

Positionspapier des Gebietsbeirates und Stellungnahmen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen zum Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans – Mai 2024

Präambel

Der Gebietsbeirat hatte sich bereits in der zweiten Phase des städtebaulich-freiräumlichen Werkstattverfahrens mit einem Positionspapier zu den in dieser Phase vorgelegten Entwürfen der teilnehmenden Büros positioniert.

Nachdem der Entwurf von ADEPT& Karres en Brand mit PGT Umwelt und Verkehr ausgewählt und die Planungen mehrfach überarbeitet wurden, hat auch der Beirat seine Positionen entsprechend aktualisiert. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die Berücksichtigung der Hinweise aus den letzten Öffentlichkeitsveranstaltungen gelegt.

Position des Gebietsbeirates	Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
<p>Punkt 1: Verkehrsführung der Ostumfahrung</p> <p>Die Erschließung des Quartiers „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“ südlich der Bahntrasse im Zusammenhang mit dem Neubau einer Ostumfahrung ist ein wesentlicher Bestandteil der Planungsvorgaben und wirkt sich direkt auf die Wohnqualität in dem neu zu bauenden und in Bestandswohngebieten aus, insbesondere in dem Bereich um den Stellingdamm.</p> <p>Die zwingende Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Ostumfahrung und deren Lage wurde daher im Beirat intensiv und sehr kontrovers diskutiert.</p> <p>Im Ergebnis einer mehrheitlichen Abstimmung positioniert sich der Gebietsbeirat gegen die Notwendigkeit des Baus der sog. Ostumfahrung Bahnhofstraße aus nachfolgenden Gründen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Das Ziel des neuen Wohnquartiers ist „ein nachhaltige(r) und klimaneutrale(r) Städtebau unter Beachtung von ressourcen- und flächenschonenden Kriterien für Bau und Landschaftsgestaltung (...)“ Aufgrund der sehr guten verkehrlichen Anbindung ist ein autoarmes Quartier geplant. (Auslobungsunterlagen des Werkstattverfahrens von 2022, S.3). 	<p>Stellungnahme zu Punkt 1: Verkehrsführung der Ostumfahrung</p> <p><i>Die Ostumfahrung Bahnhofstraße ist seit 1995 im Flächennutzungsplan dargestellt und vervollständigt ein übergeordnetes Straßennetz, das Köpenicker Tangentenviereck, welches das Ortsteilzentrum Köpenick verkehrlich entlasten soll. Die Integration der Ostumfahrung in das neue Stadtquartier ist somit eine Vorgabe für die weitere Planung.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Als Bestandteil des Tangentenvierecks um das Zentrum von Köpenick soll die Ostumfahrung die Voraussetzungen für eine weitgehende Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs aus der Bahnhofstraße schaffen, um diese vom Autoverkehr zu entlasten, die Zuverlässigkeit und Kapazität des öffentlichen Personennah-

Die sog. Ostumfahrung Bahnhofstraße Köpenick widerspricht diesen Zielen in allen Punkten, indem sie den umgeleiteten Durchgangsverkehr der Hauptstraßen Seelenbinder- und Bahnhofstraße in ein Quartier mit einem völlig anderen Mobilitäts- und Umweltkonzept lenkt, wovon u.a. auch die Wegesicherheit der Kinder zu den neuen Schulen und Kitas und Einrichtungen des Seniorenwohnens betroffen wären.

Aufgrund der Planungen als ein autoarmes Quartier ist die Ostumfahrung für die Erschließung nicht erforderlich. Das haben Nachfragen auf der letzten Öffentlichkeitsveranstaltung bei ADEPT ergeben.

Sie widerspricht ebenso in wesentlichen Punkten dem Berliner Mobilitätsgesetz.

2. Es liegen dem Gebietsbeirat keine aktuellen Verkehrsprognosen vor, die das Bauvorhaben Ostumfahrung begründen können, nachdem die Westumfahrung und die TVO, wie aktuell beschlossen, die Verkehrsströme neu lenken und insbesondere die Bahnhofstraße entlasten werden.

Insofern ist es mit Blick auf die Kosten nicht zu verantworten, einen für die Querung der Schienentrasse notwendigen Trog- Bau zu finanzieren, ohne die Notwendigkeit dafür planerisch nachzuweisen. Aufwand und Nutzen widersprechen sich deutlich.

3. Die Trassierung der Ostumfahrung mittels Troges, Schleppkurve und Straßenführung greift mit dauerhaftem Verlärmern, Erschütterungen und der unpassenden Architektur direkt in den Eingangsbereich des Flächendenkmals „Siedlung Elsengrund“ (Stellingdamm) ein und

verkehrs zu steigern und die Attraktivität der Bahnhofstraße als bezirkliches Hauptzentrum zu stärken. Insofern wird sie nicht allein den lokalen Bedarfen dienen.

Dennoch wird sie als städtebaulich integrierte Stadtstraße zugleich das Rückgrat für die Erschließung des neuen Stadtquartiers sein, an das ein Netz autoarmer Wohnstraßen angebunden ist.

Im Interesse der Anwohnerschaft soll der größte Teil der Ostumfahrung (z.B. in unmittelbarer Nähe von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur) nur mit einer reduzierten Geschwindigkeit von 30 km/h befahrbar sein. Zahlreiche, meist durch Signalanlagen gesicherte Querungsmöglichkeiten werden zur Verkehrssicherheit dieser Straße beitragen.

Damit entspricht die Ostumfahrung Bahnhofstraße sowohl den Zielen einer übergeordneten nachhaltigen Verkehrsplanung als auch den konkretisierten Zielen der Gebietsentwicklung zur eine mobilitätsstarken Quartiers.

2. *Nach der aktuellen Verkehrsprognose für das Jahr 2035 wird durch die Einbindung der Ostumfahrung in das Straßennetz eine signifikante Entlastung der Bahnhofstraße und der Seelenbinderstraße erzielt. Im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße, der gegenwärtig besonders stauanfällig ist, wird die Anzahl der Fahrzeuge um rund 60 % reduziert. Somit können die unter 1. genannten Ziele erreicht werden.*

3. *Die Trasse der Ostumfahrung tangiert die Siedlung Elsengrund nur in Ihrem südwestlichen Eingangsbereich. Die fragmentarische städtebauliche Einfassung dieses Eingangsbereichs wird in der Nachbarschaft der denkmalgeschützten Siedlung durch eine an*

<p>zerstört damit dauerhaft und unwiederbringlich die städteplanerische Idee des bedeutenden Schweizer Architekten Otto Rudolf Salvisberg.</p>	<p><i>die Kubatur der Bestandsbebauung angepasste Neubebauung ergänzt und maßstäblich weiterentwickelt. Der denkmalrechtliche Umgebungsschutz wird im Zuge der kommenden Planungsphasen berücksichtigt.</i></p>
<p>Punkt 2: Traufhöhen und Denkmalschutz</p> <p>Der Beirat begrüßt die bisherige Reduzierung der Traufhöhen bedingt durch den Wegfall von Gewerbeflächen, die für das Land Berlin eingeplant gewesen sind. Dennoch sind die Traufhöhen in einigen Bereichen zu hoch. Das betrifft insbesondere die Bereiche „Elsengrund“, „Brandenburgplatz“ und „Am Wiesenrain“. Der Beirat fordert hier eine Anpassung an die umliegende Bestandsbebauung.</p> <p>Der Beirat hält an seiner Forderung zur Reduzierung der 1.800 geplanten Wohneinheiten auf die ursprünglich vorgesehenen 1.400 Wohneinheiten fest. Dies würde auch der erfolgten flächenmäßigen Reduzierung des Entwicklungsgebietes entsprechen und eine überproportionale Verdichtung des neuen Quartiers verhindern.</p>	<p>Stellungnahme zu Punkt 2: Traufhöhen und Denkmalschutz</p> <p><i>Am Entwicklungsziel, 1800 Wohneinheiten zu schaffen, wird weiterhin festgehalten. Das Rahmenplankonzept ermöglicht eine städtebaulich angemessene Verortung der Wohneinheiten.</i></p> <p><i>Insbesondere im Umfeld der denkmalgeschützten Bauten und Ensembles orientiert sich die Maßstäblichkeit der Neubauten an der benachbarten Bebauung. Hierzu wurden bereits Abstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden geführt. Die Maßstäblichkeit der geplanten Bebauung „Am Wiesenrain“ wird überprüft.</i></p>
<p>Punkt 3: Grün- und Versiegelungsflächen</p> <p>Der Beirat drängt auf den Erhalt und Schutz von bestehenden Bäumen und Sträuchern im Gebiet, insbesondere während der Bauarbeiten. Versiegelungsflächen sind zu vermeiden und mit entsprechenden Alternativen zu beplanen.</p> <p>Auch umliegende Grünflächen, wie das Waldgebiet Mittelheide, das Bestandsgrün in unmittelbarer Nähe der Gelnitz- und Thürnagelstraße sowie das Erpetal werden zukünftig einem deutlich höherem Nutzungsdruck unterliegen. Der Beirat fordert bereits jetzt die Entwicklung von passenden Konzepten zum Schutz und Erhalt dieser Flächen in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick und den Berliner Forsten.</p>	<p>Stellungnahme zu Punkt 3: Grün- und Versiegelungsflächen</p> <p><i>Im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtquartiers wird es zu Eingriffen in Natur und Landschaft kommen. Aufgabe der Rahmenplanung ist es, die Nutzungsverteilung im Planungsgebiet festzulegen und dabei in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden ausreichende Flächen für den ökologischen Ausgleich innerhalb und außerhalb des Entwicklungsgebietes zu sichern. Im Zuge der Bebauungsplanung wird im Detail zu regeln sein, wie diese Eingriffe reduziert und inwieweit vorhandene Flora und Fauna an Ort und Stelle gesichert werden kann.</i></p> <p><i>Für den Schutz und Erhalt der angrenzenden Landschaftsräume sind das Bezirksamt sowie die Berliner Forsten zuständig. Die Erarbeitung bzw. Umsetzung entsprechender Entwicklungskonzepte für die angrenzenden Landschaftsräume wird von SenStadt empfohlen.</i></p>

<p>Punkt 4: Mobilität</p> <p>Das neue Quartier wird als autoarm geplant (Siehe Punkt 1). Der Beirat befürchtet, dass es durch die Errichtung der Ostumfahrung und im Zusammenhang mit dem neuen Köpenicker Regionalbahnhof zu Parksuchverkehr im Umfeld des neuen Stadtquartiers kommen wird, was sich auch negativ auf die Bestandsquartiere auswirkt. Insbesondere dafür bräuchte es bereits jetzt ein Lösungskonzept sowie eine Erhöhung der Stellplatzquote.</p> <p>Auch für die Erschließung des Gebietes mit dem ÖPNV fordert der Beirat ein konkretes Konzept. Das betrifft insbesondere Bus und/oder Straßenbahnverbindungen durch das neue Gebiet und Alternativen, wie das Rufbuskonzept, für die engen Straßen der Siedlung Elsengrund. Mitgedacht werden muss auch die Zuwegung durch eine Verbesserung der Wegeverbindung zum S-Bahnhof Hirschgarten.</p>	<p>Stellungnahme zu Punkt 4: Mobilität</p> <p><i>In Verbindung mit der Rahmenplanung wird gegenwärtig ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das sämtliche Verkehrsbezüge im Planungsgebiet untersucht und konkrete Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung von Angeboten des Verkehrsverbunds, zu einer wirksamen Autoverkehrsreduzierung und zur Parkraumversorgung entwickelt.</i></p> <p><i>In dem neuen Stadtquartier sollen alle bedeutsamen Versorgungseinrichtungen des täglichen Lebens und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur per ÖPNV sowie zu Fuß und ebenso mit dem Fahrrad erreichbar sein.</i></p>
<p>Punkt 5: Information für die Anwohner</p> <p>Der Beirat begrüßt die bisherige Bürgerbeteiligung der Senatsverwaltung. Dabei erwartet der Beirat regelmäßige Informationen der Senatsverwaltung über den aktuellen Planungsstand, die weitere Zeitschiene und anstehende Baumaßnahmen über den E-Mail Newsletter und per Postwurfsendung.</p>	<p>Stellungnahme zu Punkt 5: Informationen für die Anwohnenden</p> <p><i>Es besteht Einvernehmen darüber, dass der kontinuierliche Informationsfluss über den Planungs- und nachfolgenden Baufortschritt gewährleistet sein muss. Die Verteilung von Informationen per Newsletter und Postwurfsendung wird verstetigt. Die schriftlichen Informationen werden durch erweiterte Beratungsangebote vor Ort ergänzt (Bürgersprechstunde, geplante Dauerausstellung).</i></p>