sich jederzeit an die Vertreter/innen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen mit Hinweisen und Anregungen zu wenden. Des Weiteren bestand im Rahmen der Bürgerwerkstatt und der nachfolgenden Online-Beteiligung auch die Möglichkeit der Beteiligung von Kindern, Jugendlichen und älteren Bewohner/innen.

Gegenwärtig wird – als erster Planungsschritt der für eine Entwicklungsmaßnahme erforderlichen vorbereitenden Untersuchungen – ein Rahmenkonzept für die mögliche städtebauliche Entwicklung erarbeitet. Erst im Rahmen der weiteren Planung wird es u.a. auch um die Ausgestaltung von Grün- und Freiräumen, von Spielplätzen und sozialen Einrichtungen gehen.

Innerhalb des gesamten Planungs- und Entwicklungsprozesses werden vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten bestehen, über die die Öffentlichkeit durch die Presse, die sozialen Medien und das Internet jeweils rechtzeitig informiert werden wird.