

8 - Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick Treptow-Köpenick, Köpenick/Friedrichshagen

Flächengröße

ca. 50 ha

Eigentumsverhältnisse

überwiegend Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und private
Einzeleigentümer

Anzahl Wohneinheiten

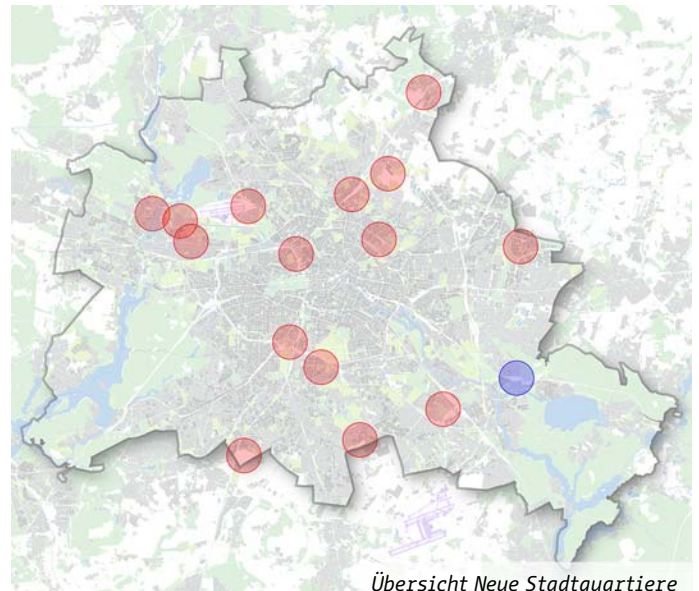
Ca. 1.800

Baubeginn

Ca. 2022 (Ordnungsmaßnahmen) bzw. Ende 2023
(Baubeginn Wohnungsbau im Süden, soziale Infrastruk-
tur, Grundschule im Norden)

Flächennutzungsplan

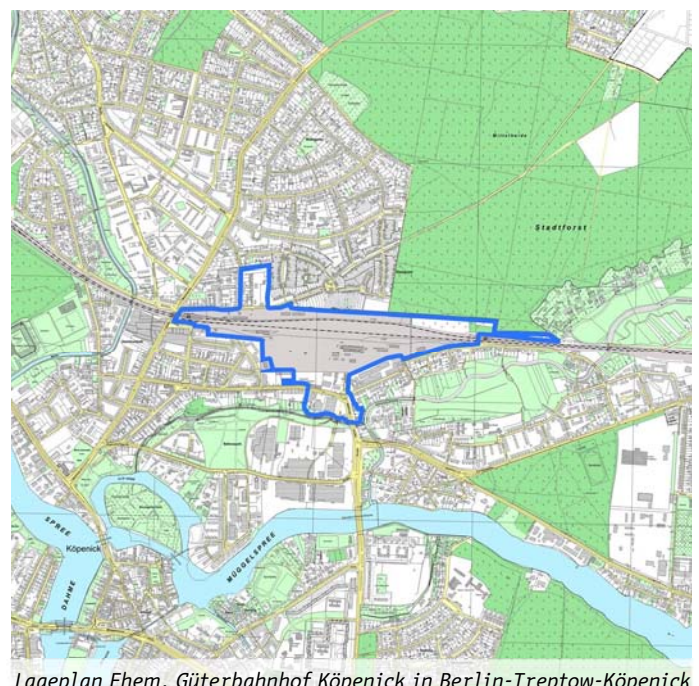
gemischte Baufläche, Wohnbaufläche, übergeordnete
Hauptverkehrsstraße, Bahnfläche, Wald, schadstoffbelas-
tete Böden



Bebauungsplanverfahren

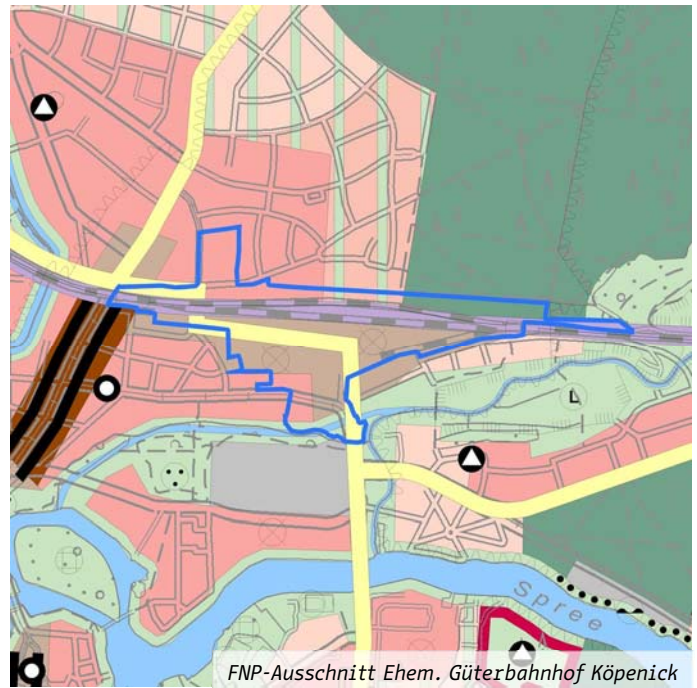
Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan 9-80
(ehemaliger Gaswerkstandort mit Grundschule, sozialer
Infrastruktur, Bestandsicherung Wohnen und Kanalbe-
triebsstelle BWB) am 12. Dezember 2019, Durchführung
der frühzeitigen Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung
im September 2020

**Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165
BauGB; § 9 AGBauGB Gebiet von außergewöhnlicher stadt-
politischer Bedeutung (Zuständigkeit SenStadtWohn)**



1.1 Stadträumliche Einordnung

Der westliche Teil des Areals des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick grenzt mit dem S-Bahnhof Köpenick unmittelbar an das Hauptzentrum Bahnhofstraße des Bezirkes Treptow-Köpenick. Das Gebiet erstreckt sich von dort nach Westen bis etwa zum S-Bahnhof Hirschgarten in einer integrierten stadträumlichen Lage zwischen der Gründerzeitbebauung und dem Reformwohnungsbau der Dammvorstadt im Süden und der Gartensiedlung Elsengrund aus den 1920er Jahren nördlich der S- und Fernbahntrasse. Im südlichen Bereich ist das Stadtentwicklungsgebiet überwiegend von gewerblich genutzter Bebauung bzw. im Bereich der Seelenbinderstraße auch von Wohnbebauung umgeben. Der östliche Bereich geht in eine durch Einfamilien- und Wochenendhäuser eher vorstädtisch geprägte Stadtstruktur mit einer Erschließung über Stellingdamm, Hirtestraße und Seelenbinderstraße über. Verschiedene Natur- und Erholungsräume wie das Erpetal im Osten, die Mittelheide (Forst) im Nordosten und der südlich gelegene Bellevuepark umgeben den ehemaligen Güterbahnhof.



1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Die seit Anfang der 1990er Jahre brachgefallene ehemalige Güterbahnhoffläche zwischen S-Bahnhof Köpenick und S-Bahnhof Hirschgarten bietet Potenzial für den Bau eines neuen Stadtquartiers. Das Areal, das einschließlich angrenzender zu entwickelnder Flächen ca. 50 Hektar umfasst, besitzt aufgrund der zentralen und guten ÖPNV-Anbindung hervorragende städtebauliche und planerische Voraussetzungen für eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung. Das städtebauliche Konzept sieht eine blockartige Bebauungsstruktur mit gliedernden Grünzügen, größeren öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Räumen vor. Es knüpft damit an die im Westen angrenzende vorhandene dichte Bebauungsstruktur der Gründerzeit und des Reformwohnungsbaus der Zwischenkriegszeit an. Hier ist eine städtebauliche Verdichtung vorgesehen, die sich in baulicher Höhe und Dichte an der benachbarten Bestandsbebauung orientiert. In fußläufiger Entfernung zum S-Bahnhof Köpenick mit seinem geplanten neuen östlichen Zugang und zum Hauptzentrum Bahnhofstraße ist südlich der Bahntrasse ein großer Standort für soziale Infrastruktureinrichtungen mit einer integrierten Sekundarschule und einer Grundschule bzw. mit einer Gemeinschaftsschule geplant. Zu einem zweiten Infrastrukturstandort (Grundschule und quartiersbezogene soziale Einrichtungen) werden die Grundstücksflächen des ehem. Gaswerks im Norden der Bahnanlagen im Bereich der Hirtestraße – ebenfalls fußläufig vom geplanten östlichen Zugang zum S-Bahnhof Köpenick entfernt – entwickelt.

Parallel dazu soll der östliche Teil des Areals (mit Anschluss an den S-Bahnhof Hirschgarten) von Bebauung frei-

gehalten und angesichts seiner Nähe zu den benachbarten Landschaftsräumen als ökologischer Ausgleichsraum einschließlich öffentlicher Erholungsflächen und Grünverbindungen entwickelt werden. Die vorhandenen Standorte kleinteiliger Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe im Süden um den Brandenburgplatz sollen erhalten, qualifiziert und erweitert werden. Die durch die Bahntrasse verursachte Barrierewirkung wird durch zwei Querungsmöglichkeiten, den neuen Ostzugang des S-Bahnhofs und geplanten Regionalbahnhofs Köpenick für zu Fußgehende und Radfahrende und eine neue, etwa mittige Querung des Gebietes für alle Verkehrsarten einschließlich ÖPNV durch die geplante Ostumfahrung Bahnhofstraße, vermindert. Mit der geplanten integrierten städtebaulichen Entwicklung und Reaktivierung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzender Flächen kann neben der Schaffung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von Gemeinbedarfsstandorten zugleich ein wichtiger Beitrag zur Stadtreparatur und zur Aufwertung der Stadtstruktur geleistet werden.

1.3 Wohnungspolitische Ziele

Im Zuge der Gebietsentwicklung sollen ca. 1.800 bezahlbare neue Wohneinheiten mit einem Anteil von mindestens 40 % gefördertem Wohnungsbau entstehen. Auf Basis des Instruments der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird das Land Berlin den Großteil der Flächen von den derzeitigen Eigentümerinnen und Eigentümern erwerben, um die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum vorzubereiten und zu sichern und damit Bauspekulation zu vermeiden. Das Ziel ist, öffentlich geförderten Wohnungsbau sowie gemischte Eigentumsstrukturen zu realisieren, bestehend aus landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften (ca. 1200 WE), Genossenschaften (ca. 400 WE) und Privaten. Das Quartier soll ökologisch und sozial nachhaltig ausgestal-

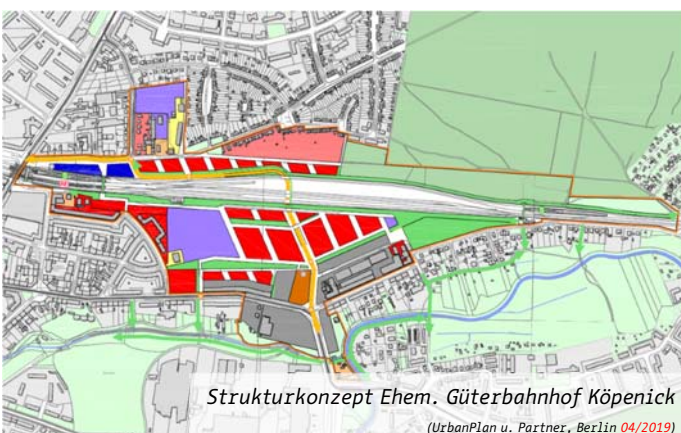
tet werden, indem verschiedenste Wohnformen, effiziente Grundrisse sowie intelligente Konzepte zur Mobilität, zur Energieversorgung, zum Klimaschutz und in diesem Zusammenhang zur Regenwasserbewirtschaftung entwickelt werden. Weitere Aufgaben und Ziele, die im Rahmen der Quartiersentwicklung umgesetzt werden sollen bzw. müssen, sind der städtebauliche Lärmschutz für den Wohnungsbau sowie ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe.

1.4 Verkehrliche Erschließung

Zur nachhaltigen verkehrlichen Entlastung von übergeordnetem Verkehr und damit Bevorrechtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußverkehr) der Dammvorstadt (beidseitig der Bahnhofsstraße) und der Köpenicker Altstadt ist mittels Umfahrungsstraßen ein „Tangentenviereck“ konzipiert. Der fehlende Teil dieser Planung ist der bislang mit dem Arbeitstitel „Ost-West-Trasse“ bezeichnete nördliche Umfahrungsabschnitt. Im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtquartiers und zur Erreichung der überörtlichen Zielstellung (Entlastung der Bahnhofstraße) soll der östlich der Bahnhofstraße fehlende Abschnitt als Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich ÖPNV-Anbindung realisiert werden. Dadurch wird neben der Erschließung des Entwicklungsbereiches sowohl die Trennung der beiden Gebiete nördlich und südlich der S- und Regionalbahnstrecke auch für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr minimiert als auch die mit der Entlastung einhergehende Betriebsstabilisierung des Straßenbahnverkehrs in der Bahnhofsstraße erreicht.

Der Neubau des Regionalbahnhofs Köpenick mit neuem Ostzugang auch für die S-Bahn wird durch das laufende Planfeststellungsverfahren der DB AG für den 16. Ausbauabschnitt (ABS) der Strecke Berlin - Frankfurt/Oder mit Fertigstellung im Jahr 2027 avisiert. Die Deutsche Bahn AG hat den entsprechenden Planfeststellungsantrag im Herbst 2019 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht mit dem Ziel, dass der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2021 gefasst wird.

Für das Entwicklungsgebiet soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Die neuen Anforderungen an die Mobilität der Zukunft auch unter den neuen Rahmenbedingungen



des Berliner Mobilitätsgesetzes, des Nahverkehrsplans und der Vorgaben der Berliner Wasserbetriebe (BWB) für die Regenentwässerung finden bei der Verkehrsplanung Berücksichtigung.

1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Mit der Realisierung des neuen Stadtquartiers kann zu einem überwiegenden Anteil bereits vorhandener sowie auch der neu entstehende Bedarf an Schulplätzen gedeckt werden. Geplant sind ein Schulstandort mit einer integrierten Sekundarschule (ISS) mit gymnasialer Oberstufe (6,0 + 4,0 Züge) und einer 2-zügigen Grundschule im Süden, derzeit als Gemeinschaftsschule vorgesehen, sowie eine 3-zügige Grundschule im Norden mit jeweils entsprechenden Sportflächen. Für beide Standorte werden auch außerschulische Nutzungen angestrebt. Des Weiteren ist die Schaffung von ausreichend Kitaplätzen, Spielplätzen sowie eines soziokulturellen Zentrums (Kiezclub und weitere quartiersbezogene soziale und kulturelle Einrichtungen insbesondere im Norden) vorgesehen. Hierzu ist die Verknüpfung der beiderseits der Bahntrasse gelegenen Standorte eine wichtige verkehrliche Voraussetzung.

Geplante Grünverbindungen, die öffentliche Rad- und Gehwegverbindungen ermöglichen, werden das neue Stadtquartier mit den Grün- und Erholungsräumen der Umgebung vernetzen und zugleich die Vernetzung umliegender Wohngebiete mit der Dammheide, dem Erpetal und dem Bellevuepark verbessern. Im Rahmen der Gebietsentwicklung werden qualifizierte wohnungsnah und übergeordnete öffentliche Grünflächen realisiert.

1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Mit dem integrierten Grobkonzept für die Regenwasserbewirtschaftung, das im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen erstellt wurde, kann auf der Ebene der vorliegenden Strukturplanung aufgezeigt werden, dass eine vollständige Regenwasserrückhaltung in dem geplanten neuen Stadtquartier prinzipiell möglich ist. Die planerische Konkretisierung und Umsetzung beinhalten die folgenden Ziele: Regenwasser soll in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt bewirtschaftet werden. Demnach sollen Einleitungen in Kanalisation oder Gewässer entsprechend der geltenden Regelung eingeschränkt werden. Zur Planung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung und des Überflutungsschutzes wird dafür ein Konzept mit konkreten, für das Gebiet geeigneten Maßnahmen erstellt. Für die Umsetzung der dezentralen Bewirtschaftung von Regenwasser und den Überflutungsschutz bedarf es der Freihaltung ausreichender Flächen.

Die für die bauliche Gebietsentwicklung gutachterlich ermittelte erforderliche naturschutz- und planungsrechtli-

che Kompensation kann – bis auf die erforderliche Umsiedlung von Zauneidechsen (siehe 1.9)- prinzipiell zu einem großen Teil im Gebiet sowie angrenzend geleistet werden; die vorliegenden konzeptionellen Ansätze für die ökologische Kompensation sind mit einer Aufwertung von vorhandenen und angrenzenden Naturräumen / Grünflächen einschließlich verträglicher öffentlicher Erholungsnutzungen verbunden.

Durch die Bündelung des Verkehrslärms in der Planung (Trassierung der Ostumfahrung Bahnhofstraße nördlich der Bahnquerung parallel zu den Bahnanlagen) ist die Entwicklung des Wohnungsbaus in dem neuen Stadtquartier mit begleitenden Schallschutzmaßnahmen auch im nördlichen Entwicklungsgebiet möglich; ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe kann und soll ohne Einschränkungen des bestehenden Gewerbes durch den Schallschutz der städtebaulichen Struktur (lärmrobuster Städtebau) gewährleistet werden. Lärmschutz muss auch für durch die Planung betroffene sensible Nutzungen gewährleistet werden.

1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

Im Rahmen der formalen Beteiligung zu den vorbereitenden Untersuchungen für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurden die Ziele für das neue Stadtquartier mit den Betroffenen umfassend erörtert. Die Ergebnisse flossen in die Abwägung zur Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein.

Die Einbeziehung der interessierten Öffentlichkeit sowie von Akteurinnen und Akteuren und Initiativen vor Ort stellte einen ebenso wichtigen Bestandteil bis zum Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen dar.

Zukünftig ist im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme eine über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Betroffenen- und Öffentlichkeitsbeteiligung mit unterschiedlichen Formaten und Schwerpunkten geplant. Ein erster Konzeptentwurf für die Beteiligung wurde unter Einbezug der sozialraumorientierten Planungs-koordination des Bezirkes Treptow-Köpenick erarbeitet und in dem im September 2020 auf dem ehemaligen Gaswerkstandort durchgeführten Info-Café mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert. Hier wurde - neben der Vorstellung des Planungsstandes und des weiteren Vorgehens für das neue Stadtquartier - zu den Themen Mobilität / Verkehr, soziale Infrastruktur öffentliches Grün informiert. Parallel fand die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan 9-80 statt. Die Hinweise aus dem Info-Café sind seit Anfang 2021 auf der Projektwebsite von SenStadtWohn (www.berlin.de/gueterbahnhof-koepenick) dokumentiert.

Die Öffentlichkeitsbeteiligungen bzw. die Bürgerwerkstätten zu den weiteren Planungsschritten sollen einschließlich der umfassenden Information der Bürgerinnen und Bürger auch künftig so weit wie möglich parallel zu den formalen Beteiligungsschritten der Bauleitplanung stattfinden. In 2021 / 2022 ist in Verbindung mit dem städte-

baulichen Gutachterverfahren eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung geplant.

Die Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Stadtentwicklung finden im Beteiligungsprozess Anwendung.

1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Die Rechtsverordnung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme hat der Senat am 12.05.2020 beschlossen; die Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme trat mit Veröffentlichung im GVBl. am 27.05.2020 in Kraft. Nach Beauftragung des Planungsdienstleisters und des treuhänderischen Entwicklungsträgers sowie des Aufbaus der Projektstruktur im Jahr 2020 laufen die Planungen und Vorbereitungen für die integrierten Bausteine der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Zu allen sektoralen Themen wurden mit den entsprechend zuständigen Fachbereichen der Haupt- und der Bezirksverwaltung regelmäßig tagende Facharbeitsgruppen gebildet, dazu gehören Mobilität / Verkehr, soziale Infrastruktur Grün / Freiraum / Ausgleich, Wald, Städtebau, Gewerbe, Bodenmanagement, Öffentlichkeitsbeteiligung. Neben der Vorbereitung von vorgezogenen Ordnungsmaßnahmen (1. Stufe Zauneidechsenumsiedlung, Stützbauwerk Stellingdamm) sind in 2021/2022 die Aufstellungsbeschlüsse und ersten Verfahrensschritte für die Bebauungspläne, insbesondere für den planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 9-84 (Ostumfahrung Bahnhofstraße), die Durchführung eines städtebaulichen Gutachterverfahrens (Qualifizierung Rahmenplan), der Ankauf der Grundstücke, Machbarkeitsstudien für die Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich der Querung der Bahntrasse, die Neutrassierung des Stellingdamms einschließlich des Knotenpunktes mit der Mahlsdorfer Straße und des nördlichen Bahnhofsvorplatzes im Zusammenhang mit einer optimierten Lage bzw. Verlagerung der Straßenbahngleise und Haltestellen (Tramwendschleife, siehe 1.9), Erarbeitung eines gebietsübergreifenden Mobilitätskonzeptes (um die Zielstellung eines autoarmen Quartiers zu erreichen) sowie die Konzeption der erforderlichen Grundstücksfreilegung, Boden- und Altlastensanierung sowie der freiraumplanerischen Belange und der Konkretisierung der Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung geplant.

1.9 Klärungsbedarf

a) Integrierter Fahrplan / zeitliche Dimension / Schlüsselentscheidungen / Abhängigkeiten

- Zentral für die weitere Planung und Umsetzung ist der Erwerb der Schlüsselgrundstücke (insbesondere BEV, Grundstücke für Ausgleichmaßnahmen) bzw. die Erlangung über die Grundstücksverfügbarkeit bis Ende 2021 / Anfang 2022. Für eine Einigung mit dem BEV ist voraussichtlich politische Unterstützung erforderlich.

- Die Schlüsselentscheidungen für die Ostumfahrung Bahnhofstraße (siehe 1.8) sind bis Ende des 2. Quartals 2021 erforderlich, um im Zeitplan für die Planung bzw. die Plangenehmigung bis Mitte des Jahres 2026 zu bleiben. Die Zeitschiene und die Meilensteine für die Ostumfahrung Bahnhofstraße sind grundsätzlich mit SenUVK (hier Abt. IV sowie Abt. V, zuständig für Planung und Realisierung) abgestimmt. Ggf. ist für die Entscheidung zur Querung eine politische Klärung erforderlich, derzeit finden Abstimmungen auf Fachebene statt.

- Dabei sind die räumlichen und zeitliche Schnittstellen mit Ausbau Regionalbahnhof und ABS Frankfurt/Oder, Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich Querung der Bahntrasse (unter Beachtung zeitlicher Zwänge und Sperrpausen) zu berücksichtigen.

- Die Plangenehmigung für die Ostumfahrung Bahnhofstraße mit nachfolgendem Baubeginn ist ausschlaggebend für den Wohnungsbau, da erst mit Fertigstellung / Inbetriebnahme der Ostumfahrung Bahnhofstraße die geplanten 1.500 Wohnungen auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände bezogen werden können. Die Fertigstellung der Ostumfahrung Bahnhofstraße ist bis Ende 2029 avisiert.

- Grundlage für den Baubeginn der Ostumfahrung Bahnhofstraße, der geplanten Wohnungen, der Schule sowie der öffentlichen Erschließungsräume und Grünflächen ist die Beräumung der ehemaligen Güterbahnhofsflächen einschließlich des Abtrags des gesamten Aufschüttungshorizontes. Diese mit einem erheblichen logistischen Aufwand verbundenen Maßnahmen können nur sukzessive in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren ab 2023 durchgeführt werden. Dafür wiederum müssen die dort vorhandenen Zauneidechsen vorgezogen in geeignete Ersatzhabitate umgesiedelt werden. Die Verfügbarkeit von entsprechenden Ersatzhabitaten, die ab Herbst 2021 artenschutzgerecht vorzubereiten sind, wird derzeit geprüft. Für den Großteil von ca. 6 – 7 ha benötigten Flächen besteht noch fachlicher Klärungsbedarf, insbesondere mit SenUVK Abt. III B, den Naturschutzverbänden und den den Verfügungsberechtigten.

b) Rechtliche Risiken

Bislang haben zwei Eigentümerinnen Normenkontrollanträge beim OVG gestellt. Mit dem Erlass der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als Rechtsverordnung ist das Land Berlin von einer rechtlich begründeten Festlegung ausgegangen, dennoch bestehen rechtliche Risiken bei Normenkontrollklagen.

c) Aktueller Klärungsbedarf mit der DB AG

- Für die noch bahnbetrieblich gewidmeten aber nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Flächen südlich der Gleisraste im Eigentum des BEV hat SenStadtWohn bereits im Jahr 2018 und nach umfassenden Abstimmungen mit der DB AG im Juni 2020 einen Freistellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht. Anfang März 2021 hat die DB AG über das EBA zum ersten Mal nach einer fast fünfjährigen Abstimmungsphase bahnbetriebliche Belange für Güterbahngleise bzw. Güterbahnaufstellflächen angemeldet und eine Freistellung abgelehnt. Hier besteht erheblicher Klärungsbedarf.