

Fragen / Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Informationsveranstaltung vom 17.06.2022

Block 1: Stand der Entwicklungsmaßnahme / Städtebauliches und freiräumliches Werkstattverfahren

Thema	Frage / Hinweis	Antwort / Kommentar (nachträglich überarbeitet / ergänzt)
Gesamtplanung, Ziele, Städtebau		
<i>Eigentumsverhältnisse</i>	Für den gesamten Entwicklungsprozess gilt ein ambitionierter Zeitplan. Wie ist eine zügige Umsetzung entsprechend BauGB § 165 Abs. 3 zu gewährleisten, solange sich der überwiegende Teil der Grundstücksflächen bisher nicht im Eigentum des Landes Berlin befindet?	<i>Deutliche Veränderungen der bisherigen Eigentumsstruktur werden sich mit dem Erwerb einer großen, im Eigentum des Bundeseisenbahn-Vermögens (BEV) befindlichen Fläche südlich der Bahntrasse ergeben. Auch mit den Privateigentümern laufen Kaufverhandlungen, so dass der aktuelle Zeitplan nicht gefährdet ist.</i>
	Kommt ein Ausgleichsbetrag auf die Eigentümer durch die „Aufwertung“ der Grundstücke zu?	<i>Die Eigentümer haben die Möglichkeit, ihr Grundstück in Übereinstimmung mit den Zielen der Entwicklungsmaßnahme selbst zu entwickeln. Für die durch die Entwicklungsmaßnahme bedingte Wertsteigerung der Grundstücke wird ein Ausgleichsbetrag erhoben.</i>
<i>Lärmschutz</i>	Während der sich über mehrere Jahre erstreckenden Bauphase ist mit einer fortdauernden Lärmbelastung zu rechnen. Gibt es bereits konkrete Planungen für Lärmschutzmaßnahmen?	<i>Mit baubedingtem Lärm ist nicht über die gesamte Dauer der Entwicklung und nicht überall in gleichem Maß zu rechnen. Lärmquellen und -intensität werden sich häufig ändern. Daher sind Lärmschutzmaßnahmen nach Bedarf zu treffen und mit den unmittelbar Betroffenen abzustimmen.</i>
<i>Entwicklungsschritte</i>	Wie gestaltet sich der Entwicklungsprozess? Erst komplette Planung und dann der erste Spatenstich oder schrittweise Entwicklung?	<i>Der Umfang der Gesamtmaßnahme erfordert die Abfolge mehrerer Entwicklungsabschnitte. Grundlage dafür wird ein städtebaulicher und freiräumlicher Rahmenplan sein. Er wird auf Basis der Ergebnisse des Werkstattverfahrens erarbeitet werden. In einem ersten Schritt ist die Entwicklung des ehemaligen Gaswerksstandorts am Stellingdamm vorgesehen. Neben dem Bau einer Grundschule werden in den denkmalgeschützten Bestandsgebäuden Gemeinbedarfseinrichtungen für unterschiedliche Zielgruppen entstehen.</i>
Grün- und Freiräume / Klimaschutz		
<i>Grün- und Landschaftsflächen</i>	In welcher Weise sind die Berliner Forsten in die Planung einbezogen? Zahlreiche Menschen besitzen Hunde. Ihre Zahl wird mit dem Zuzug neuer Bewohnerinnen und Bewohner zunehmen. Erforderliche Auslauflächen sind nicht allein im Gebiet bereitzustellen.	<i>Mit den Berliner Forsten erfolgt eine intensive Abstimmung der Planung. Für Hundenauslauf bestehen verschiedene Möglichkeiten im näheren Umfeld des Gebiets. Für die an die Entwicklungsmaßnahme angrenzende Mittelheide wird ein Waldentwicklungskonzept erstellt. Die Anregungen nach Auslauflächen werden im Zuge der Konzepterstellung beraten. Eine Aufnahme in das Waldentwicklungskonzept ist jedoch nicht gewährleistet.</i>
	Was bedeuten die grünen Pfeile auf den Präsentationsplänen?	<i>Die Pfeile sind Plansymbole. Sie weisen auf Verknüpfungen der umgebenden Grün- und Landschaftsräume mit den gebietsinternen Grünflächen bzw. umgekehrt der Grünflächen im Gebiet mit den Landschaftsräumen in der Umgebung hin.</i>
	Inwieweit sind die Grünflächen nördlich der Bahn für eine Bebauung vorge-	<i>Öffentlich gewidmete Grün- und Waldflächen werden nicht bebaut. Für die</i>

	sehen? Wegen der unterschiedlichen Kartendarstellung ist dies schwer zu verstehen.	<i>nördlich der Bahn gelegenen Brachflächen, bei der es sich nicht um eine Wald- oder Grünfläche handelt, ist zwischen südlicher Grenze der zur Siedlung Elsengrund gehörenden Gartengrundstücke und Bahnanlagen eine Bebauung geplant. Der Dreiecksplatz am Eingang der Siedlung steht unter Denkmalschutz und wird als öffentliche Freifläche beibehalten und qualifiziert.</i>
Arten- und Klimaschutz	Stichwort nachhaltiges Quartier: Wie werden Klimaschutz und Klimaanpassung im Zuge der Entwicklung und bereits im Werkstattverfahren berücksichtigt?	<i>Übergeordnetes Ziel ist die Entwicklung eines klimaneutralen und nachhaltigen Stadtquartiers. Das heißt u.a.: Planung von Gründächern sowie Fassadenbegrünung und Unterstützung der Energieversorgung durch regenerative Energieträger und dezentrale Versorgungsnetze. Nach dem Schwammstadtprinzip wird das Regenwasser ausschließlich im Gebiet verbleiben mittels Verdunstung, Versickerung oder Retention.</i>
	Wird den Themen Baustoffe und Personalverfügbarkeit bei der Planung besondere Beachtung zukommen?	<i>Die nachhaltige Entwicklung umfasst auch die weitgehende Verwendung umweltverträglicher Baustoffe.</i>
	Was ist für die Gärtnerei Hirschgarten vorgesehen?	<i>Es besteht Einvernehmen mit der Pächterin der Gärtnerei über eine vertragliche Sicherung des Pachtverhältnisses bis 2028. Eine Umwidmung als öffentliche Grünfläche ist erst nach diesem Zeitpunkt vorgesehen.</i>
	Durch die geplante Gebietsentwicklung sind auch im Bereich der Kleingärten nicht nur Zauneidechsen, sondern auch fünf Fledermausarten der roten Liste sowie geschützte Insekten- und endemische Pflanzenarten unmittelbar bedroht. Angesichts von dringend gebotenen Klima- und Artenschutz erscheint deshalb die geplante bauliche Verdichtung höchst problematisch.	<i>Die an der Gelnitz- / Thürnagelstraße gelegenen Gärten sind nicht als Kleingartenanlage geschützt. Sie bieten keinen Ersatz für öffentliche Grünanlagen und können überdies nur bedingt den Biotop- und Artenschutz gewährleisten. Ausgleichsflächen und die naturnahe Gestaltung der geplanten Grün- und Landschaftsräume werden auch Rückzugsräume für Fauna und Flora bieten. Der durch die bauliche Entwicklung des Güterbahnhofgeländes resultierende Eingriff in Flora und Fauna wird gemäß der dafür geltenden Rechtsgrundlagen innerhalb und/oder außerhalb des Gebietes ausgeglichen.</i>
Was aber ist der Grund dafür, dass die betreffenden Flächen für eine Bebauung vorgesehen sind, wodurch eine unzumutbare Verdichtung erfolgen wird? Warum kann dieser Bereich nicht als Grünband erhalten bleiben?	<i>Stadtplanung hat sich mit Zielkonflikten auseinanderzusetzen. Der Zielkonflikt hier besteht darin, den Wunsch nach Erhalt der Kleingärten abzuwägen gegen das Erfordernis, für den Wohnungsbau dringend benötigte Flächen in bester Lage mit hervorragender Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung am städtebaulichen Werkstattverfahren wird es gelten, diese Interessen gegeneinander abzuwägen und gemeinsam akzeptable Lösungen zu finden – ggf. auch Ersatz an anderer Stelle.</i>	
Gewerbe		
Bestands-sicherung	Was ist mit den Gewerbebetrieben rund um den Brandenburgplatz geplant?	<i>Generelles Ziel ist der Erhalt einer kleinteiligen Gewerbestruktur. Die ansässigen Unternehmen sollen entweder am Standort verbleiben oder je nach Erfordernis die Gelegenheit erhalten, ihre Betriebsflächen in das neue Quartier auf dafür vorgesehene Grundstücksflächen zu verlagern.</i>
	Die Gewerbeflächen sollten wie geplant gesichert und entwickelt werden?	<i>Die Entwicklungsplanung sieht neben ausreichenden Flächen für den Erhalt vorhandener Gewerbebetriebe eine beträchtliche Erweiterung der Gewerbeflächen vor, um zusätzliche Arbeitsplätze im neuen Stadtquartier zu schaffen.</i>
Handwerk	Einen Handwerkerhof schaffen, um vor Ort Handwerkerleistungen verfügbar zu haben.	<i>Im Rahmen der Gewerbeentwicklung sind Gewerbehöfe geplant, deren Erdgeschosszone vor allem für Handwerksbetriebe vorgesehen sind.</i>

<i>Bezirkszentrum</i>	Bei der Entwicklung der Bahnhofstraße außer dem Gewerbe auch mehr Aufenthaltsqualität für soziale und kulturelle Aktivitäten in den Blick nehmen.	<i>Die Aufwertung der Bahnhofstraße ist zwar nicht Gegenstand der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, sie ist in der Tat aber eine wichtige mittelfristige Planungsaufgabe, die in der Zuständigkeit des Bezirks Treptow-Köpenick liegt.</i>
Technische Infrastruktur		
<i>Ver- und Versorgungsinfrastruktur</i>	Ist mit den Versorgungsunternehmen die Planung abgestimmt? Der Bau von 1.800 WE ist ein ambitioniertes Ziel. Für ein qualitativ anspruchsvolles Quartier sind 500 WE wahrscheinlich realistischer.	<i>Mit den Versorgungsunternehmen finden ständige Abstimmungen in Facharbeitsgruppen statt. Das betrifft Kapazitätsanforderungen an die Infrastrukturnetze ebenso wie Erweiterungserfordernisse.</i>
Verkehr / Mobilität		
<i>Übergeordnete Gebietserschließung</i>	Wie sieht die äußere Anbindung des Gebietes aus? Im Berufsverkehr gibt es bereits heute überfüllte S-Bahnen, so dass die Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern oft schon gegenwärtig nicht möglich ist. Wird die Planung mit derjenigen für den Regionalbahnhof synchronisiert?	<i>Durch den Ausbau des S-Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof wird es zu einer Entlastung kommen. Die Planungen werden deshalb mit der Deutschen Bahn koordiniert. Das betrifft sowohl laufende Schnittstellenbesprechungen als auch umfassende Abstimmungen u.a. bezüglich neuer Bahnhofszugänge, Gestaltung der Vorplätze etc.</i>
	Wann ist die Schließung des Tangentenvierecks geplant? Mit den zahlreichen Projekten im näheren und weiteren Umfeld (Beispiel Tesla) und die jetzt bevorstehende Entwicklung des Güterbahnhofs mit rd. 1.800 WE ist eine starke Zunahme des Verkehrs zu erwarten – bei heute bereits extrem ungenügenden Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Innerhalb welches zeitlichen Korridors ist die Realisierung des übergeordneten Tangentensystems vorgesehen?	<i>Auch wenn die für Planung und Bau der Trassen verantwortliche Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) in den Informationsveranstaltungen bislang nicht vertreten war, werden die verkehrlichen Belange verwaltungsintern ständig und eng abgestimmt. Der nördliche, noch fehlende Teil des Tangentenvierecks umfasst die sogenannte Westumfahrung Bahnhofstraße (WuB) sowie die durch das Planungsgebiet verlaufende Ostumfahrung Bahnhofstraße (OuB). Mit der Realisierung ist in etwa zehn Jahren zu rechnen. Die WuB befindet sich seit vielen Jahren in einem laufenden Planfeststellungsverfahren und wird gegenwärtig entsprechend den aktuellen Entwicklungen, Rahmenbedingungen und gültigen Vorschriften und Gesetzen überarbeitet. Die OuB soll neben der Gebietserschließung insbesondere die Bahnhofstraße vom individuellen Durchgangsverkehr entlasten und Raum zur Gestaltung eines beschleunigten öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV, hier Straßenbahn und Bus) und der anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr) eröffnen. Das Ziel, ein autoarmes Quartier zu entwickeln, soll sich auch in einer niedrigen Motorisierungsquote widerspiegeln. Demnach ist nicht damit zu rechnen, dass von den 1.800 WE ein signifikantes Verkehrsaufkommen durch Pkw erwartet wird.</i>
	Gibt es nähere Zeitangaben zu den Planungen für die Ostumfahrung Bahnhofstraße von Seiten SenUMVK?	<i>Genauere Angaben dazu liegen bislang noch nicht vor. Dies ist abhängig von der städtebaulichen Entwicklung, der Schnittstellen zu den Bahnplanungen zur Ausbaustrecke (ABS) Berlin - Frankfurt Oder und des erforderlichen Planungsrechtes für dieses neue Infrastrukturprojekt.</i>
	Mit welchen Kapazitäten genau ist für die neue Trasse zu rechnen? Was ist zu verstehen unter der West- und Ostumfahrung der Bahnhofstraße? Und was ist in der Bahnhofstraße selbst vorgesehen? Mit welchen Auswirkungen dieser Maßnahmen ist zu rechnen?	<i>Das Verkehrsaufkommen der Ostumfahrung Bahnhofstraße wird dem einer innerstädtischen Hauptnetzstraße mit separaten Rad- und Gehwegen entsprechen. Die Ostumfahrung Bahnhofstraße (OuB) bildet den nordöstlichen Teil des Tangenten-Vierecks um die Altstadt Köpenick und die Dammvorstadt.</i>

		<i>Die Westumfahrung (WuB) bildet den nordwestlichen Teil. Das Tangentenviereck hat das Ziel, die Dammvorstadt und die Altstadt Köpenick vom übergeordneten Durchgangsverkehr zu entlasten und eine zukünftige Umgestaltung der Bahnhofstraße zu Gunsten des Umweltverbundes zu ermöglichen. Zudem kann die Bahnhofstraße so in ihrer Zentrumsfunktion gestärkt werden. Die Ostumfahrung Bahnhofstraße dient zudem der Erschließung des neuen Wohngebietes, welches auf dem ehemaligen Güterbahnhofs Gelände entstehen wird.</i>
	Hat die Umplanung der Ostumfahrung zur Folge, dass die Trasse nun näher an die denkmalgeschützte Siedlung Elsengrund rückt? Wo genau wird die Einmündung der Straße in den Stellingdamm liegen?	<i>Die jetzt geplante Trassenführung trifft ungefähr in Höhe zwischen der Wolfsgartenstraße und dem Sommerweg auf den Stellingdamm. Der Trassenverlauf ergibt sich aus den Zwangspunkten zur Querung der Bahntrasse und den Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz im Norden (Knotenpunkt Mahlsdorfer Straße/Am Bahndamm/Bahnhofstraße/Stellingdamm) und dem Brandenburgplatz im Süden. Sie ist jedoch noch im Detail zu planen, deshalb sind Änderungen des Trassenverlaufs möglich.</i>
	Warum sind die Bewohner darüber nicht informiert worden?	<i>Die Verschiebung der Trassenführung der OuB gegenüber früheren Trassenverläufen ist auf Grund der zwischenzeitlich bekannt gewordenen Erweiterungsplanung der Deutschen Bahn erforderlich. Demnach ergibt sich die Notwendigkeit eines neuen Querungspunktes der Straße mit der Bahn und eine Anpassung des Trassenverlaufs zu den o.g. Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz. Über diesen Planungsstand, der Ergebnis eines mehrmonatigen Abstimmungsprozesses ist, informieren wir sie jetzt und heute. Darüber hinaus werden der konkrete Trassenverlauf und die Straßenraumgestaltung auch im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Werkstatverfahren konkretisiert. Über die neuen Planungsstände werden wir Sie informieren. Zudem besteht im Rahmen des Werkstatverfahrens die Möglichkeit, zu verschiedenen Planungsständen Stellung zu nehmen.</i>
	Mit dem Bau der Ostumfahrung ist eine zusätzliche Verkehrsbelastung im Bereich des westlichen Teils des Stellingdamms verbunden. Wie ist in diesem Kontext eine Verkehrsreduzierung für das Gesamtgebiet erreichbar? Wenn – wie erläutert – die Bahn fünf neue Gütergleise und zwei weitere Gleise zum Ausbau des Regionalbahnhofs plant stellt sich Frage, ob dafür der Platz reicht.	<i>In der Tat ist gegenüber heute mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen auf dem westlichen Teilstück des Stellingdamms zu rechnen. Zusätzlich zur Entlastung der Bahnhofstraße dient die Ostumfahrung auch der Bündelung des Verkehrs aus dem Entwicklungsgebiet. Damit soll dessen weitgehende Reduzierung innerhalb des neuen Stadtquartiers erreicht werden. Die zusätzlichen Gleise der Deutschen Bahn sind als Erweiterung des gegenwärtigen Bahnkörpers im Süden geplant. Die Entwicklungsplanung berücksichtigt dies.</i>
	Ist die gestrichelte Route auf dem in der Präsentation gezeigten Plan eine Hochbrücke und die durchgezogene Route ein Tunnel?	<i>Eine Brückenlösung wird nicht mehr in Betracht gezogen. Stattdessen sollen die Bahnanlagen durch einen Trog unterquert werden.</i>
	Für die am Stellingdamm ansässige Wohnbevölkerung wird mit der Führung der Ostumfahrung Bahnhofstraße auf dem heute für Tempo 30 ausgewiesenen Straßenabschnitt eine erhebliche Lärm- und Abgasbelastung verbunden sein. Warum ist deren Verlauf über den Stellingdamms und nicht entlang des Bahndamms geplant?	<i>Eine Trassenführung unmittelbar angelagert an die Gleisanlagen kommt vor allem aus verkehrstechnischen Gründen nicht in Betracht. Außerdem wäre damit die Inanspruchnahme von potentiell Bauland und die Schaffung einer zweiten Verkehrsfläche parallel zum bestehenden Stellingdamm verbunden. Etwaige Lärm- und Abgasbelastungen und Möglichkeiten zu deren Minderung werden im weiteren Planungsverlauf untersucht und im Rahmen des</i>

		<i>erforderlichen Verfahrens zur Planungsrechtsschaffung geregelt.</i>
	Das überörtliche Verkehrskonzept sollte dem der Entwicklungsmaßnahme nicht widersprechen.	<i>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das neue Stadtquartier wird in das übergeordnete Straßen- und ÖPNV-Netz eingebettet. Die übergeordneten Planungen aus dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, dem Nahverkehrsplan sowie dem Radverkehrsplan werden berücksichtigt.</i>
	Die seit 2016 laufenden Planungen sollen bis 2030 umgesetzt sein. Das neue Stadtquartier wird jedoch eine Insellösung bleiben, solange nicht die äußeren Beziehungen mit einbezogen werden: Das heißt der Bahnhof Köpenick mit Bus- und Straßenbahnlinien in der Bahnhofstraße unter Berücksichtigung der Brücke am Bahnhof als Nadelöhr. Wichtig für die Ableitung des überörtlichen Verkehrs ist auch die Anbindung an die Tangentiale Verbindung Ost (TVO).	<i>Genau das Gegenteil einer Insellösung ist vorgesehen. Die geplante Entwicklung ermöglicht einen „Brückenschlag“ zu umgebenden Stadtquartieren. Diese werden die künftigen Gemeinbedarfseinrichtungen ebenso wie die Grün- und Erholungsflächen und die verkehrliche Infrastruktur mitnutzen können. Das „Nadelöhr“ der Bahnüberführung am Bahnhof Köpenick über die Bahnhofstraße wird sowohl im Rahmen der Bahnplanungen (Regionalbahnhof mit neuen Zugängen) und nach Realisierung von West- und Ostumfahrung Bahnhofstraße seiner neuen Verkehrsfunktion für den Umweltverbund und ÖPNV deutlich besser gerecht werden können, als es heute der Fall ist. Eine Anbindung an die TVO ist gegeben.</i>
	Wird bei den Planungen auch der Stadionausbau an der Alten Försterei bezüglich der erforderlichen verkehrlichen Kapazitätserweiterungen berücksichtigt?	<i>Wie zuvor schon erläutert, ist das Verkehrskonzept für das neue Stadtquartier eingebettet in die großräumige Straßen- und ÖPNV-Netzkonzeption. Die WuB dient auch der Aufnahme der Verkehrsströme zum Stadion an der Alten Försterei. Beide Planungen (planrechtliche Verfahren) sind auf- und miteinander abgestimmt.</i>
	Ist eine Straßenverbindung für den Autoverkehr nördlich der Bahn zwischen Hirschgarten und Köpenick vorgesehen?	<i>Ja, allerdings nicht explizit für den Autoverkehr, sondern zur Erschließung des nördlich der Bahnanlagen gelegenen Entwicklungsgebietes. Eine Anbindung des nördlichen Ausgangs des S-Bahnhofs Hirschgarten an das Straßennetz ist jedoch nicht vorgesehen.</i>
	Was passiert künftig mit der Bahnhofstraße und ihrer Entwicklung als Einkaufsstraße?	<i>Mit dem Bau der West- und Ostumfahrung Bahnhofstraße wird die nahezu vollständige Entlastung der Bahnhofstraße vom übergeordneten Durchgangsverkehr bei gleichzeitiger Stärkung ihrer Aufenthaltsqualität und Zentrumsfunktion angestrebt. Den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds soll dabei Vorrang eingeräumt werden. Der Quell- und Zielverkehr dieser Geschäftsstraße muss aber auch weiterhin aufrechterhalten bleiben. Die Umgestaltung der Bahnhofstraße ist nicht Bestandteil der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick und liegt in der Zuständigkeit der Mobilitätsbereiche beim Senat und Bezirk Treptow-Köpenick.</i>
<i>Autoarme Quartiersentwicklung</i>	Was genau bedeutet autoarm?	<i>Im Interesse einer Vermeidung von motorisiertem Zielverkehr bzw. Quellverkehr aus dem neuen bzw. in das neue Stadtquartier sind keine Parkplätze im öffentlichen Straßenland und eine geringe Motorisierungsquote des neuen Stadtquartiers vorgesehen. Der ruhende Verkehr soll stattdessen zentral und gebündelt an mehreren Quartiersgaragen an übergeordneten Straßen abgewickelt werden. Ein dichtes Fußwegenetz, eine gut ausgestattete Radverkehrsinfrastruktur und ein spezielles Logistikkonzept für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr auf der „letzten Meile“ sollen den Verzicht auf das eigene Auto erleichtern. Die gute Anbindung an den ÖPNV soll dabei für die autoarme Quartiersentwicklung genutzt werden. An Mobilitätsstationen nahe den</i>

		<i>„Eingängen“ zu dem neuen Quartier wird neben alternativen Mobilitätsangeboten auch CarSharing verfügbar sein.</i>
	Wie kann die Verlagerung der Stellplätze aus dem geplanten autoarmen Quartier in die umliegenden Wohngebiete verhindert werden?	<i>Das neue Stadtquartier wird als autoarm vermarktet. Dazu wird ein Mobilitätskonzept entwickelt, welches Maßnahmen aufzeigen soll, um die Verkehrsmittelwahl des Umweltverbunds zu stärken und eine geringe Pkw-Nutzung zu erreichen. In Verbindung mit der guten Anbindung an den ÖPNV wird daher von einer geringen Motorisierungsquote des neuen Stadtquartiers ausgegangen. In den umliegenden Stadtquartieren sind flankierende Maßnahmen erforderlich, wie z.B. attraktive Mobilitätsalternativen und Parkraumbewirtschaftung</i>
<i>ÖPNV</i>	Wird die Wendeschleife der Tram in der Hirtestraße bestehen bleiben und wenn ja, wird der Schulverkehr berücksichtigt werden, damit die Straßenbahnen künftig nicht mehr die Einfahrten "blockieren"?	<i>Gegenwärtig wird die Trassenführung der Straßenbahn und deren Wendeschleife noch mit den beteiligten Stellen abgestimmt. Mit dem Abschluss des Entscheidungsprozesses ist voraussichtlich im Ende 2022 / Anfang 2023 zu rechnen.</i>
<i>CarSharing</i>	Ab wann wird es mindestens im näheren Umfeld des neuen Stadtquartiers CarSharing geben? Die Anwohner und Anwohnerinnen müssen sich ja an neue Mobilitätsangebote gewöhnen. Daher unsere Anregung: Für frühe Akzeptanz möglichst bald CarSharing-Angebote nach Köpenick bringen	<i>CarSharing soll zusammen mit alternativen Mobilitätsangeboten im Zuge der ersten Realisierungsmaßnahmen für das neue Stadtquartier installiert werden. Denkbar ist ein Pilotprojekt, das – im Sinne der gestellten Frage – Interesse wecken und Zeichen setzen kann.</i>
<i>E-Mobilität</i>	Wird bei der Planung der Ladeinfrastruktur die prognostizierte starke Zunahme der Elektromobilität berücksichtigt?	<i>Ja, die Ladeinfrastruktur muss künftigen Bedarfen entsprechen. Die Aufladung batteriebetriebener Fahrzeuge und damit der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll sich auf Quartiersgaragen und Mobilitätsstationen konzentrieren.</i>
<i>Fahrradverkehr</i>	Fahrradwege werden jetzt schon dringend benötigt, vor allem nördlich entlang der Strecke zwischen den Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten, wo derzeit nur ein Sandweg besteht. Werden die Fahrradwege vorrangig ausgebaut?	<i>Der Ausbau der Radverkehrsanlagen wird mit Beginn der ersten Baumaßnahmen für das neue Stadtquartier Zug um Zug erfolgen. Genauere Zeitangaben dazu sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Eine Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur sowie Anbindung an das bestehende Radnetz sind ein wichtiges Entwicklungsziel. Grundlage ist dabei der Radverkehrsplan.</i>
	Sind die Fahrradquerungen barrierefrei geplant – also ohne Treppen / Aufzug etc). Und wann ist mit deren Realisierung zu rechnen?	<i>Mit der Ostumfahrung Bahnhofstraße wird auch eine barrierefreie Unterquerung der Gleisanlagen für den Rad- und Fußverkehr möglich. Genaue Zeitangaben sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Zudem werden im Rahmen der Bahnplanungen durch vom Land Berlin bestellte neue beidseitige barrierefreie Zugänge östlich des Bahnhofs Köpenick und mittig am S-Bahnhof Hirschgarten errichtet.</i>
<i>Fußverkehr</i>	Ab wann werden erste Straßen- / Wegquerungen realisiert?	<i>Mit Beginn der ersten Baumaßnahmen für das neue Stadtquartier werden sukzessive Wegquerungen realisiert.</i>

Block 2: Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme / Informationen zum Gebietsbeirat

Bürgerbeteiligung		
Planungs- beteiligung	Werden die jeweiligen Konzepte der Planungsteams mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert werden?	<i>Im Rahmen des Werkstattverfahrens sind nach Abschluss der ersten und der zweiten Dialogphase öffentliche Bürgerwerkstätten und Online-Beteiligungen vorgesehen. Hier sollen die Ergebnisse der Planungsteams vorgestellt und mit der Öffentlichkeit diskutiert werden. Die Diskussionsergebnisse werden dann in den Bearbeitungsprozess einfließen.</i>
	Hauptthema vieler vorheriger Veranstaltungen war der Verkehr, daher verwundert es, dass kein Vertreter der Verkehrsverwaltung anwesend ist.	<i>Die heutige Veranstaltung soll der Information über den aktuellen Stand der Entwicklungsmaßnahme, das städtebauliche Werkstattverfahren sowie die Wahl und die Aufgaben des Gebietsbeirats dienen. Aufgrund des großen Interesses am Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird bei kommenden Veranstaltungen die Teilnahm eines Vertreters oder einer Vertreterin der Verkehrsverwaltung angefragt.</i>
Gebietsbeirat	Aufgrund der zeitlichen Verzögerung des Wahlablaufs hätten die Datumsangaben in der Broschüre zum Gebietsbeirat aktualisiert werden müssen.	<i>Weil dies einen Neudruck sowie eine erneute Verteilung der Broschüre erfordert hätte, wurde auf die veränderten Daten in den an die Haushalte verteilten Wahlunterlagen sowie auf der Projektwebsite hingewiesen.</i>
	Da der Briefkasten am Stellingdamm 15 bis Anfang Juni noch nicht vorhanden war, war auf diesem Weg die Abgabe von Bewerbungen um eine Kandidatur zum Gebietsbeirat nicht möglich.	<i>Der Briefkasten für das Vor-Ort-Büro der Entwicklungsmaßnahme ist in der Tat erst seit 14 Tagen vorhanden. Da den Unterlagen ein frankierter Rückumschlag beigelegt und die Abgabe der Stimmzettel zur Gebietsbeiratswahl auch per E-Mail möglich war, bestanden auch andere Wege, die entsprechenden Unterlagen einzureichen.</i>
	Die Information über den Auswahlprozess der Kandidatinnen und Kandidaten für die Gebietsbeiratswahl war innerhalb der Broschüre nicht ausreichend.	<i>Dazu gab es ein gesondertes, an die Haushalte im Wahlbereich verteiltes Informationsschreiben.</i>
	Die Bewerbung um eine Kandidatur ebenso wie die Beteiligung an der Wahl war mangels entsprechender Information nicht möglich.	<i>Bedauerlicherweise erhielten diejenigen Haushalte, mit dem Vermerk „Keine Werbung“ an ihren Briefkästen teilweise keine Wahlunterlagen. Daher ist eine Nachwahl zum Gebietsbeirat vorgesehen.</i>
	Wann wurden die Kandidaten für den Gebietsbeirat festgelegt?	<i>Ende Mai erfolgte die Hauswurfsendung mit dem Aufruf zur Bewerbung um eine Kandidatur zum Gebietsbeirat – parallel dazu auch im Internet. Danach war die Einsendung der Bewerbungsunterlagen und damit eine Kandidatur möglich. Der Rücklauf war – bis auf die Altersgruppe der unter 30-Jährigen – sehr groß. Anschließend wurden die Wahlunterlagen unter Nennung der Kandidatinnen und Kandidaten per Hauswurfsendung verteilt und waren im Internet abrufbar.</i>
	Wie wird die Auszählung der Stimmen zur Wahl erfolgen?	<i>Die Auszählung der Stimmen wird von einem Gremium bei der Senatsverwaltung durchgeführt und protokolliert.</i>

Bürgerinformation		
<i>Bisherige Kommunikation</i>	Die Besucherzahl der Bürgerwerkstatt am 19. September 2017 war außerordentlich groß. Vermutlich wurde dafür im Vorfeld intensiver als zur heutigen Info-Veranstaltung geworben. Warum wurde dazu die Bewohnerschaft nicht schriftlich eingeladen?	<i>Die Einladungen zur heutigen Veranstaltung erfolgten in gleicher Weise wie zur Bürgerwerkstatt im September 2017 mit Plakaten, Einladungskarten und per Ankündigung im Internet.</i>
	Anzumerken ist überdies, dass E-Mail-Verteilerlisten ebenso wie die Internetseiten der Senatsverwaltung bisher nicht kurzfristig aktualisiert wurden.	<i>Die Internetseite wird in angemessenen Intervallen aktualisiert. Ein E-Mail-Verteiler wird derzeit aufgebaut und aktuell gehalten.</i>
<i>Weitere Kommunikation</i>	Vorgeschlagen wird eine Gebietsbegehung gemeinsam mit Bewohnerinnen und Bewohnern, vor allem um kritischen Situationen in Augenschein zu nehmen.	<i>Die Anregung wird gern aufgegriffen. Entsprechende Begehungen werden von der zuständigen Senatsverwaltung in Abstimmung mit dem Gebietsbeirat stattfinden.</i>
	Im Interesse einer kurzfristigen Information empfiehlt es sich, eine Aushangtafel am künftigen Standort des Vor-Ort-Büros, Stellingdamm 15, anzubringen.	<i>Die Idee wird gerne aufgegriffen. Entsprechende Schritte sind bereits in Vorbereitung.</i>
	Nach Rücksprache mit dem Beamtenwohnungsverein (BWV) könnten die dort vorhandenen Schaukästen möglicherweise für Informationen genutzt werden.	<i>In Kontakten mit dem BWV wurde bereits eine entsprechende Verabredung getroffen.</i>
	Zur Informationsweitergabe vor allem an jüngere Menschen sollten besonders die aktuellen sozialen Medien (Whatsapp, Instagram, Snapchat, Pinterest, Tumblr, YouNow, NebenAn) präferiert werden. Dagegen sind Printmedien eher geeignet, um ältere Bürgerinnen und Bürger anzusprechen.	<i>Mit der Beauftragung einer Agentur für Öffentlichkeitsarbeit wird der gesamte Internetauftritt der Entwicklungsmaßnahme überarbeitet und über soziale Medien kommuniziert werden. Zudem wurde über alle vorhandenen Social-Media-Kanäle der SenSBW (Facebook, Instagram, Twitter) auf die Möglichkeit einer Kandidatur und über den Wahlprozess informiert.</i>