

Hinweise aus der Bürgerbeteiligung vom 27.10. bis 08.11.25

Wie bereits im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Rahmenplans gingen auch in dem neuerlichen Beteiligungsschritt zum aktuellen Stand der Planung für das neue Stadtquartier wiederum zahlreiche Hinweise und Stellungnahmen aus der Bürgerschaft ein. Sie wurden sowohl im Rahmen einer Ausstellung im Forum Köpenick und der gleichzeitigen Online-Beteiligung auf www.mein.berlin.de als auch bei der Informationsveranstaltung am 03.11.2025 in der Merian-Oberschule eingebracht.

Die folgende tabellarische Auflistung zeigt eine zusammenfassende Darstellung der rund 200 eingegangenen Hinweise. Nicht dargestellt werden weitgehend gleichlautende Hinweise.

Im Interesse der Übersichtlichkeit wurde die tabellarische Auflistung nach Themenbereichen geordnet. Die jedem Hinweis beigefügten Stellungnahmen folgen dem Ziel, offene Fragen zu beantworten, möglichst präzise Angaben zu Planungsinhalten und -zielen zu machen und den Blick darauf zu lenken, ob über die angesprochenen Themen bereits in der erreichten Planungsphase zu entscheiden ist.

Abermals sei allen ausdrücklich gedankt, die sich mit Ortskenntnis und Engagement in Form sachdienlicher Hinweise oder auch mit konstruktiver Kritik am bisherigen Planungsprozess beteiligt haben.

Nr.	Hinweis	Stellungnahme
Allgemein / Planungs- und Realisierungsprozess		
1	Wo kann ich die Antworten auf meine Fragen erhalten, da Teilnahme wegen Überfüllung nicht möglich?	Das Projektteam der Entwicklungsmaßnahme steht gerne für Auskünfte in den Bürgersprechstunden zur Verfügung, die an jedem ersten Donnerstag im Monat von 15 bis 17 Uhr im Vor-Ort-Büro, Stellingdamm 15B, stattfinden.
2	Diese Pläne sind für den Bürger vom Standort her sehr schwer einzuordnen. Konkretisierung fehlt total. Z.B: Wo befindet sich zukünftig die Nahversorgung genau? Mit diesen Plänen ist für die Information eines Köpenicker Bürgers wenig anzufangen.	Der im März 2025 beschlossene Rahmenplan trifft zu den Standorten der Nahversorgung noch keine Festlegungen. Letztere erfolgen erst in den nachfolgenden Planungsschritten. Gleichwohl gibt es die Absicht einen Nahversorger in dem Neubau auf dem Baufeld B10 im Westen des Finanzamts und eine Einzelhandelsfläche am künftigen Quartiersplatz einzugliedern.
3	Es ist echt schade, so eine lieblose „Ausstellung“ hier am Ort, wo alle interessiert sind, weil es ja alle „Locals“ trifft, aufzubauen!	Wir laden Sie ein, uns Ihre Kritik an der Ausstellung im Rahmen einer Bürgersprechstunde (s. Hinweis 1) näher zu erläutern. Die Ausstellung wurde auf der Informationsveranstaltung am 03.11.25 und in den Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern insgesamt positiv bewertet.
4	Ein echtes Modell wäre super gewesen!	Für das Werkstattverfahren zur Rahmenplanung wurden bereits Modelle der einzelnen Konzepte erstellt. Es ist geplant, wiederum ein Modell zum aktuellen Planungsstand zu erstellen, wenn die weitere Planung schrittweise konkretisiert wurde.

5	Bitte nicht aufhören, uns zu informieren und uns zuzuhören.	Es ist beabsichtigt, weiterhin über die Planungen zu informieren und konstruktive und umsetzbare Hinweise in die Planungen aufzunehmen.
6	Bitte die Öffentlichkeit regelmäßig in Informationsveranstaltungen informieren, am besten mit Diskussionen in Arbeitsgruppen mit Themenbezug.	Da sich die Informationsveranstaltungen mit den Präsentationen und Rückfragen im Plenum andererseits und den Diskussionen an Themenstationen andererseits bewährt haben, werden sich die Veranstaltungen auch künftig an diesem Muster orientieren.
7	<p>Was ist ein Testentwurf? Sind die Anwohner „Versuchskaninchen“?</p> <p>Wie viel kostet das Gesamtvorhaben und ist die Finanzierung gesichert?</p> <p>Wann soll alles fertig sein?</p> <p>Wozu ein „Vor-Ort“-Gebäude mit Herstellkosten >1.000.000€, wenn niemand dieses nutzt?</p> <p>Was ist mit den Güterbahngleisen? Die werden für die zukünftige ÖPNV-Anbindung noch gebraucht.</p> <p>Ergo: 10 Jahre Planung ohne Ergebnis!</p>	<p>Der Testentwurf stellt eine Interpretation der Vorgaben des Rahmenplans dar. Er dient der Veranschaulichung, wie die künftige Bebauungsstruktur aussehen könnte, und der Überprüfung, wieviel Wohn- und Gewerbefläche sich in den einzelnen Baufeldern anordnen lässt.</p> <p>Zur Finanzierung erfolgte in 2019 ein Grundsatzbeschluss durch den Berliner Senat. Demnach sind für Grunderwerb, Planung, Bäumung, Erschließung und den Bau öffentlicher Gebäude insgesamt rund 310 Mio. € bewilligt. Demgegenüber stehen prognostizierte Einnahmen durch Grundstücksverkäufe in Höhe von rund 120 Mio. €. Die Finanzierung ist über den Haushaltstitel 1220, Kapitel 89385 gesichert. Diese Mittel werden ergänzt durch Investitionen in den Wohnungsbau durch die einzelnen Bauträger (landeseigene Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und vereinzelt private Bauträger). Deren Investitionsvolumen lässt sich erst auf Basis konkreter Wohnungsbauvorhaben genauer beziffern.</p> <p>Ein genauer Zeitpunkt für die Fertigstellung aller geplanten Maßnahmen kann noch nicht genannt werden. Er ist jedoch erst in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre zu erwarten.</p> <p>Das denkmalgerecht sanierte und umgebaute Wohnhaus des ehemaligen Gaswerks wird seit September 2025 als Vor-Ort-Büro der Entwicklungsmaßnahme sowie für die Bürgersprechstunde und die Gebietsbeirats-sitzungen genutzt. Die Räumlichkeiten werden 2026 voraussichtlich auch für soziale und kulturelle Bedarfe des Bezirks sowie ggf. auch für zivilgesellschaftliche Nutzungen der Nachbarschaft zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Die Bahn hat ihren Bedarf für einen Teil des ehemaligen Güterbahnhofs benannt. Dort ist eine sogenannte Puffergleisanlage geplant. Diese Flächen werden vom Land Berlin nicht beplant.</p> <p>Die vergangenen Jahre wurden vor allem für die äußerst komplexen eigentums- und entwicklungsrechtlichen, ökologischen sowie natur- und artenschutzrechtlichen Abstimmungen mit einer Vielzahl von beteiligten Fachbehörden und der Unterrichtung der Öffentlichkeit genutzt. Das Resultat dieser Abstimmungen ist der städtebaulich-freiräumliche Rahmenplan. Der Bebauungsplan 9-80 wurde im Herbst 2025 festgesetzt, die</p>

		Festsetzung des Bebauungsplans 9-83 VE folgt in 2026. Darüber hinaus befinden sich erste Maßnahmen in der Umsetzung oder sind abgeschlossen, dazu zählen der Grundschulneubau in der Hirtestraße, die denkmalgerechte Herrichtung des Gebäudes Stellingdamm 15B zum Vor-Ort-Büro und die Herrichtung eines Zauneidechsenhabitats am S-Bahnhof Hirschgarten. Zudem werden bereits erste ruinöse Gebäude auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände abgebrochen und die dafür erforderlichen Artenschutzmaßnahmen umgesetzt. Seit Festlegung der Entwicklungsmaßnahme in 2020, der vier Jahre vorbereitende Untersuchungen, politische Abstimmungen und die Finanzierungssicherung in 2019 vorausgingen, können somit erste Ergebnisse vorgewiesen werden.
8	Warum müsst ihr alles bebauen, ohne nachzudenken - ohne Infrastruktur - ohne ausreichendes Anbinden an den ÖPNV. Ein besorgter Bürger.	Auf Basis des Rahmenplans ist folgende Aufteilung des Entwicklungsbereichs vorgesehen ca. 49 % Bauflächen (inkl. Gemeinbedarfseinrichtungen) ca. 28 % öffentliche Grünflächen (inkl. Wald und Zauneidechsenhabitat) ca. 23 % Erschließungsflächen Auch auf den 49 % Bauflächen und 23 % Erschließungsflächen wird es wiederum unversiegelte Bereiche geben (z. B. Versickerungsmulden, Straßenbegleitgrün, begrünte Innenhöfe). Es wird also nicht alles bebaut. Neben dem Wohnungsneubau steht u.a. der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Gemeinbedarfseinrichtungen im Fokus der Entwicklungsmaßnahme. Die ÖPNV-Anbindung ist mit den S-Bahnhöfen Hirschgarten und Köpenick, den Tramlinien in der Bahnhofstraße und der Seelenbinderstraße und einer künftigen Busverbindung entlang der Ostumfahrung Bahnhofstraße im Sinne der Erschließungsradien des Berliner Nahverkehrsplans ausreichend.
9	Warum vertreibt man alteingesessene Bevölkerung und zerstört Lebensraum? Ein Jahrzehnte gewachsenes Biotop mit seltenen Tieren und Pflanzen wird für Spekulanten vernichtet. Schämt Euch mit Eurer Doppelmoral.	Im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtquartiers werden keine Anwohnerinnen und Anwohner vertrieben. Vielmehr wird dringend benötigter Wohnraum für die wachsende Stadt Berlin geschaffen. Das betrifft auch öffentliche Einrichtungen und Grünflächen, die für die ansässige ebenso wie für die künftige Bewohnerschaft nutzbar sein werden. Die auf dem teils hochgradig versiegelten Güterbahnhofsgelände (auf dem Boden- und Grundwasserverunreinigungen nachgewiesen wurden und auf dem in ruinösen Gebäuden gesundheitsgefährdende Schadstoffe verbaut sind) gewachsene Flora und Fauna wird im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes ausgeglichen.
10	Bitte so wenig wie möglich bebauen. Wohnungen sind nur für Nicht-Berliner und anders zugereiste Menschen. Parkplätze gibt es auch keine. Bahnhofstraße ist auch ewige Baustelle. Berlin ist voll und wir wollen kein Tokio.	Zusätzlicher Wohnraum wird sowohl für in Berlin ansässige Wohnungssuchende benötigt als auch für diejenigen, die nach Berlin zuziehen.

		<p>Eine angemessene Anzahl von Parkplätzen für die neue Bewohnerschaft wird in zwei Quartiersgaragen verfügbar sein.</p> <p>Charakteristisch für das neue Stadtquartier ist bei durchschnittlich 5- bis 6-geschossiger Bebauung eine Mischung von Wohnen, Grün, Gemeinbedarf und Nahversorgung.</p>
11	Bezahlbare Wohnungen für Familien.	Von den insgesamt 1.800 geplanten Wohnungen ist für mindestens 40 % eine Mietpreisbindung vorgesehen.
12	Ist eine soziale Mischung vorgesehen – Sozialwohnungen – freivermietete Wohnungen + Eigentumswohnungen??	65 % der rund 1.800 Wohnungen sollen durch landeseigene Wohnungsunternehmen und 25 % durch Genossenschaften errichtet werden. 10 % der Wohnungen werden durch private Investoren entwickelt. Durch diese differenzierte Bauträgerschaft wird eine soziale Mischung erreicht.
13	Wie viele Sozialwohnungen werden gebaut?	Siehe Stellungnahme zu Nr. 11.
14	Anteil Wohnen: Warum nur 40 % geförderter Wohnungsbau (warum nicht 100 %)?	Geplant ist ein Stadtquartier mit unterschiedlich finanzierten Wohnungen und einer entsprechend sozial gemischten Bewohnerschaft
15	<i>Die zunehmende Verdichtung in Köpenick führt zu immer größeren Verkehrsproblemen. Auch bei diesem Projekt wird die Infrastruktur wieder außen vor gelassen. Im Zuge der weiteren Verdichtung wäre es daher dringend notwendig, ausstehende Infrastruktur-Maßnahmen voran zu treiben und diese nach Möglichkeit noch vor Fertigstellung der Maßnahmen abzuschließen.</i>	<p>Die Standortqualität des künftigen Stadtquartiers zeichnet sich aus durch eine bereits bestehende gute Verkehrsinfrastruktur. Das gilt sowohl für das in seinem Randbereich vorhandene dichte ÖPNV-Angebot als auch für das bestehende Straßennetz.</p> <p>Mit dem Ausbau des S-Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof wird das Nahverkehrsangebot noch vor Fertigstellung aller anderen Baumaßnahmen weiter verbessert. Der Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße und die Einrichtung der dort geplanten neuen Buslinie sind ebenfalls noch vor Abschluss eines Großteils der Hochbaumaßnahmen vorgesehen.</p>
16	<p><i>Da ich es zur Nachholveranstaltung vor 3 Tagen nicht geschafft habe ... vielleicht wurde ja inzwischen schon etwas mehr Transparenz geboten. Wir erinnern uns: ... "Güterbahnhof Köpenick: Eine Klatsche für die Baupläne des Senats" (https://www.nd-aktuell.de/artikel/1191281.wohnungsbau-in-berlin-gueterbahnhof-koepenick-eine-klatsche-fuer-die-bauplaene-des-senats.html)</i></p> <p><i>Noch im Mai wurde die damalige Infoveranstaltung deshalb verschoben. An der Ablehnung des EBA dürfte sich allerdings seit dem noch nichts geändert haben! Anders als immer wieder behauptet, hat das EBA nie pauschal wegen Einstufung "überragendes öffentliches Interesse" abgelehnt, sondern durchaus vielschichtig geprüft und im Fall von Ablehnungen immer mit weiter bestehendem Bedarf begründet (einfach überprüfbar im öffentlich einsehbaren Bescheide-Archiv des EBA). Die ausführliche Begründung zu Köpenick - in der ganz nebenbei juristisch fein begründet wurde warum es keinen Beleg dafür gibt, dass Wohnungsbau tatsächlich von staatlicher Seite im Sinne eines überragenden öffentlichen Interesses</i></p>	<p>Ein Teil der Flächen der Entwicklungsmaßnahme befindet sich auf ehemaligen, aber immer noch planfestgestellten Bahnflächen. Eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetz im Dezember 2023 hatte zur Folge, dass Planungsvorhaben, die auf brach gefallenen Bahnflächen durchgeführt werden sollen, nicht mehr ohne Weiteres von der Widmung als Bahnbetriebsflächen freigestellt werden konnten.</p> <p>Das Eisenbahnbundesamt (EBA), das für die Entscheidung über die Entwicklung zuständig ist, konnte in seinen Abwägungen nicht mehr dem Wohnungsbau den Vorrang gewähren, sondern hatte vorrangig andere, überwiegend logistische und militärische Nutzungsoptionen zu berücksichtigen. Dies führte dazu, dass vorerst die Freistellung des ehemaligen Güterbahnhofsareals von Bahnbetriebszwecken abgelehnt wurde.</p> <p>Seit der nochmaligen Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Juni 2025 durch den Deutschen Bundestag wurde die Freistellung ehemaliger</p>

<p><i>behandelt würde - kann sich jeder selbst durchlesen (siehe: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Freistellung/Entscheidungen/Berlin/2025/0430_Berlin_Strecke_6153.pdf?__blob=publicationFile&v=2).</i></p> <p><i>Der Optimismus, der hier zum Thema Freistellung an den Tag gelegt wird, bleibt mir auf Grund dessen allerdings unverständlich! Warum sollte der im Juli 2025 nun erneut geänderten §23 AEG irgendetwas ändern. Auch in der vor 2023 geltenden Fassung des AEG war hinsichtlich eines weiter bestehenden Bedarfs abzuwägen. Der weitere Bedarf ist mit dem Ablehnungsbescheid des EBA (unabhängig ob Priorisierung für Bahn durch den weiter geltenden Status - überragendes öffentliches Interesse - oder nicht) ausführlich begründet. Schlimmstenfalls gilt das bisherige Verfahren sogar als abgeschlossen und ein Neuantrag wäre nötig. ...</i></p> <p><i>Damit wäre dann eine Freistellung der benötigten Flächen allerdings noch unwahrscheinlicher! Denn von der neuen Regierung wurde zwar am bis dahin geltenden §23 AEG herumgedoktert, nur eben so überhastet, dass sich vor der Abstimmung (OK es war Mitternacht) niemand nochmal die Mühe gemacht hatte genau zu lesen. Und den >600 zur Abstimmung noch brav den Abstimmungs-vorgaben folgenden Parlamentariern war die Änderung des AEG auch so wichtig gewesen, dass die sich hinterher nicht mal mehr mit den Anmerkungen des Verkehrsausschuss des Bundesrates auseinandersetzen. Damit steht da nun (hier - anders als oben - nun vollständig zitiert) im final verabschiedeten Text (Abs.2 §23 AEG):</i></p> <p><i>" (2) Ein überragendes öffentliches Interesse im Sinne von Absatz 1 liegt nicht vor, wenn</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder für die Eisenbahninfrastruktur ein Ersatz geschaffen worden ist, UND</i> <i>2. langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist UND</i> <i>3. die Wiederinbetriebnahme einer Strecke nicht verhindert wird.</i> <p><i>Man bemerke dabei das zweifache "UND"! Der Bundesrat merkte dazu folgendes an - stimmte dann aber doch ohne weitere Änderungen für den Entwurf des Bundestags (musste schließlich noch schnell vor der Sommerpause fertig werden):</i></p> <p><i>"Der Bundesrat bittet die Bundesregierung klarzustellen, dass ... Begründung: Hintergrund der Klarstellungsbitte ist, dass entsprechend dem Wortlaut von § 23 Absatz 2 AEG (neu) die Voraussetzungen für ein Nichtvorliegen eines überragenden öffentlichen Interesses in den Nummern 1 bis 3 kumulativ vorliegen müssen. Dementsprechend könnte die neue Regelung so ausgelegt werden, dass eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nicht erfolgen kann, wenn eine der drei Anforderungen nicht erfüllt ist. Dies könnte in etwa der Fall sein, wenn inner-</i></p>	<p>Bahnflächen von Bahnbetriebszwecken abermals erleichtert. Die Voraussetzungen des § 23 Absatz 2 AEG sind aus Sicht des Landes Berlin erfüllt und der Freistellungsantrag entsprechend positiv zu bescheiden.</p> <p>Gegen den linksstehend zitierten Bescheid des EBA hat das Land Berlin Widerspruch eingelegt, weshalb das EBA den laufenden Antrag nun vor dem Hintergrund der geänderten Fassung des § 23 AEG zu bescheiden hat. Ein neuer Antrag muss demnach nicht gestellt werden.</p>
---	--

	<p><i>städtische Bahnareale zum Zwecke der kommunalen Stadtplanung freigestellt werden sollen." (Auszug Bundesrat Drucksache 289/1/25; https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2025/0201-0300/289-1-25.pdf?__blob=publicationFile&v=1)</i></p>	
17	<p>Die gesamten Planungen laufen nun seit fast 10 Jahren. Nach dem ganzen Hin und Her sind sie reif für eine komplette Überarbeitung, zumal bei den bisherigen Planungen die Baumaßnahmen im Umfeld nie beachtet wurden.</p> <p>Das Entwicklungsgebiet wurde von 50 ha auf 34 ha verkleinert. Trotzdem blieb es bei dem Entwicklungsziel von 1.800 Wohnungen. Die Qualität für das Wohngebiet wird dabei mehr und mehr sinken.</p> <p>Der Senat hat für das Entwicklungsgebiet einen Rahmenplan beschlossen, zugleich aber die Frage der Ostumfahrung offen gelassen. Die im Rahmenplan dargestellte Trasse verursacht neue Staufallen. Es gibt noch kein Verkehrskonzept.</p> <p>Wenn man ein autoarmes Gebiet mit 0,2 Stellplätzen pro Wohnung baut, wo soll der ruhende Verkehr hin. Es ist eine Illusion, dass die Leute alle Fahrrad fahren. Sie werden auch älter und wollen mobil bleiben.</p> <p>Neuerdings scheint auch vorgesehen zu sein, dass die Baufelder B 8 und B 9 (im Norden des Finanzamts) möglicherweise für Flüchtlingsunterkünfte vorgesehen werden. Das war vorher nie Gegenstand von irgendwelchen Diskussionen.</p> <p>Die Bürger bitte immer so informieren, wie es der Wahrheit entspricht, und es stellt sich immer die Frage: wer soll das alles bezahlen?</p>	<p>Die Größe des Entwicklungsgebietes hat sich durch die Ausgliederung der dauerhaft betriebsnotwendigen Bahnflächen aus der Entwicklungsmaßnahme von rd. 48 ha auf rd. 34 ha verringert. Die verfügbare Fläche für den Wohnungsbau bleibt jedoch annähernd gleich, da lediglich Bahnflächen aus dem Entwicklungsbereich entlassen wurden. Diese waren ohnehin nicht für eine bauliche Entwicklung vorgesehen.</p> <p>Die Planung für die Ostumfahrung Bahnhofstraße ist eingebettet in ein übergeordnetes Verkehrskonzept sowie in die städtebauliche Planung für das neue Stadtquartier.</p> <p>Trotz ihrer Funktion als Umfahrungsstraße für den übergeordneten Verkehr wird die Ostumfahrung durch das neue Quartier geführt, weil sie zugleich als Rückgrat für dessen innere Erschließung dient.</p> <p>Notwendige Voraussetzung für die Akzeptanz des autoarmen Entwicklungsansatzes ist die geplante Ausstattung des Quartiers mit einem engmaschigen Netz von Mobilitätsangeboten.</p> <p>Die Wohnbauten auf den Baufeldern B8 und B9 im Norden des Finanzamts sind für eine Belegung durch Landesbedienstete sowie für Geflüchtete vorgesehen. Die Flächen dieser beiden Baufelder sind schon heute landeseigene. Da die genannten Nutzungen in Berlin ebenfalls dringend benötigt werden, wurden diese im Zuge der Rahmenplanung dort eingeordnet. Zum Zeitpunkt des Werkstattverfahrens gab es diese Vorgabe in der Tat noch nicht.</p> <p>Es war von Anbeginn der Entwicklungsmaßnahme der Anspruch, über die Planung jederzeit transparent zu informieren und die Bürgerschaft daran zu beteiligen. Informationsveranstaltungen und verschiedene Beteiligungsformate sind ein Beleg dafür.</p> <p>Zur Finanzierung siehe Stellungnahme zu Nr. 7.</p>
18	<p>Wann kann generell auf Basis eines Bebauungsplans gebaut werden?</p>	<p>Eine Baugenehmigung kann frühestens erteilt werden, wenn die sogenannte Planreife eines Bebauungsplans erreicht ist. Gemäß § 33 Abs. 1 BauGB bedeutet das, dass die öffentliche Auslegung und die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange stattgefunden haben und der Entwurf des Bebauungsplans inhaltlich so weit fortgeschritten ist, dass er mit großer Sicherheit als Bebauungsplan festgesetzt werden kann.</p>

		Nach der öffentlichen Bekanntmachung der Rechtsverordnung eines Bebauungsplans wird dieser rechtskräftig und ist danach verbindliche Vorgabe für alle Baumaßnahmen auf den in seinem Geltungsbereich gelegenen Grundstücksflächen.
19	Wann wird konkret angefangen zu bauen?	Erste Baumaßnahmen werden bereits auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks umgesetzt. Dazu zählen der Grundschulneubau auf dem nördlichen Bereich des Gaswerks und die denkmalgerechte Herrichtung des Gebäudes Stellingdamm 15B zum Vor-Ort-Büro. In 2026 erfolgt voraussichtlich der Baustart für das über den B-Plan 9-83 VE zu sichernde Wohnungsbauvorhaben auf dem Grundstück westlich des Finanzamtes in der Seelenbinderstraße. Ende der 2020er Jahre ist die städtebauliche Neuordnung der Gewerbeareale im Süden der Seelenbinderstraße sowie beiderseits der Bellevuestraße geplant. Die übrigen Bereiche werden in den 2030er Jahren entwickelt.
20	Wann sollen die Baumaßnahmen nördlich der Bahntrasse beginnen?	Die Erarbeitung des dafür erforderlichen Bebauungsplans sowie die Abstimmung mit der Grundstückseigentümerin ist für die nächsten Jahre vorgesehen. Ein Baustart ist ab 2030 vorgesehen.
21	Wer wird die Neubauten errichten? Es sollen vor allem öffentliche Bauherren mit mietpreisgebundem Wohnungsbau zum Zuge kommen.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 12.
22	Allet schick so!	Auch für die weitere Planung werden hohe Qualitätsstandards gelten.

Städtebau / Nutzungsstruktur		
23	Wo liegen die Hochpunkte und wie viele Hochpunkte gibt es?	Hochpunkte sind überwiegend im Umfeld des künftigen Quartiersplatzes als Zentrum des neuen Stadtquartiers geplant. Sie halten somit einen signifikanten Abstand zu den Bestandsquartieren ein. Ein weiterer Hochpunkt ist am östlichen Ende des Gewerbedreiecks auf dem Baufeld D5 geplant.
24	Wo sind städtebauliche Hochpunkte geplant? Welchen Nutzungen sind dafür vorgesehen?	Zur Lage der Hochpunkte siehe Stellungnahme zu Nr. 23. Mit Ausnahme des im Osten des Gewerbedreiecks geplanten Hochpunkts, der ausschließlich durch kleinteiliges Gewerbe und Bürodienstleistungen genutzt werden soll, sind in den Obergeschossen der anderen drei Hochpunkte Wohnungen geplant. In der Erdgeschosszone der Hochpunkte sind überwiegend Dienstleistungs- und kleinteilige gewerbliche Nutzungen vorgesehen.
25	Welche Bauweisen sind vorgesehen?	Der Wohnungsbau ist hauptsächlich in bis zu 6-geschossigen Baublöcken geplant, die den überwiegenden Teil des neuen Stadtquartiers prägen. Vor allem im Süden des Entwicklungsgebiets sind die geschlossenen Blockränder zur Erpeaue geöffnet. Im künftigen Quartierszentrum um den Quartiersplatz werden in die Blockrandbebauung insgesamt vier Hochpunkte integriert, von denen drei in den Obergeschossen ebenfalls Wohnungen aufnehmen sollen. Eine offene Bauweise ist nur am Südrand der Elsengrundsiedlung sowie Am Wiesenrain vorgesehen.
26	Wie sieht es mit der Wohnungsbauverteilung aus?	Der Wohnungsbau schließt sich räumlich an die Bestandsquartiere an. Nördlich der Bahntrasse konzentriert sich der Wohnungsneubau vor allem auf den Südrand der Elsengrundsiedlung. Im Süden der Bahntrasse entwickelt sich der Wohnungsbau überwiegend in größerem Abstand dazu jenseits des Deichparks und des Campus der Gemeinschaftsschule.
27	Kita direkt neben der S-Bahn, Unterführung, Straßenkreuzung wird kritisch gesehen, nicht nur was Lärm betrifft.	Außer den beiden im südlichen Teilgebiet geplanten Kitas ist auch im nördlichen Teil des neuen Stadtquartiers eine Kita erforderlich. Die Standortwahl im Eingangsbereich der Siedlung Elsengrund wurde vor dem Hintergrund eines bestmöglichen Einzugsradius getroffen, zudem begünstigt der Standort die Herausbildung eines Quartierszentrums am Eingang zur Siedlung Elsengrund. Da der gesamte nördliche Bereich Lärmemissionen durch die S-Bahn ausgesetzt ist, würde es auch an anderer Stelle zu einem Lärmeintrag kommen. Der Lärmeintrag durch S-Bahn und Ostumfahrung kann durch Lärmschutzmaßnahmen auf ein nicht gesundheitsgefährdendes Maß reduziert werden. Lärmtechnische Gutachten im Rahmen des Bebau-

	Kann man die Kita nicht ins Schulgelände integrieren und die Bibliothek dafür in die Ecke zwängen an der S-Bahn?	ungsplanverfahrens für den nördlichen Entwicklungsbereich werden geeignete Lärmschutzmaßnahmen aufzeigen. Das Schulgrundstück bietet nicht ausreichend Freiflächen, um dort auch eine Kita unterzubringen. Außerdem wäre das für die Bibliothek vorgesehene Bestandsgebäude für eine Kita mit der dort erforderlichen Kapazität zu klein.
28	Kita K 1 an der falschen Stelle. Lärmschutz unzureichend.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 27.
29	Könnte man die Fassaden ein wenig abwechslungsreicher gestalten?	Bei den Illustrationen zu ausgewählten Bereichen des Rahmenplans handelt es sich nicht um konkrete Fassadenentwürfe. Sie sollen ein Bild davon vermitteln, wie das Stadtquartier und die einzelnen Gebäude aussehen könnten. Die tatsächliche Fassadengestaltung obliegt den Bauträgern und ist Bestandteil späterer Planungsphasen. Das Land Berlin wird im Sinne eines möglichst heterogenen Erscheinungsbildes Gestaltungsvorgaben für die Bauträger definieren.
30	Scheußliche Architektur: Die Entwürfe für den Güterbahnhof sehen banalste Plattenbau-Architektur vor. Das sieht scheußlich aus. Bitte bauen Sie wieder schön, d.h. kleinteiliger, vielfältiger mit verschiedenen Formen. Nicht nur glatte Fassaden mit rechten Winkeln.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 29.
31	Hellersdorf-Look jetzt auch am Güterbahnhof Köpenick? Warum bauen Sie weiter so hässlich?	Siehe Stellungnahme zu Nr. 29.
32	Wie sollen Familien mit Kindern oder ältere Leute ihren Einkauf ins Haus bekommen. Wie sollen Handwerker, Lieferanten, Rettungsdienste, Feuerwehr etc. parken bzw. halten. Die Wege zu den Wohnungen sind völlig inakzeptabel lang! Was ist mit Lärmschutz zur Bahnanlage?	Die Zufahrt für Feuerwehr und Rettungsdienste ist gesetzlich vorgeschrieben und wird dementsprechend durch die Planung ermöglicht. Darüber hinaus wird es temporäre Zufahrtsmöglichkeiten zu jedem Gebäude für den Großeinkauf, für Umzugstransporte, Lieferanten und Handwerker geben. Für mobilitätseingeschränkte Menschen werden Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Beiderseits der Bahntrasse wird im Bereich dort geplanter oder vorhandener Bebauung eine Lärmschutzwand erforderlich. Wie diese dimensioniert und gestaltet wird, bedarf noch genauerer Planungen. Im südlichen Bereich wird diese in den Deichpark integriert, dadurch ist ein gestalterischer Anspruch gegeben.
33	Sind Einkaufsmöglichkeiten geplant oder Gastronomie?	Siehe Stellungnahme zu Nr. 2. Darüber hinaus wird die Ansiedlung von Gastronomie durch entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplänen ermöglicht.

	Als älterer Mensch, habe ich die Erwartung, dass Parken in einer Tiefgarage möglich ist! Für mich als älterer Mensch ist dieses Quartier völlig inakzeptabel	Tiefgaragen sind nicht vorgesehen. Die Parkplätze befinden sich in zwei Quartiersgaragen. Die Wohnungen sind nicht mehr als 400 Meter von den Quartiersgaragen entfernt. Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität können nahe den Wohnungen Stellplätze im öffentlichen Raum eingerichtet werden.
35	Erweiterung der Versorgungsmöglichkeiten bei steigender Bevölkerung.	Siehe dazu Stellungnahme zu Nr. 2.
36	Wunsch nach sozialer Infrastruktur (Polizei, Rettungskräfte, ärztliche Versorgung etc.)	Im Rahmenplan sind zu detaillierten Nutzungen noch keine näheren Angaben enthalten. Sie werden erst im Rahmen der Bebauungsplanung bzw. der Entwicklung konkreter Projekte festgelegt. Die Ansiedlung von Arztpraxen wird durch die Bebauungsplanung ermöglicht. Polizei- und Feuerwehrwachen sind nicht vorgesehen. Das neue Stadtquartier wird aber selbstverständlich von Polizei und Feuerwehr befahren werden können.
37	In der Planung fehlt die Ausweisung eines Standorts für ein Ärztehaus.	Als Standort für ein Ärztehaus kommt u.a. der zentrale Bereich um den Quartiersplatz und den Brandenburgplatz sowie die Baufelder nördlich des S-Bahnhof Köpenicks in Betracht. Die Ansiedlung von Arztpraxen wird durch die Bebauungsplanung ermöglicht.
38	<i>Das Gebiet nördlich der Bahn ist durch die Gleisanlagen vollständig vom südlichen Teil des Baugebietes getrennt. Durch die räumliche Nähe gehört es vielmehr zum Elsengrund. Es sollte sich daher an die Art und Weise der Bebauung im Elsengrund angleichen: wenn hier Mehrfamilienhäuser entstehen, müssen sie zum Elsengrund passen. Eine sinnvolle Vorgabe wäre, sie äußerlich vergleichbar den MFH in der Mittelheide zu errichten, um zum Gebiet Elsengrund zu passen.</i>	Die offene Zeilenbauweise der Gebäude südlich der Siedlung Elsengrund orientiert sich an der denkmalgeschützten Bebauungsstruktur. Die vorgesehene Geschossigkeit mit max. 3 Vollgeschossen und darüber liegenden Dach- bzw. Staffelgeschossen ist insgesamt niedriger als die Geschossigkeit südlich der Bahntrasse. Im westlichen Abschnitt des Stellingdamms orientieren sich die geplanten Neubauten an der gründerzeitlichen Bebauungsstruktur der Bestandsbauten nördlich des Bahnhofs.
39	Wie kann man den Denkmalschutz der Siedlung Elsengrund sichern? Wie kann der Bestandsschutz auch in den Planungen für die Entwicklungsmaßnahme berücksichtigt werden?	Die Siedlung Elsengrund ist nicht Teil der Entwicklungsmaßnahme. Sie steht vollständig unter Denkmalschutz. Bauliche Veränderungen unterliegen hier strengen denkmalschutzrechtlichen Regelungen. Zur Sicherung eines denkmalgerechten Erscheinungsbilds der Siedlung wäre die Aufstellung eines denkmalpflegerischen Konzepts zur Wiederherstellung des historischen Erscheinungsbilds der Siedlung sinnvoll. Die angrenzende Bebauung muss den Umgebungsschutz der Siedlung Elsengrund berücksichtigen.
40	Die Bestandsgebäude im Süden der Elsengrundsiedlung werden durch die geplanten 3 – 5-geschossigen Neubauten entlang der Gleise visuell beeinträchtigt.	Zu der südlich der Siedlung geplanten Bebauung liegen seitens der Denkmalschutzbehörde, auch wegen ihres deutlichen Abstands zum baulichen Bestand, keine Einwendungen vor. Eine visuelle Beeinträchtigung ist nicht gegeben. Das Baufeld A5, welches direkt an den Eingangsbereich zur Siedlung Elsengrund angrenzt, spiegelt in seinem nördlichen Bereich mit zwei Vollgeschossen und darüber liegendem Dachgeschoss die Struktur und Kubatur der gegenüberliegenden Bebauung.

41	<p>Führung der Ostumfahrung in geringem Abstand zum Eingangsbereich der Elsengrundsiedlung führt zur Beeinträchtigung des denkmalgeschützten Gebietes.</p>	<p>Etwaige Beeinträchtigungen werden im Rahmen des B-Planverfahrens für die Ostumfahrung Bahnhofstraße denkmalpflegerisch begleitet. Gegebenenfalls werden denkmalpflegerische Maßnahmen zum Schutze des Eingangsbereichs der Siedlung von den Denkmalschutzbehörden eingefordert und mit Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße umgesetzt.</p>
42	<p>Kinderspielplatz neben Gleisen bzw. Schutzwänden der Bahn? Erschütterungen gibt es bei diesem Verkehr immer (südl. der Bahn). Dann viel lieber das dichte Grün der Gärten erhalten!!</p>	<p>Der südlich der Bahn ganz im Westen des Gebiets geplante Kinderspielplatz ist in den dort geplanten Grünzug eingebettet. Zum Umgang mit den Gärten siehe Stellungnahme zu Nr. 47.</p>
43	<p>Spielplatz neben B 11? Wer lässt seine Kinder neben den lauten Gleisen spielen, neben Lärmschutzwand!!??</p>	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 42.</p>
44	<p>Der B-Planentwurf 9-83 VE sieht eine städtebaulich überdimensionierte Bebauung mit zu wenigen Pkw-Stellplätzen vor.</p>	<p>Bedenken und Anregungen zum B-Plan 9-83 VE wurden im Rahmen seiner Offenlegung im März 2022 geprüft und ggf. berücksichtigt.</p>

Freiräume / Klima		
45	<p>Beugen Sie dem großflächigen Verschwinden von Grünflächen vor!</p>	<p>Bei dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände handelt es sich nicht um eine öffentlich gewidmete Grünfläche, sondern um eine teils großflächig versiegelte Bahnbrache mit ruinösen und teils schadstoffhaltigen Gebäuden, Altlasten im Boden und Grundwasserverunreinigungen, die seit Aufgabe des Bahnbetriebs durch Flora bewachsen und von einigen Tierarten besiedelt wurde. Zudem ist das Güterbahnhofsgelände nicht begehbar und dient nicht der Erholung der Anwohnerinnen und Anwohner. Mit Entwicklung des neuen Stadtquartiers werden die Boden- und Grundwasserverunreinigungen saniert und öffentliche gewidmete und begehbaren Grünflächen angelegt. Der daraus entstehende Eingriff in die seit Ende des Bahnbetriebs entstandene Flora und Fauna wird im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften ausgeglichen. Zum künftigen Verhältnis zwischen bebauter und unbebauter Fläche siehe Stellungnahmen zu Nr. 8 + 9.</p>
46	<p>Großflächige Versiegelung des Bodens – Köpenick größter grünster Bezirk → Klimaerhalt dank hoher Bäume und Waldbestand → Warum kommt so viel weg? Städte heizen sich immer mehr auf. Negative Veränderung des Stadtbildes schreitet schnell voran.</p>	<p>Das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs ist einer der bedeutenden Wohnungsbauschwerpunkte Berlins. Eines der Ziele und damit verbindliche Leitlinie für die Planung und Entwicklung des neuen Stadtquartiers lautet: „Grün geprägte Quartiersplanung mit klimaangepassten ... Freiräumen, geringer Bodenversiegelung sowie Dach- und Fassadenbegrünung.“ Der Rahmenplan ebenso wie alle weiteren Planungsschritte folgen dieser Vorgabe. Siehe auch Stellungnahmen zu Nr. 8, 9 und 45.</p>
47	<p>Nach genauer Betrachtung der Bebauungspläne fällt mir auf, dass das Grün gerade auf der Südseite des S-Bahnhofes Köpenick, hier gekennzeichnet durch B 11, verschwinden soll und im Hinblick auf ein sehr großes, breites und sogar mehrstöckiges Mobilitätszentrum ersetzt wird. Das ist zu groß und es werden dadurch alle Gärten hinter der Thürnagelstraße vernichtet. Die Gartenanlage hat alten Baumbestand, dient zur Luftverbesserung, ist wesentlich inmitten dichter Bebauung und sollte erhalten werden. Das Mobilitätshaus sollte deshalb kleiner werden und es sind bereits zwei Gärten von der Bahn zum Bauplatz verwendet. Dort könnte es stehen. Weiterhin wäre es angebracht, auch Radständer nah und gegenüber den Geschäften (an der errichteten Mauer der Bahn) zu errichten. An beiden Eingängen, auch nördlich der S-Bahn, wollen ihr Rad so nah wie möglich abstellen und nicht erst in Mobilitätshaus (Wege). Erhaltet das Grün der Gärten!</p>	<p>Bei den Gärten handelt es sich nicht um gesetzlich geschützte Kleingärten. Sie befinden sich auf Grundstücken des Bundeseisenbahnvermögens und werden zur kleingärtnerischen Nutzung an die einzelnen Nutzer unterverpachtet. Der Rahmenplan sieht für diesen Bereich neben dem Mobilitätsstation auf dem Baufeld B11, dessen konkrete Dimensionierung erst im Laufe der weiteren Planung genau festzulegen ist, eine öffentliche Grünfläche vor. Auf dieser Grünfläche kann kollektives aber nicht privates Gärtnern ermöglicht werden. Dadurch kann dem Bedürfnis der Bevölkerung nach gärtnerischer Nutzung durchaus Rechnung getragen werden. Der Mobilitätshub ist vor allem für Menschen aus anderen Stadtteilen gedacht, die den S-Bahnhof Köpenick mit dem Rad erreichen und dann in die S-Bahn bzw. künftig in die Regionalbahn umsteigen. Darüber hinaus wird es auch dezentrale Radabstellmöglichkeiten geben, die erst im weiteren Projektverlauf in Lage und Anzahl konkretisiert werden. Gleiches gilt für die Standorte zusätzlich erforderlicher Fahrradstellplätze.</p>

48	<p>Das Gelände südlich S-Bahn. Die Bahn hat bereits 2 Gärten als Bauplatz beansprucht und auf diesem Gelände könnte das Mobilitätszentrum stehen. Das geplante B 11 ist viel zu groß. Es könnten und müssten die Gärten als Grünstreifen erhalten bleiben. Auch der Spielplatz auf dieser Seite ist überflüssig, wer lässt Kinder neben der befahrenen Bahnstrecke spielen.</p> <p>Sie haben selbst auf ihrer „Entwicklungsmaßnahme“ geschrieben: Die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung hat dabei besondere Priorität.</p>	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 47.</p>
49	<p>Nach Betrachtung der Pläne wird deutlich, dass ein durchgängiger Grünzug südlich der Bahn fehlt. Neue Wohnbauten bzw. Schule zu nah an der S-Bahn! Wo bleiben die vorhandenen Gärten? Alte Bäume und Grün sind klimafreundlich! B 11 sollte kleiner werden (Versiegelung!).</p>	<p>Ein durchgängiger Grünzug südlich der Bahn ist mit dem Deichpark durchaus gegeben. Gebäude, auch die im Süden der Bahntrasse geplanten Wohnbauten und die Schule, werden den Anforderungen des Lärmschutzes entsprechen und durch Lärmschutzwände entlang der Bahntrasse wirksam vor Lärmemissionen geschützt werden.</p> <p>Bezüglich der Gärten siehe Stellungnahme zu Nr. 47.</p>
50	<p>Die Fläche Deichpark sollte bis zum Bhf. Köpenick ausgeweitet werden, ausgenommen eine kleinere Fläche B 11 zur Mobilität um die beiden Bahnhäuser, Ziegelfront. Positiv wäre der Erhalt der Schrebergärten.</p>	<p>Der Deichpark ist Herzstück des gesamten, südlich der Bahn geplanten öffentlichen Freiraums und grenzt direkt an den Elcknerplatz und an den künftigen Personenausgang Ost des neuen Regionalbahnhofs an. In den Deichpark eingebettet sind verschiedene Nutzungen für Spiel und Sport. Zu den Gärten siehe Stellungnahme zu Nr. 47.</p>
51	<p>Die Gärten hinter der Thürnagelstraße und Gelnitzstraße sollen erhalten bleiben. Nur um die ehemaligen zwei Bahnhäuser unmittelbar Einrichtungen für Räder zum Beispiel.</p> <p>Café ist neben der Bahn überflüssig! Und an dieser Stelle auch der Kinderspielplatz überflüssig!</p>	<p>Siehe Stellungnahmen zu Nr. 47 + 49.</p>
52	<p>Die Idee eines Cafés ist super, es fehlt an Aufenthalts-Qualität!</p>	<p>Aufenthaltsqualität wird durch die öffentlichen Grünflächen geschaffen. Zu einem möglichen Café siehe Stellungnahme zu Nr. 33.</p>
53	<p>Thema Kleingärten auf dem Bahngelände</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hier stehen alte, große Bäume - Stadtgrün dient nicht nur der Dekoration, sondern ist Teil der kritischen Infrastruktur für Klimaanpassung, Gesundheit und sozialen Zusammenhalt, - Gärten mit hohem Grünanteil dienen der Verbesserung der Luft, der Luftfeuchtigkeit + Abkühlung → ständige Erhitzung in Großstädten, - dienen natürlich auch der Selbst- und Fremdversorgung, - dienen der Erholung. 	<p>Siehe Stellungnahmen zu Nr. 46, 47 + 49.</p>
54	<p>Und was ist mit den Menschen, die dort ihren Garten haben?!</p> <p>Wisst Ihr überhaupt, wie es denen damit geht? Ihr nehmt ihnen alles weg!</p>	<p>Siehe Stellungnahmen zu Nr. 47 + 49.</p>

	Die einzigen/wenigen Grünflächen in dem eh schon wenig naturbelassenen Berlin!	
55	Auffällig ist, dass am Fuß- und Radweg südlich der S-Bahn (gut angedacht und keine Straße) ein Kindergarten / Kinderspielplatz geplant ist!!!?? Genau neben der Schallmauer und unweit ständig vorbeifahrender Züge!! Da sollen doch besser die Gärten bleiben, welche auch nochmal einen Schutz für die Anwohner des Beamtenwohnungsvereins (über 100 Jahre), welche dadurch ein bewohnenswertes Umfeld behalten. Das zielt auch in Richtung Klimaverbesserung.	Es ist nicht nachvollziehbar, warum angesichts einer vermeintlichen Lärmbelastung durch vorbeifahrende Züge Gärten als Freizeittflächen dort weniger beeinträchtigt werden als ein Kinderspielplatz (eine Kita ist dort nicht geplant). Jegliche Freiraumnutzung unterliegt den Anforderungen des Lärmschutzes. Zu den Gärten siehe Stellungnahme zu Nr. 47.
57	Mehr Bäume.	Baumpflanzungen sind auf öffentlichen und privaten Freiflächen ebenso wie entlang des gesamten Verlaufs der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie entlang der übrigen Straßen im Entwicklungsgebiet vorgesehen.
58	Wie kann es sein, dass Berlin ein Baumpflanzprogramm aufstellt und entlang des Stellingdamms so viele Bäume gefällt werden? Baumerhalt südlich des Stellingdamms im Bereich der Aufschüttung. Bleiben die Straßenbäume erhalten?	Für die geplante Verlagerung der Tramabstellgleise aus der Hirtestraße an den Bahnhof Köpenick sowie für die Verbreiterung des westlichen Stellingdamms sowie die Bebauung des südlich angrenzenden Areals ist die Abtragung des aufgeschütteten Bahndamms erforderlich. In diesem Zusammenhang müssen die dort vorhandenen Bäume gefällt und durch Neupflanzungen ökologisch ausgeglichen werden. Die auf der Nordseite des Stellingdamms vorhandenen Straßenbäume sollen erhalten werden.
59	Eingangsbereich Elsengrund: Grünanlage / Pflegeplan erarbeiten. Keine illegalen Parkmöglichkeiten tolerieren.	Entsprechende Pläne sind erst zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll zu erarbeiten. Die Ahndung ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge liegt in der Zuständigkeit des bezirklichen Ordnungsamtes.
60	Warum kein neues „Mecklenburger Dorf“ in dieser Art geplant zum Treffen und Verweilen? Unbedingt bitte Bestandsgrün im Stellingdamm während und nach der Bauphase bewahren!	Das ehemalige Freiluftgaststätte „Mecklenburger Dorf“ an der Alten Spree kann in einer stark wachsenden Stadt mit erhöhten Wohnraumbedarf nicht als Maßstab für die Nachverdichtung eines innerstädtischen Standorts mit hervorragender ÖPNV-Erschließung dienen. Zu den Bäumen am Stellingdamm siehe Stellungnahme zu Nr. 58.
61	Baumbestand am Stellingdamm bei Baumaßnahmen und Damm-Abriss erhalten.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 58.
62	Wichtig wäre auf dem Campus des ehemaligen Gaswerkes, die Sportmöglichkeiten zu erweitern.	Bestandteil des Schulneubaus ist auch der Neubau einer dreiteiligen Sporthalle, die außerhalb der Unterrichtszeit auch für den Freizeitsport zur Verfügung stehen soll.

63	Sportflächen auf Freiflächen: Calisthenics und Beleuchtung.	Insbesondere der Campus der Gemeinschaftsschule südlich der Bahntrasse soll auch Sportfreiflächen erhalten, die außerhalb der Unterrichtszeiten für den Freizeitsport zur Verfügung stehen. Daneben sind auch informelle Freizeitsportanlagen in den benachbarten Grünräumen geplant. Über die Art der Beleuchtung ist bislang noch nicht entschieden.
64	Spielplätze	Spielplätze wurden bei der Planung berücksichtigt und in den Rahmenplan integriert. Für Standorte und Größe der geplanten Kinderspielplätze sind der absehbare Bedarf sowie die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für die künftige, aber auch für die ansässige Bewohnerschaft maßgeblich.
65	Welche Mutter benutzt für die Kinder den Spielplatz, der unmittelbar neben der Schallschutzwand neben ständig vorbeifahrenden Zügen angelegt wird. Trotz Wand. Erschütterungen sind zu bemerken. Spielplätze eher an das Wohngebiet, in dort geschaffene Anlagen. Vor allem auch Richtung Hirschgarten. Das betrifft südlich der Bahn, Gärten möglichst erhalten, alte Bäume erhalten.	Spielplätze sind als fester Bestandteil in den öffentlichen Grünflächen geplant. Zur Standortwahl siehe Stellungnahme zu Nr. 64. Zu den Gärten siehe Stellungnahme 47.
66	Kinderspielplatz nur im neu gebauten Wohngebiet errichten!	Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme sind öffentliche Kinderspielplätze ausschließlich in den öffentlichen Grünräumen des Entwicklungsgebiets geplant. Siehe Stellungnahme zu Nr. 64.
67	Bereitstellung einer Fläche als Marktfläche.	Über Standort und Größe entsprechender Flächen wird – soweit es dafür ein Betreiberinteresse gibt - erst im weiteren Planungsverlauf entschieden. Der Hinweis wird bei der weiteren Planung aber berücksichtigt.
68	Hundepark oder zumindest kleiner eingezäunter Auslauf in Park- oder Spielplatznähe.	Die Möglichkeit der Einbeziehung von Hundeauslaufgebieten in die öffentlichen Grünflächen wird im Zuge späterer Planungsphasen geprüft.
69	Es gibt viele Hundebesitzer:innen in Köpenick und wir haben keinen Hundepark !! Bitte bitte Hundepark/Hundewald!	Siehe Stellungnahme zu Nr. 68.
70	Es gibt im Stadtbezirk wenige bis keine öffentlichen Sitzgelegenheiten = Parkbänke! Bitte nehmen Sie das mit ins Projekt auf.	Die Ausstattung der öffentlichen Grünräume wird Gegenstand weiterer Planungsschritte sein. Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Verkehr / Mobilität		
71	<p>Vielen Dank für die Vorstellung des Mobilitätskonzeptes. Dazu möchte ich anmerken, dass die S-Bahn zu regulären Zeiten meiner Meinung nach schon ausgelastet ist. Züge fallen fast täglich aus von den angeblichen Zusatzzügen/Expressbahnen möchte ich überhaupt nicht sprechen. Die Züge sind veraltet und bei den Fußballspielen werden auch keine dringend benötigten zusätzlichen Züge eingesetzt.</p> <p>Dies sollte bei dem Bau von zusätzlichen Wohnungen berücksichtigt werden. Die Infrastruktur muss ebenfalls mitwachsen. Bitte denken Sie an die vielen Pendler, die sich täglich mit einem schlechten ÖPNV auseinander setzen müssen.</p> <p>Grundsätzlich betrachte ich diese Entwicklung als positiv. Dank für die Möglichkeit, mein Feedback zum Ausdruck zu bringen.</p>	<p>Der in Umsetzung befindliche Ausbau des Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof verfolgt unabhängig von den Planungen für das neue Stadtquartier die Absicht, das Transportangebot auszuweiten und die Bahnfahrzeiten zu verkürzen. In Übereinstimmung mit Ihrem Votum soll darüber hinaus das ÖPNV-Angebot erweitert werden. So soll u.a. eine zusätzliche Buslinie im Verlauf der Ostumfahrung verkehren.</p>
72	<p>Warum wird die Ostumfahrung im Mobilitätskonzept nicht erwähnt/erklärt? Da steht man doch nur im Stau und die Menschen im Umfeld werden sich auch nicht freuen, den ganzen Verkehr im Wohngebiet zu haben!</p>	<p>Die Ostumfahrung Bahnhofstraße ist ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Sie übernimmt die Erschließung des neuen Stadtquartiers von außen und dient mit angegliederten Mobilitätsstationen sowie Bushaltestellen als Rückgrat für die innere Gebietserschließung. Gemäß Verkehrsprognosen- und simulationen für die Ostumfahrung Bahnhofstraße ist ein sicherer Verkehrsfluss gewährleistet.</p>
73	<p>Wo ist die Ostumfahrung - wo sind Parkplätze? Stoppt das Projekt und lasst endlich Profis ran!</p>	<p>Der Verlauf der Ostumfahrung Bahnhofstraße ist dem städtebaulich-freiräumlichen Rahmenplan zu entnehmen. Entlang der Ostumfahrung Bahnhofstraße sind keine Parkplätze, sondern nur Lieferzonen und ggf. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen vorgesehen. Das Parken soll auf die beiden Quartiersgaragen konzentriert werden. Die Lage der Quartiersgaragen ist ebenfalls dem Rahmenplan zu entnehmen.</p>
74	<p>Ein neues Quartier zu planen ist eine wunderbare Chance! Mit einer fragwürdigen Straße (die Ostumfahrung) zu beginnen ist die Garantie es bei Fertigstellung 2030+ auf einem Status der 1990er gemacht zu haben. Straße ok, aber nicht ohne Verkehrskonzept. Echtes, mit echten Lösungen, Ideen und Angeboten. Die Planung sollte bei „Autofrei“ beginnen.</p> <p>Abseits von Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Elterncafé ist keine Gastro; Restaurant(s), Bar und Erhalt von Biergarten ist ein Muss - Ein Marktplatz - Fuß- + Radverbindungen zwischen Nord + Süd → Gleisquerungen <p>Liebe Planerinnen: die Fantasie der Politikerinnen reicht zur nächsten Wahl – bitte nutzen Sie ihre Position und planen Sie das beste Quartier, in dem Sie und ihre Nachkommen wirklich leben. Zwingen Sie die Entscheider nur aus guten,</p>	<p>Die Ostumfahrung ist Teil eines übergeordneten Verkehrs- und Mobilitätskonzepts (siehe Stellungnahmen zu Nr. 72 + 73).</p> <p>Es ist beabsichtigt, einer der sozialen Gemeinbedarfseinrichtungen auf dem Gaswerkgelände eine gastronomische Komponente anzugliedern.</p> <p>Die Anregung, einen geeigneten Marktplatz festzulegen, wird gerne aufgenommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt</p> <p>Die Unterquerung der Bahntrasse durch die Ostumfahrung wird auch zu Fuß und mit dem Fahrrad nutzbar sein.</p> <p>Es ist das erklärte Ziel, ein neues Stadtquartier mit städtebaulichen Qualitäten zu schaffen, die langfristig überzeugen.</p>

	<p>zukunftsgewandten Plänen wählen zu können und setzen Sie sich ein Denkmal – wie es die Planer Salvisberg u.a. getan haben. Konzepte die 100 Jahre später noch begeistern und nicht beschämen.</p>	
75	<p>Ignorieren Sie die Erkenntnisse bewusst, dass mehr Straßen zu mehr Pkw-Verkehr führen? Es werden nun zwei große Straßenprojekte geplant: einmal die West-umfahrung am Stadion vorbei und zum anderen die Ostumfahrung.</p> <p>Warum werden nicht stattdessen kleine Straßen und Wege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen geschaffen für alle, die nicht motorisiert unterwegs sind? Ist es so, dass ein neues Bauprojekt rein rechtlich immer weiteren Straßenbau erzwingt?</p>	<p>Zur Erforderlichkeit der Ostumfahrung siehe Stellungnahme zu Nr. 78. Verkehrssimulationen belegen, dass auch mit zunehmendem Verkehr ein sicherer Verkehrsfluss gewährleistet sein wird.</p> <p>Gemäß § 30 Abs. 1 BauGB und § 34 Abs. 1 BauGB muss für die Genehmigungsfähigkeit eines Hochbauvorhabens (z.B. Schule, Wohnungsbau, Kita etc.) die Erschließung gewährleistet sein. Dies ist ein Grundprinzip des Bau- und Planungsrechts. Der Begriff Erschließung umfasst in erster Linie Straßen, damit die Erschließung eines Gebäudes durch beispielsweise Baufahrzeuge, Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen, Müllfahrzeuge, Lieferfahrzeuge etc. gewährleistet ist. Innerhalb des neuen Stadtquartiers wird es deshalb auch abseits der Ostumfahrung Bahnhofstraße weitere Erschließungsstraßen geben, die verkehrsberuhigt angelegt werden. Dort kann zu Fuß gehenden Menschen sowie Fahrradfahrenden Vorrang eingeräumt werden. Zudem sind sowohl entlang der Ostumfahrung Bahnhofstraße als auch in den Erschließungsstraßen keine Stellplätze für private PKW vorgesehen.</p>
76	<p>Kritik an der Ostumfahrung der Bahnhofstraße:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zu erwartende Schäden an der Bausubstanz des Flächendenkmals 2) Fehlendes Konzept für Bahnhofstraße, das eine solche Lärmbelastung und zu erwartenden Verkehrsstau im neu entstehenden Wohngebiet rechtfertigt 3) Abwertung des neuen Wohngebietes 4) Finanzieller Aufwand der neuen Straße ohne funktionellen Zugewinn 5) Belastung des neuen Wohngebietes und des Denkmals Elsengrund wird mit Aufwertung der Bahnhofstraße begründet. Hier sehe ich keinerlei Konzept und Grund für eine solche Maßnahme! 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schäden an der Bausubstanz sind nicht zu erwarten. Dennoch wird es während des Baus der Ostumfahrung eine bautechnische Überwachung am angrenzenden Bestand und ggf. Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden geben. 2. Für die geplante Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung der Bahnhofstraße ist noch ein konkretes Konzept zu deren Umgestaltung zu erstellen. 3. Die Ostumfahrung ist aus übergeordneter verkehrsplanerischer Sicht erforderlich. Sie soll zu einem attraktiven Erschließungsraum entwickelt werden und verbindet durch die Querung der Bahntrasse mehrere Nachbarschaften und verkürzt bestehende Wegeverbindung. 4. Der funktionale Gewinn ist durch Entlastung der Bahnhofstraße, Erschließung des neuen Stadtquartiers und einer zusätzlichen Querung der Bahntrasse zwischen den Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten gegeben. 5. Die Ostumfahrung wird nicht allein mit der Aufwertungsabsicht für die Bahnhofstraße begründet.
77	<p>Welche Verkehrsbelastung wird für die Ostumfahrung erwartet?</p>	<p>Gemäß Verkehrsprognose wird eine Frequenz von ca. 10.000 Fahrzeugen pro Tag erwartet. Dies entspricht in etwa 2/3 der heutigen Verkehrsstärke</p>

		der Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Köpenick und der Seelenbinderstraße, auf dem in etwa 15.000 Fahrzeuge pro Tag verkehren.
78	<p>Gestern Abend war ich zu Ihrer Informationsveranstaltung in der Hoernlestraße. Erneut stellt sich mir die Frage nach der Notwendigkeit der Ostumfahrung, vor allem vor deren Auswirkungen.</p> <p>Ich wohne in der Bahnhofstraße und sehe keine wesentliche Verkehrsentslastung die auch derzeit – trotz Vollsperrung seit Sommer nicht spürbar ist. Was uns entlasten soll, werden die Bewohner des Stellingdamms schmerzlich erfahren. Dazu soll diese Verkehrsschneise (Ostumfahrung) an zwei Schulstandorten vorbeiführen und durch das neue Wohngebiet, das mit Quartiersgaragen verkehrsberuhigt werden soll.</p> <p>Die Ausrichtung auf das einzigartige, denkmalgeschützte Märchenviertel und die zu erwartenden Erschütterungen (Ich weiß, wovon ich spreche mit Rissen an Balkonbrüstung und in der Stuckdecke in Bahnhofstraße 14), die die alten Gebäude des ehemaligen Gaswerks gefährden werden, veranlassen mich zu der Bitte, diese Planung nochmals zu überdenken.</p> <p>Nicht zuletzt muss der breite Grünstreifen/hohe Bäume, der den Bewohnern am Stellingdamm bis heute Schutz vor Lärm und Staub bietet, erhalten werden. Ist hier das Aufwand-Nutzen-Verhältnis ausreichend bedacht worden?</p> <p>Die Bahnhofstraße wird keine ruhige Zone werden und auch keine höhere Aufenthaltsqualität durch die Umfahrung erhalten – denn „Geschäfte“, wie sie Frau Dr. Leistner vorschweben, wird es aus anderen, uns bekannten Gründen trotzdem nicht geben.</p>	<p>Die Ostumfahrung Bahnhofstraße ist im Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt und Teil der noch fehlenden nördlichen tangentialen Verbindung in Ost-West-Richtung des sogenannten Tangentenvierecks um die Köpenicker Altstadt / Dammvorstadt. Altstadt und Dammvorstadt inkl. Bahnhofstraße werden durch West- und Ostumfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet. Somit werden die Funktionen Ortsteilzentrum und Einzelhandelsstandort gestärkt. Zudem kann durch die Entlastung der Bahnhofstraße der Umweltverbund gestärkt werden, indem der ÖPNV bevorzugt, Umsteigebeziehungen zum Bahnhof Köpenick verbessert und sich Radfahrende und zu Fuß Gehende sicherer fortbewegen können. Darüber hinaus wird die Aufenthaltsqualität gestärkt. Die Entlastungseffekte der Westumfahrung reichen nicht aus, um die oben genannten Ziele zu erreichen. Als ergänzende Komponente braucht es die Ostumfahrung Bahnhofstraße, damit eine den Zielen entsprechende Verkehrsstärke erreicht wird.</p> <p>Die Ostumfahrung bringt neben der spürbaren Entlastung der Bahnhofstraße zudem nachhaltige Entlastungen für die Dammvorstadt mit der Seelenbinderstraße und der Friedrichshagener Straße vom Durchgangsverkehr und bietet die Chance, auch diese Straßenzüge zu Gunsten des Umweltverbunds umzugestalten.</p> <p>Aus den oben genannten Gründen ist die Ostumfahrung Bahnhofstraße ein notwendiger Bestandteil der Planungen für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick und erschließt gleichzeitig einen Großteil des neuen Stadtquartiers.</p> <p>An anderer Stelle – im Stellingdamm und am Eingang zur Siedlung Eisengrund – wird die Verkehrsstärke deutlich zunehmen. Den Begleiterscheinungen kann mit Lärmschutzmaßnahmen sowie sensibler Gestaltung des öffentlichen Raums am Eingang zur Siedlung Eisengrund entgegengewirkt werden.</p> <p>Für den Bereich der Querung wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, in der verschiedene Kriterien (Kosten, Städtebau, Bautechnik, Lärm -und Umweltbelastungen) betrachtet wurden. Die Querung der Bahntrasse auf Höhe der Wolfsgartenstraße hat am besten abgeschnitten und wurde daher den Planungen zu Grunde gelegt.</p>

		Innerhalb des neuen Stadtquartiers werden die Nutzungen möglichst lärm-robust angelegt. Der Eingangsbereich der neuen Schule zum Beispiel befindet sich nicht an der Ostumfahrung Bahnhofstraße.
79	Keine Ostumfahrung durch den Stellingdamm! Unnützlich, Geldverschwendung, Lärmquelle.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 78.
80	<i>Bitte veröffentlichen Sie die vollständige verkehrsplanerische Dokumentation zur Ostumfahrung Bahnhofstraße. Das verkehrstechnische Zusammenspiel der geplanten Westumfahrung, der Bahnhofstraße und der geplanten Ostumfahrung ist bisher nicht schlüssig erläutert worden. Konkrete Angaben zu Verkehrsprognosen und Kapazitäten der geplanten Anlagen wären hier sicher hilfreich.</i>	Die Veröffentlichung von Planungsunterlagen wird derzeit geprüft.
81	<i>Sehr geehrte Damen und Herren, der Entwurf mit dem dogmatischen Festhalten an der Ostumfahrung Köpenick ist aus der Zeit gefallen. Während überall von Verkehrsberuhigung geredet wird, wird ein verkehrsberuhigt geplantes Neubaugebiet und ein denkmalgeschütztes Ensemble durch eine neu geplante Durchgangsstraße zerschnitten und beeinträchtigt. Der Verkehr wird lediglich verlagert und neuer Verkehr geschaffen. Mit einem immensen Aufwand an finanziellen Mitteln soll etwas entstehen, das niemanden zufriedenstellt und das kein einziges Problem löst. Ich kann nur an sie appellieren. Stoppen Sie diese Planung bevor es zu spät ist. Sollte als letztes Mittel nur die Klage als Normenkontrollantrag gegen den Bebauungsplan bleiben, werde ich diesen Weg beschreiten.</i>	Siehe Stellungnahme zu Nr. 78.
82	<i>Bei der heutigen Informationsveranstaltung und aus den weiteren Planungsinformationen ist leider weiterhin nicht logisch schlüssig erklärbar, warum die Vorgabe der Ostumfahrung aufrecht erhalten wird. Für das Planungsgebiet macht sie keinen Sinn, und die Entlastung der Bahnhofstraße ist als Ziel nicht ausspezifiziert, es wird also nicht klar, was damit an Zielen für die Bahnhofstraße erreicht werden soll. Klar ist nur, dass eine neue überregionale Strecke geschaffen wird, die zu einer absoluten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen wird und das geplante verkehrsarme Gebiet ad absurdum führt. Die Ostumfahrung als Vorgabe sollte wegfallen. Als überregionale Strecke von Ost nach West steht die Friedrichshagener Straße zur Verfügung, für die Verbindung Süd nach Nord steht die Umfahrung West zur Verfügung. Die Ostumfahrung ist logisch schlicht nicht nötig.</i>	Siehe Stellungnahme zu Nr. 78.
83	Ungeachtet einer positiven Bewertung der gesamten Entwicklungsmaßnahme und des Beteiligungsprozesses ist das Grundproblem dieses Vorhabens die verdammte Ostumfahrung Bahnhofstraße. Es erscheint so, als ob sich ein kleines Teufelchen ausgedacht hat, wie man die zukünftigen Bewohner durch eine kurvenreiche Straßenführung mitten durch das Wohngebiet mit Straßenlärm und Abgasen möglichst umfangreich quälen kann.	Der Verweis darauf, dass eine Umfahrungsstraße alle Wohngebiete umfahren soll, funktioniert unter Umständen in ländlich geprägten Gebieten, nicht aber in der Stadt. Jede Umfahrung würde wiederum durch andere Wohngebiete führen. Für die Ostumfahrung Bahnhofstraße wurde die Streckenführung zwischen den Anschlussstellen Mahlsdorfer Straße und Brandenburgplatz so gewählt,

	<p>Auf dem Land umfährt man stattdessen die Siedlungsgebiete, damit die Menschen möglichst wenig durch den Verkehr beeinträchtigt werden.</p>	<p>dass sie möglichst viele der Wohnungsneubauten erschließt und zugleich städtebaulich integriert werden kann. Denn sie dient zwar einerseits als Umfahrungsstraße für den übergeordneten Verkehr, sie stellt aber gleichzeitig die innere Erschließung des Neubauquartiers her. Von der Ostumfahrung zweigen weitere Erschließungsstraßen ab.</p>
84	<p>Die Behauptung, dass die Querung der Bahntrasse nur an einer Stelle möglich ist, trifft nicht zu.</p> <p>Bei einer Vor-Ort-Veranstaltung der Bahn vor etwa einem Jahr versicherte ein kompetenter Bahnmitarbeiter, die Eisenbahn habe keinerlei Vorgaben gemacht, wo die Querung der Bahntrasse möglich sei. Sie könne auch näher am Bahnhof Köpenick liegen, etwa in Höhe Hirtestraße. Damit muss sie nicht, wie bisher geplant, direkt auf die denkmalgeschützte Siedlung Elsengrund zuführen.</p> <p>Gleichzeitig könnte der von Friedrichshagen kommende Verkehr aufgespalten und größtenteils über die Friedrichshagener Straße und die Lindenstraße geführt werden.</p>	<p>Es trifft nicht zu, dass die Deutsche Bahn keine Vorgaben zur Lage der Unterführung für die Ostumfahrung Bahnhofstraße gemacht hat.</p> <p>In einem umfassenden Prüfverfahren mit zahlreichen weiteren Varianten wurde in Abstimmung mit der Deutsche Bahn die Lage der Unterquerung ermittelt.</p> <p>Zum einen ist die Bahntrasse an dieser Stelle besonders schmal und es befindet sich dort eine ausreichend breite, weichenfreie Zone, um die Gleisanlage mit einer möglichst kurzen Unterführung rechtwinklig zu queren. Zum anderen ist nur dort das angrenzende Baufeld tief genug, um die ca. 120 m lange nördliche Rampenanlage der Unterführung in einem gebogenen Verlauf in den vorhandenen Stadt-/Straßenraum integrieren zu können.</p> <p>Die Deutsche Bahn hat die Lage der Querung in 2022 schriftlich gegenüber dem Land Berlin bestätigt.</p>
85	<p>Sie begründen den Verlauf der Ostumfahrung mit ihrer Erschließungsfunktion. Das ist paradox, denn Sie nennen diese Straße „Umfahrung“. Diese ist aber per Definition für den Durchgangsverkehr gedacht. Wollten Sie das Neubaugebiet nur erschließen, gäbe es etliche Möglichkeiten, es z.B. nur durch kleine Stichstraßen an die Seelenbinderstraße anzuschließen.</p> <p>Sie hatten erläutert, dass die Ostumfahrung aus Verkehrssicherheitsgründen nicht geradlinig (von der Bahnunterquerung im Norden kommend) an die Seelenbinderstraße angebunden werden kann, weil es sonst dort eine abknickende Vorfahrt gäbe. Dieses Argument ist schlicht falsch. Die Ostumfahrung hat auch am Stellingdamm eine abknickende Vorfahrt. Gleiches gilt z.B. in der historischen Mitte von Berlin für die Grunerstraße, die ebenfalls eine abknickende Vorfahrt hat.</p> <p>Die Ostumfahrung wird vor allem damit begründet, dass die Bahnhofstraße entlastet werden soll. Die Bahnhofstraße wird jedoch bereits durch die Westumfahrung stark entlastet. Es wurde noch nicht erklärt, was mit der Bahnhofstraße passieren soll. Wollte man dort eine Fußgängerzone einrichten, so wäre das Erfordernis der Ostumfahrung verständlich. Wenn es aber darum geht, die Bahnhofstraße nur noch ein wenig mehr zu entlasten, so ist nicht nachvollziehbar, wofür dann die Ostumfahrung gebraucht wird.</p>	<p>Die Ostumfahrung Bahnhofstraße soll einerseits übergeordnete Verkehrsströme bündeln und dadurch die Bahnhofstraße und angrenzende Quartiere vom MIV-Durchgangsverkehr entlasten und andererseits das neue Stadtquartier in seinem zentralen Bereich als Stadtstraße erschließen.</p> <p>Bei einer geradlinigen Anbindung der von der Bahnunterquerung kommenden Ostumfahrung an die Seelenbinderstraße kann an dieser Stelle kein regelkonformer Knotenpunkt ausgestaltet werden. Dies ist u.a. auf den beengten Erschließungsraum, angrenzende Baufelder und Gebäude, eine Behinderung der Tram während Abbiegevorgänge, die Problematik der abknickenden Vorfahrtsstraße (Unfallgefahr bei Ausfall der Ampelanlage) zurückzuführen. Zudem ist, wie in der Informationsveranstaltung angesprochen, eine ausreichende Verkehrssicherheit an dieser Stelle nicht gegeben.</p> <p>Zur Erforderlichkeit der Ostumfahrung Bahnhofstraße siehe Stellungnahme zu Hinweis Nr. 78.</p>

86	<p>Gibt es eine Nutzen-Kosten-Analyse für den 50 m-Tunnel unter den Bahn- gleisen? Warum braucht es diese Ostumfahrung und wie wurde sie verkehrs- wissenschaftlich festgelegt?</p>	<p>Bei der Unterführung handelt es sich um einen Trog, nicht um einen Tunnel. Verschiedene Querungsvarianten wurden in einer Machbarkeitsstudie überprüft. Die gewählte Querung hat sich gegenüber anderen Varianten im Zusammenspiel mehrerer Prüfkriterien (Städtebau, Bautechnik, Umwelt, Kosten) als die am Besten geeignetste Variante erwiesen.</p> <p>Zur Erforderlichkeit der Ostumfahrung Bahnhofstraße siehe Stellungnahme zu Nr. 78.</p>
87	<p>Ist die Kreuzung Bahnhofstraße/Mahlsdorfer Straße/Stellingdamm leistungsfähig genug um den Verkehr zu bewältigen und sicher genug für Fußgänger?</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes wurde in einer Verkehrssimulation und die Sicherheit für Fußgänger wurde durch ein sog. Sicherheits-Audit nachgewiesen.</p>
88	<p><i>Die Straßen Stellingdamm einschl. Kreuzung Bahnhofstrasse und Hirtestraße sind wohl nur mäßig geeignet, den zusätzlichen Verkehr der neuen Verbindungsstraße aufzunehmen, zumal diese ja nicht nur der Erschließung des neuen "autoarmen" Wohnviertels dient, sondern hauptsächlich als neue Ostumfahrung Bahnhofstraße eine vielbefahrene Durchgangsstraße wird. Und das bei den Nutzungen einschl. Schulen, Kita und so. Mir scheint das kaum lösbar.</i></p>	<p>Der Stellingdamm in seiner heutigen Form kann die zu erwartenden Verkehre nicht aufnehmen, weshalb im Zuge des Baus der Ostumfahrung Bahnhofstraße eine Erweiterung des bestehenden Straßenraums erfolgt. Der Planung für die Ostumfahrung liegt zudem ein Verkehrsmodell zugrunde, das deren Leistungsfähigkeit für die äußere und die innere Erschließung nachweist.</p>
89	<p>Bahnhofstraße muss erhalten bleiben für Straßenbahn und Bus, sonst werden viele Geschäfte in die Insolvenz gedrängt! Die Ostumfahrung ist nicht gut durchdacht. Die Seelenbinderstraße kann den wachsenden Verkehr nicht abfangen – Staugefahr steigt! Das wurde bereits im 1. Bürgerforum angemahnt!</p>	<p>Straßenbahn und Bus werden weiterhin, auch nach Realisierung der Ostumfahrung, in der Bahnhofstraße verkehren. Durch Entlastung der Bahnhofstraße können die Bedingungen für den ÖPNV deutlich verbessert werden.</p> <p>Durch die Ostumfahrung Bahnhofstraße kommt es zu einer Entlastung der Seelenbinder Straße.</p>
90	<p>Busse und Straßenbahnen brauchen Vorfahrt auf der Bahnhofstraße.</p>	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 89.</p>
91	<p>Gibt es konkrete Maßnahmen, um die Bahnhofstraße zu entlasten, wohnlicher und für die Lebensqualität besser zu machen oder bleibt es bei der Aufteilung Straßenbahn und zwei Fahrspuren für den MIV mit dem gleichen Verkehr und dem Zusatzangebot durch die Umfahrungen?</p>	<p>Die Entscheidung über die künftige Gestaltung der Bahnhofstraße obliegt dem Bezirk in Abstimmung mit SenMVKU. Dieser hat zur Konkretisierung seiner Planungsabsicht, in der Bahnhofstraße dem ÖPNV den Vorrang einzuräumen und den motorisierten Individualverkehr stark zu reduzieren, noch keine detaillierte Planung vorgelegt.</p>
92	<p>Straßenbahn in der Bahnhofstraße belassen, aber bitte leiser => Flüstergleis</p>	<p>Diese Option ist für eine Verringerung der Lärmbelastung durch den Tramverkehr geeignet und wird an den für die Umgestaltung der Bahnhofstraße verantwortlichen Bezirk sowie an die BVG als Betreiber der Straßenbahn weitergegeben.</p>
93	<p>Wie wird der Verlauf eines sicheren und ausreichend großen Fahrradweges nördlich (Stellingdamm) Richtung Friedrichshagen geplant?</p>	<p>Der westliche Stellingdamm wird im Zuge seines Ausbaus zur Ostumfahrung Bahnhofstraße zu beiden Seiten der Straße gemäß den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes jeweils einen Radfahrstreifen erhalten.</p>

94	Wunsch nach Radverkehr Verlängerung → Richtung Osten (Wald/S-Hirschgarten).	Eine Verbesserung des Radweges durch die Mittelheide wird geprüft und mit den Berliner Forsten abgestimmt. Eine Asphaltierung innerhalb des Waldes ist allerdings aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht möglich. Zum Radweg entlang des Stellingdamms siehe Stellungnahme zu Nr. 93.
95	Bis zur Fertigstellung des Wohngebietes auch gleichzeitig Fertigstellung der Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. Takt bei S-Bahn, Straßenbahn und Bus). Der öffentliche Nahverkehr in Köpenick ist jetzt schon mit Menschen überfüllt. Danke.	Die Takterweiterung obliegt der BVG (Bus und Straßenbahn) und der Deutschen Bahn (S-Bahn). Dort ist man sich darüber bewusst, dass in Köpenick ein neues Stadtquartier entsteht. Eine Verbesserung der ÖPNV-Situation erfolgt durch den Ausbau des Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof und durch die Führung einer Buslinie über die Ostumfahrung Bahnhofstraße.
96	Wie steht die BVG zu den Straßenquerschnitten?	Die BVG wurde an der bisherigen Verkehrsplanung beteiligt und wird auch an der weiteren Konkretisierung der Planung mitwirken. Die BVG achtet dabei immer darauf, dass der Straßenquerschnitt ausreichend groß ist für ihre eigenen Fahrzeuge.
97	Warum muss die Straßenbahn aus dem Stellingdamm? Ein Radweg an der S-Bahn wäre doch viel billiger.	Die Straßenbahnabstellgleise in der Hirtestraße müssen verlagert werden, um sichere Schulwege für die Schulkinder zu gewährleisten. Die Straßenbahnabstellgleise werden auf das Grundstück zwischen Stellingdamm und Bahntrasse verlagert. Die Straßenbahngleise im Stellingdamm werden entfernt, was im Umkehrschluss auch zur Verbesserung des Verkehrs und der geplanten Buslinie entlang der Ostumfahrung Bahnhofstraße führt. Zum Radweg nördlich der Bahntrasse siehe Stellungnahme zu Nr. 93.
98	Wir wären sehr glücklich, wenn es endlich einen befahrbaren Radweg gäbe (Stellingdamm), z.Zt. lebensgefährlich!!	Siehe Stellungnahme zu Nr. 93.
99	Bitte an Radwege denken (Fahrradschnellstraßen). Danke.	Das Radverkehr wird beim Bau des neuen Stadtquartiers selbstverständlich mitgedacht. Entlang der Ostumfahrung Bahnhofstraße wird es beidseitig Radwege gemäß den Qualitätsanforderungen des Berliner Mobilitätskonzeptes geben. Im Grünzug südlich der Bahntrasse, dem sogenannten Deichpark, wird es eine vom Straßenverkehr losgelöste Hauptradwegeverbindung geben. Zudem werden an den Bahnhöfen Hirschgarten und Köpenick sowie an vielen anderen Stellen in dem neuen Stadtquartier Fahrradabstellanlagen mit eingeplant.
100	Asphaltierte Radwegführung entlang der Bahn (nördliches Teilgebiet) auf der neuen Planstraße und weiter Richtung Osten / Bhf. Hirschgarten.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 94.
102	Danke für die Einplanung von Radwegen und ÖPNV. Es ist ein Fehler, mit der Ostumfahrung eine Hauptverkehrsader direkt in ein neues Wohngebiet und so dicht an die Schule zu legen.	Zur Erforderlichkeit der Ostumfahrung siehe Stellungnahme 78.

	Die Straßenunterführung dafür ist verschwendetes Geld, lieber sollte der Autoverkehr in der Bahnhofstraße bleiben.	
103	Ich begrüße das Aufarbeiten der Wege und das Asphaltieren des Stellingdamms für bessere Schulwege → Wir alle profitieren.	Es ist evident, dass die Schulwegsicherungsmaßnahmen allen Bewohnergruppen zu Gute kommen.
104	Zum Straßenraumprojekt Stellingdamm: 1. Großartig, dass <u>endlich</u> die Fahrbahndecke nutzbar auch für Radfahrer gemacht werden soll! 2. Bitte auch die Gehwege, damit sie auch mit Kinderwagen, Rollator oder Roller nutzbar sind und die Rollatoren und Kinderwagen nicht mehr auf die Straße müssen. 3. Ein Fahrradweg zwischen parkenden Autos und Fahrbahn ist tödlich für Radfahrer! → Dooring-Unfälle. Bitte legen Sie einen modernen Radweg an, der Radfahrer nicht mehr als nötig gefährdet. Danke!	Im Zuge der Schulwegesicherung erfolgt zunächst ein Zwischenausbau des Stellingdamms, mit dem bereits Verbesserung für den Radverkehr einhergehen werden. Mit dem Ausbau des westlichen Stellingdamms zur Ostumfahrung Bahnhofstraße wird gemäß den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes die Anlage von beidseitigen, 2,5 m breiten Radfahrstreifen verbunden sein. Wie diese im Straßenraum angeordnet werden, ist Bestandteil der Entwurfsplanung für die Ostumfahrung Bahnhofstraße. Gehwege werden gemäß AV Geh- und Radwege eine Mindestbreite von 3,2 m haben.
105	Ich habe mir die Ausstellung im Forum Köpenick angeschaut und gesehen, dass demnächst die Fahrradfahrer am Stellingdamm zwischen dem „Vor-Ort-Büro“ und dem Bahnhof auf der Straße fahren müssen. Ich gehe davon aus, dass asphaltiert wird, aber auch dann ist es lebensgefährlich für Fahrradfahrer, vom Bahnhof aus in Richtung Wohngebiet den Stellingdamm zu befahren. Fahrräder müssen zwischen den Straßenbahnschienen fahren. Wie schnell kann es passieren, dass man bei Ausweichmanövern in die Schienen gerät und der Unfall ist vorprogrammiert. Außerdem wird man möglicherweise durch die Straßenbahn bedrängt, die sich der Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrradfahrers anpassen muss. Es funktioniert Jahrzehnte, dass Fahrradfahrer und Fußgänger sich den Gehweg teilen, wie auch durch Verkehrsschild geregelt. Das sollte bleiben. Wenn Fußgänger sich belästigt fühlen, haben sie die Möglichkeit, den Gehweg auf der anderen Straßenseite zu nutzen. Eine noch bessere Lösung wäre ein separater Fahrradweg. Platz wäre, wenn keine Autos mehr parken dürfen. Das sind Träume für die weite Zukunft. Es wäre wünschenswert, wenn wenigstens die jetzige Lösung erhalten bleibt. Ich bitte dringendst, das zu überdenken! – Eine von den vielen Fahrradfahrerinnen, die diesen Weg zum Bahnhof und Einkauf mit dem Fahrrad nutzen.	Im Zuge des Ausbaus des Stellingdamms zur Ostumfahrung Bahnhofstraße wird unter anderem im Bereich des Gaswerks und des Vor-Ort-Büros auf beiden Seiten der Straße jeweils ein separater und asphaltierter Radfahrstreifen errichtet. Dadurch wird die Verkehrssicherheit für Radfahrende deutlich erhöht.
106	<i>Nichts hält länger als das Provisorium: Bitte schaffen Sie ein Provisorium, mit dem die Anwohner bis zur endgültigen Neuanlage des Stellingdamms leben können: Bitte endlich nicht nur teilweise die Fahrbahn erneuern, sondern durchgehend! Bitte den Fahrradweg so anlegen, dass Unfälle nicht vorpro-</i>	Bis zum Ausbau des westlichen Stellingdamms zur Ostumfahrung Bahnhofstraße wird der verfügbare Platz nicht für die Anlage separater Radwege ausreichen. In der Zwischenzeit wird ab Sommer 2025 der Stellingdamm im Rahmen der Schulwegesicherung ertüchtigt und asphaltiert.

	<i>grammiert sind (kein Radweg zwischen parkenden Autos und Fahrbahn, sondern zwischen parkenden Autos und Fußweg und abgegrenzt).</i>	
107	<i>Aufteilung im Straßenprofil Stellingdamm problematisch : Fahrbahn-Radweg-Parken-Gehweg für die Sicherheit Radfahrende ungeeignet => dooring-Unfälle, bitte Radweg neben Gehweg.</i>	Nach dem Ausbau des westlichen Stellingdamms zur Ostumfahrung Bahnhofstraße wird es dort keine Pkw-Stellplätze geben. Beidseitig der Fahrbahn sind zudem gemäß den Vorgaben des Berliner Mobilitätskonzeptes Radwege vorgesehen. Wie der Straßenraum aufgeteilt wird und wo genau sich die Radwege befinden, wird im Zuge der Entwurfsplanung für die Ostumfahrung Bahnhofstraße konkretisiert und festgelegt.
108	<i>Straßenbreite und Gehwegbreite bedenken. Wo sollen die Menschen sich noch bewegen?</i>	Siehe Stellungnahme zu Nr. 104.
109	<i>Wo sind Querungsmöglichkeiten im Stellingdamm und werden diese signalisiert?</i>	Gemäß dem aktuellen Planungsstand sind signalisierte Querungsmöglichkeiten der künftigen Ostumfahrung Bahnhofstraße an dem Knotenpunkt mit der Mahlsdorfer Straße, in Höhe der Einmündung Hirtestraße und in Höhe der Einmündung des östlichen Stellingdamms geplant. Eine weitere, nicht signalisierte Querungsmöglichkeit ist auf Höhe des künftigen östlichen Zugangs zum Bahnhof Köpenick vorgesehen. Die Lage der signalisierten Querungsmöglichkeiten wird im Zuge der Entwurfsplanung für die Ostumfahrung konkretisiert und es kann noch zu Änderungen kommen.
110	<i>Bitte denken Sie an die über 80- und 90-Jährigen im Stellingdamm. Betreutes Wohnen. Danke.</i>	Auf Höhe des östlichen Zugangs zum Bahnhof Köpenick und der Einrichtung für betreutes Wohnen für ältere Menschen ist in der Vorplanung für die Ostumfahrung Bahnhofstraße eine Fußgängerquerung geplant.
111	<i>Was ist in der Hirtestraße geplant, wie sieht die Aufteilung aus? Was geschieht mit der Straßenbahn? Ist eine Einbahnstraßenregelung geplant?</i>	Die bisherige Tramendhaltestelle in der Hirtestraße soll an den Bahnhof Köpenick verlagert werden. Darum wird es künftig nur noch ein Tramgleis in der Hirtestraße geben. Um Schleichwegverkehre von der Ostumfahrung Bahnhofstraße über die Hirtestraße zu vermeiden, schlägt ein Verkehrsgutachten vor, die Hirtestraße im südlichen Abschnitt (zwischen Stellingdamm und Janitzkystraße) nur noch im Einrichtungsverkehr Richtung Stellingdamm befahren zu lassen. Die verkehrsrechtliche Anordnung dieser Einbahnstraßenregelung obliegt dem Bezirk Treptow Köpenick.
112	<i>Hirtestraße droht, durch Schleichverkehre belastet zu werden. Dies könnte ein Einrichtungsverkehr in Richtung Stellingdamm verhindern.</i>	Siehe Stellungnahme zu Nr. 111.
113	<i>Nächstes Jahr soll die Grundschule angeblich eröffnen. Wann werden Gehwege, Straßen dafür tauglich gemacht? Kopfsteinpflasterstraßen wie im alten Rom, Gehwege wie 1960 und zur Krönung sollen dann irgendwann der KF- Verkehr der Ostumfahrung da lang.- hahaha -. Ach die Tramwartestelle</i>	Die Schulwegsicherungsmaßnahmen sollen ab Sommer 2026 durchgeführt werden. Zum Schleichwegverkehr siehe Stellungnahme zu Nr. 112.

	<i>habe ich vergessen. Ich möchte keine Poller, die das Märchenviertel absperren für den Schleichweg-Durchgangsverkehr-Richtung Mahlsdorf</i>	
114	Wie wird nach Fertigstellung der neuen Grundschule die Straßenbahn in Hirtestraße und Stellingdamm umgeleitet oder sollen sich die Kinder neben der Straßenbahn auf engen Gehwegen fortbewegen?	Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Grundschule werden die Tramgleise vorerst in unveränderter Lage verlaufen. Für eine sichere Schulwegerschließung sollen die Abstellgleise der Tram auf das Grundstück zwischen Stellingdamm (bzw. künftig Ostumfahrung Bahnhofstraße) und Bahntrasse verlagert werden. In der Hirtestraße wird dann nur noch ein Tramgleis erforderlich sein. Die Planungen werden in den 2030er Jahren umgesetzt, zunächst muss hierfür ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen werden. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 117.
115	Schulwegsicherheit, Querungen Stellingdamm? Asphaltierung Stellingdamm für Fahrradfahrende?	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 109 und 106.
116	Danke für die Schulwegsicherung und dass die Schule/soziale Infrastruktur diesmal nicht erst ganz zum Schluss kommt.	Es ist ein wichtiges Ziel der Entwicklungsmaßnahme, die soziale Infrastruktur rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Neubauwohnungen bereitzustellen.
117	Hirtestraße Schulwegsicherheit: Das vorgestellte Konzept ist lückenhaft und inkonsequent. Dem Auto- / Tramverkehr wird mehr Aufmerksamkeit gewidmet als der Sicherheit der Kinder. Kein Radweg, keine Schutzgitter zur Gleisanlage, keine Verkehrsberuhigung ... Das Argument, dass es lediglich ein Zwischenschritt bis zum vollständigen Umbau mit den Maßnahmen der BVG ist, scheint vorgeschoben. 10 Jahre zwischen den Maßnahmen sind vielleicht für Planer kurz – bedeuten aber fast 2 komplette Generationsdurchläufe für die Grundschule. Hier kann und muss mehr gemacht werden. Konkrete Vorschläge: - Entfernen der Tramlinie und / oder nur noch Nutzung des mittleren Gleises - Einbahnstraße mit max. Tempo 20, besser noch Spielstraße / Fußgängerzone mit Anlieger frei Beschränkung. Erst zu handeln, wenn Kinder zu Schaden gekommen sein werden, ist mindestens fahrlässig...!!!	Die räumlichen Gegebenheiten in der Hirtestraße schränken deren Umgestaltungsmöglichkeiten ein. Durch die geplante Verlagerung der Tramabstellgleise wird nur noch ein Tramgleis in der Fahrbahn verbleiben, welches künftig einen größeren Abstand zum Bordstein haben wird. Im Eingangsbereich des Schulgrundstücks wird es außerdem eine Aufweitung des Gehwegs in Richtung Schulgebäude geben. Zu den genannten Vorschlägen: - Künftig soll nur ein Tramgleis in der Hirtestraße erhalten werden. - Da die Hirtestraße im Havariefall als Teil einer Wendeschleife im Tramnetz erforderlich ist, muss die Tram dort verbleiben. Unter dieser Prämisse ist eine Widmung als Spielstraße unzulässig.
118	Drängelgitter am Eingangsbereich der Schule, Abgrenzung / Absperrung zur Tram.	Ein Drängelgitter am Eingangsbereich der Grundschule in der Hirtestraße ist nicht vorgesehen, da sonst die Nutzung der Tramhaltestelle bzw. die Zugänglichkeit der Tram eingeschränkt werden würde. Der Gehweg vor dem Eingangsbereich der Schule wird auf das Schulgrundstück erweitert, um eine ausreichend große Fläche für das Ankommen und Verlassen des Schulgeländes zu gewährleisten.

119	<p>Sommerweg soll nur zur Schulwegeerschließung der neuen Grundschule und für Anliegende sowie Fuß- und Fahrradfahrende freigegeben werden.</p>	<p>Der Sommerweg dient künftig der Schulwegeerschließung zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Eine Befahrbarkeit für Anlieger wird im Bezirksamt Treptow Köpenick geprüft.</p>
120	<p>Bitte „Planstraße Elsengrund“ am Ende mit dem Privatweg verbinden, welcher vom Waldburgweg abgeht. Zugang vom Waldburgweg ins neue Viertel sicherstellen. Danke.</p>	<p>Der vorhandene Zugang vom Waldburgweg zum südlichen Rand der Siedlung Elsengrund wird erhalten bleiben. Somit kann eine Verbindung für zu Fuß gehende und Radfahrende zwischen dem Elsengrund und dem neuen Stadtquartier ausgebildet werden. Die Befahrbarkeit dieses Weges durch den MIV wird ausgeschlossen, auch um die Bestandsstraßen in der Siedlung Elsengrund verkehrlich nicht zusätzlich zu belasten.</p>
121	<p>Ein autoarmes bzw. autofreies Quartier erfordert entsprechende Car-Sharing-Angebote sowohl im Rahmen der Quartiersgaragen als auch darüber hinaus.</p>	<p>An den größeren Mobilitätsstationen sowie in den Quartiersgaragen sind Stellplätze für Fahrzeuge von Car-Sharing-Anbietern vorgesehen.</p>
122	<p>Zu wenig Parkmöglichkeiten, besonders wenn aus dem „autoarmen“ Gebiet südlich der S-Bahn Parkplätze benötigt werden, außerdem ist bei Fußballspielen von Union heute schon die Siedlung zugeparkt.</p>	<p>Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Umfeld des autoarmen neuen Stadtquartiers wird im Mobilitätskonzept im Interesse der Anwohnerschaft vorgeschlagen. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung obliegt dem Bezirksamt Treptow Köpenick.</p>
123	<p>Begrenztes Stellplatzangebot für das neue Stadtquartier wird zu einer vermehrten Parkplatzsuche in dessen Umfeld führen. Ist dort eine Parkraumbewirtschaftung vorgesehen?</p>	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 122.</p>
124	<p>Wie wird sichergestellt, dass die Parkhäuser gebaut werden? Wer soll sie betreiben, privat oder WBGs?</p>	<p>Im Zuge der Grundstücksvergabe wird auch eine finanzielle Beteiligung der Investoren an den geplanten Quartiersgaragen erfolgen. Wer die Quartiersgaragen bauen und betreiben wird, ist bislang nicht entschieden.</p>
125	<p>Wie soll die Parkplatz-Situation, besonders im Bereich Gelnitzstr., Türnagelstr., Weinbergstr. usw., geregelt werden, wenn im südlichen Bauabschnitt keine Tiefgarage bzw. Parkhäuser geplant sind?</p>	<p>Im südlichen Bauabschnitt ist nördlich des Brandenburgplatzes die größte Quartiersgarage im neuen Stadtquartier vorgesehen. Zur Parkplatzsituation in den umliegenden Quartieren siehe auch Stellungnahme zu Nr. 122.</p>
126	<p>Sie werden die Menschen nicht erziehen können, mit 2 Quartiersgaragen auf ein Auto zu verzichten. Es ist jetzt schon eine Zumutung mit der Parkplatzsituation. Und ich vermute, ihre Quartiersgaragen haben keine Kapazität für 1800 Autos, wenn man pro Wohneinheit (neu) allein nur erstmal ein Auto berechnet. Es braucht mehr Parkmöglichkeiten für Autos. Wir sind hier nicht Mitte oder Prenzlauer Berg!</p>	<p>Das neue Stadtquartier wird als autoarmer Wohnstandort mit hervorragender Anbindung an den ÖPNV beworben. Insofern wird dies vor allem Menschen ansprechen, die bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten überwiegend ohne die Nutzung eines eigenen Autos zu gestalten. Darüber hinaus befinden sich entlang der Bahnhofstraße und in der Altstadt Köpenick viele Einrichtungen des täglichen Bedarfs, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV erreicht werden können. Die Kapazität der Quartiersgaragen ist auf einen Stellplatzschlüssel von 0,2 Stellplätzen je Wohneinheit + Stellplätze für andere Nutzungen im neuen Stadtquartier (z.B. Einzelhandel und Gewerbe) ausgerichtet.</p>
127	<p>Sind die Standorte und Größen der geplanten Quartiersgaragen noch flexibel? Welche Nutzungsergänzungen sind vorgesehen? Welcher Stellplatzschlüssel gilt für die Wohnquartiere?</p>	<p>Durch den beschlossenen Rahmenplan sind die Standorte der Quartiersgaragen bereits festgelegt. Für den Entwicklungsbereich wird ein Stellplatzschlüssel von 0,2 Stellplätzen je Wohneinheit vorgesehen. Die</p>

		Quartiersgaragenaufelder sind ausreichend groß bemessen, um den aus dem Stellplatzschlüssel und der Anzahl der Wohneinheiten resultierenden Stellplatzbedarf zu decken. Zudem können in den Quartiersgaragen auch Kundenstellplätze für den Einzelhandel oder Gewerbebetriebe untergebracht werden. Ergänzende Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie oder andere verkehrs- und mobilitätsbezogene Nutzungen werden erst im weiteren Projektverlauf festgelegt und werden grundsätzlich angestrebt.
128	Hat sich schon mal jemand Gedanken über den ruhenden Verkehr gemacht, der im Märchenviertel bleibt? Bei Fußballspielen im Union-Stadion ist dort alles zugeparkt.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 122.
129	Ein Mobilitätszentrum für Räder sollte <u>unmittelbar nördlich</u> des S-Bahnhofes etwas größer sein. Das südlich geplante ist zu groß und Gärten sollen bleiben.	Das Mobilitätskonzept sieht zunächst zwei Mobilitätsstationen jeweils nördlich und südlich des Bahnhofs vor. Die konkrete Anzahl an Stellplätzen und damit auch der Platzbedarf der beiden Mobilitätsstationen werden im Zuge der weiteren Planung konkretisiert.
130	Mobilitätszentrum ist viel zu groß, dann eher unter die Erde.	Aus Kostengründen wird eine unterirdische Anordnung von Mobilitätsstationen voraussichtlich nicht in Frage kommen.
131	Der Bedarf an Fahrrad-Abstellplätzen ist seit Langen offensichtlich. Dazu sehe ich keine Angaben.	Das Mobilitätskonzept weist bereits eine größere Zahl von Mobilitätsstationen aus, die vor allem Fahrradstellplätze bereitstellen sollen. Diese werden sich nördlich und südlich des Bahnhofs Köpenick und südlich des Bahnhofs Hirschgarten befinden. Sie werden ergänzt durch die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Fahrradstellplätze auf privaten Grundstücksflächen.
132	Wie sollen die Fahrradstellplätze in die Gestaltung der öffentlichen Räume am süd-östlichen Zugang zum Bahnhof Köpenick eingebunden werden? Hier wäre ein Fahrradparkhaus mit 2 Geschossen auch für den Lärmschutz sinnvoll.	Das Mobilitätskonzept sieht am südöstlichen Zugang des Bahnhofs Köpenick eine größere Mobilitätsstation mit Fahrradabstellmöglichkeiten vor. Die genaue Konfiguration der geplanten Mobilitätsstation wird erst im Rahmen der weiteren Planung festgelegt.
133	Sichere Fahrradabstellanlagen (insbesondere am Bhf).	Das Mobilitätskonzept sieht besonders gesicherte Fahrradstellplätze an den Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten vor. Deren genaue Zahl und Standorte werden im Rahmen der weiterführenden Planung konkretisiert.
134	Die Straße am Wiesenrain wird vermehrt als Park- & Ride-Fläche für den S-Bahnhof Köpenick genutzt. Wie soll dort dem wachsenden Stellplatzdruck entgegengewirkt werden? Welche Funktion soll die Mobilitätsstation am S-Bahnhof Hirschgarten haben?	Die Mobilitätsstation am S-Bahnhof Hirschgarten soll vor allem Stellplätze für Fahrräder und für eine geringe Zahl von Car-Sharing-Fahrzeugen bereitstellen. Der Nutzung des Bahnhofsumfelds als Park- & Ride-Fläche soll durch noch genauer zu planende Maßnahmen entgegen-gewirkt werden.
135	Auf dem Aussteller „Mobilitätskonzept“ ist die Straße „Am Wiesenrain“ als „Hauptverkehrsstraße“ gekennzeichnet. Dies geht aus der Agenda (<i>Legende – Anm. Redaktion</i>) hervor. Die Belastung durch PKW ist bereits sehr hoch – trotz einer 30er-Zone, welche sich im Bereich der gesamten Strecke und darüber	Die Straße Am Wiesenrain ist als Erschließungsstraße und nicht als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Die Straße Am Wiesenrain wird im Zuge der Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ertüchtigt. Die Bauarbeiten sind

	<p>hinaus erstreckt. Die 30er-Zone besteht, weil es sich um ein Wohngebiet handelt. Statt einer „Hauptverkehrsstraße“ zu planen, sollte stattdessen eine verstärkte Verkehrsberuhigung angestrebt werden. Etwa durch eine Fahrradstraße „Am Wiesenrain“.</p>	<p>für Anfang der 2030er Jahre vorgesehen. Verkehrsberuhigende Elemente werden beim Umbau der Straße mitgedacht.</p>
136	<p><i>Ich habe den Eindruck und der hat sich auch bei der Diskussion am 03.11.2025 in der Schule gezeigt, dass die Kritiken und Bemängelungen sich hauptsächlich auf den Bereich nördlich der Bahntrasse beziehen und der südliche Teil kaum eine Rolle spielt.</i></p> <p><i>Von einem Gebietsbeiratsmitglied wurde mir erklärt, dass südlich der Bahntrasse ja kaum mit Belastungen zu rechnen sei. Dabei ist hier ist die Verkehrssituation jetzt schon extrem schwierig, bei Rückstau auf Bahnhof- und Seelenbinderstraße suchen sich die Fahrzeuge den Weg durch das Wohngebiet.</i></p> <p><i>Regelmäßig bleiben LKW dann in den schmalen Straßen hängen und müssen unter Hilfe der Polizei "Irgendwie" rückwärts wieder rausgelotst werden. Die Müllfahrer sind "Künstler", wenn sie sich ihren Weg suchen. Daher ist schon jetzt eine andere Verkehrsführung für große LKW, insbesondere mit Anhänger notwendig. Für diese Fahrzeuge sollte ein Durchfahrtsverbot für das Wohngebiet zw. Seelenbinder-, Thümagel-, Gelnitz- und Borgmannstraße erstellt werden. Selbst LKW, die Bau-schutt vom Bahnhof wegfahren versuchen sich in der "Abkürzung".</i></p> <p><i>Wenn die Bauarbeiten erst "richtig" losgehen, insbesondere um Bereich Seelenbinderstraße (z. B. Gelände "roter Netto") wird es noch schlimmer. Das Gebiet südlich der Bahntrasse ist sehr wohl durch das Bauvorhaben beeinträchtigt und jede Verbesserung ist zu begrüßen.</i></p>	<p>Das Projektteam der Entwicklungsmaßnahme hat die mit der Umsetzung der Planungsmaßnahmen verbundenen Beeinträchtigungen nördlich und südlich gleichermaßen im Blick und wird sich um deren größtmögliche Begrenzung bemühen. Sollten durch die bauausführenden Firmen dennoch besondere Beeinträchtigungen verursacht werden, bitten wir diese dem Projektteam über die Emailadresse gueterbahnhof.koepenick@senstadt.berlin.de zu melden.</p> <p>Ein Durchfahrtsverbot für große LKW in den genannten Straßen wird das Projektteam zusammen mit dem Bezirk prüfen. Ferner wird die Ostum-fahrung Bahnhofstraße für eine Entlastung der Straßen in die an Bahnhofstraße und Seelenbinderstraße angrenzenden Wohngebiete sorgen.</p>
137	<p>Fußgängerverbindung über die Gleise (Verbindung nördlicher und südlicher Bereich).</p>	<p>Ergänzend zu der Verbindung zwischen nördlichem und südlichem Teil-gebiet durch die Unterquerung der Bahntrasse (siehe Stellungnahme zu Nr. 74) ist keine Überquerung der Bahntrasse geplant, weil diese unter Berücksichtigung der Fahrstromleitungen die Trasse in ca. 7 – 8 m Höhe über-queren müsste und mit äußerst langen Rampen auf beiden Seiten der Bahntrasse verbunden wäre.</p>
138	<p>Gibt es ein Verkehrskonzept für die Umgebung?</p>	<p>Die Planung der Ostumfahrung Bahnhofstraße ist zusammen mit der West-umfahrung Bahnhofstraße Bestandteil des Köpenicker Tangentenvierecks. Für den Entwicklungsbereich wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches auch Maßnahmenvorschläge für die Umgebung des Entwicklungsbereichs formuliert. Es gibt jedoch bislang kein flächendeckendes Verkehrskonzept für das Umfeld der Entwicklungsmaßnahme.</p>
139	<p>Möglichkeiten für alternative Verkehrsangebote schaffen.</p>	<p>Im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Entwicklungsmaßnahme ist eine Fülle neuer Angebote zur Stärkung des Umweltverbunds geplant.</p>

Gemeinbedarf / Nahversorgung		
140	Es sind zu viele Kitas -3- ist übertrieben. Außerdem ist das für die Anwohner doof mit der lauten Straße, die es dann gibt.	Die Zahl der Kitas leitet sich aus den Bedarfskenndaten für die Planung dieser Einrichtungen ab.
141	Warum gibt es nördlich der S-Bahn an der Kurve Ostumfahrung einen Kindergarten? Neben Gleisen und neben Ostumfahrung. Wer möchte sein Kind dort abgeben??	Siehe Stellungnahme zu Nr. 140.
142	Ein toller Spielplatz.	Der Rahmenplan sieht mehrere Spielplatzstandorte vor. Deren genaue Ausgestaltung wird im Zuge der weiteren Planung erfolgen.
143	Grundschulneubau mit Kiezklub (Nr.4) und VHS (Nr.3) Der Zugang sollte bitte nicht mit Großkopfpflaster erfolgen. Hier gehen auch viele mobilitätseingeschränkte Menschen! Bitte behindertengerechte Zugänge bauen!	Insbesondere bei der Planung der öffentlichen Freiräume und Einrichtungen sind die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten. Im Gaswerkgelände wird es ungeachtet der Verwendung des historischen Kopfsteinpflasters einen ebenen Zugang geben.
144	Ist der Grundschulstandort nur über den Zugang Hirtestraße zu erreichen oder gibt es noch weitere Zugänge ab Schulbeginn?	Neben dem Hauptzugang der Grundschule an der Hirtestraße wird es für die Schülerinnen und Schüler einen weiteren Zugang über den Sommerweg im Osten des Schulgrundstücks geben.
145	Schule im Süden überdimensioniert, insbesondere vor dem Hintergrund Geburtenrückgang und der sich in Bau befindlichen Schule Hirtestraße.	Die Schulgröße entspricht den aktuellen bezirklichen Schulbedarfszahlen. Die geplante Gemeinschaftsschule hat einen weit über das Entwicklungsgebiet hinausreichenden Einzugsbereich. Angesichts des dort geplanten Wohnungsneubaus werden dort die Bedarfe weiter steigen.
146	Warum wurde Netto geschlossen? Keine Bauarbeiten seitdem und keine Einkaufsmöglichkeiten für ältere Menschen. Derzeit Unterversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten.	Die Schließung des Nettomarkts erfolgte auf Wunsch des Grundstückseigentümers frühzeitig, um sicherzustellen, dass es keine Verzögerungen bei der Beräumung des Grundstücks gibt. Ungeachtet der Schließung des Nettomarktes gibt es gegenwärtig noch in geringer Entfernung einen weiteren Nahversorger südlich der Seelenbinderstraße.
147	Es gibt hier eindeutig zu wenig Einkaufsmöglichkeiten für Lebensmittel. Es wäre anzuregen, wenigstens 1 Discounter hier zu haben.	Am bisherigen Standort des Discounters Netto wird auch in dem dort bestehenden Neubau wieder ein Nettomarkt angesiedelt.
148	Sportflächen (Schule) auch am Wochenende öffentlich zugänglich machen.	Eine Öffnung der Schulsportflächen am Wochenende wird angestrebt.
150	Leider habe ich keine Schwimmhalle gesehen. Hat man dies nicht „auf dem Schirm“ gehabt oder grundsätzlich ausgeschlossen? Schwimmunterricht sehe ich als sehr wichtig an. Ansonsten eine sehr gute Planung. Die neue Grundschule mit der Bibliothek ist sehr schön.	Eine Schwimmhalle ist nicht Bestandteil der Planung für den ehemaligen Güterbahnhof Köpenick. Die nächstgelegene Schwimmhalle befindet sich im Allende-Viertel und ist mit dem Fahrrad sowie mit einer direkten Buslinie gut erreichbar.

151	Nach meiner Meinung ist es wichtig, dass das Zentrum von Köpenick um die Bahnhofstraße und dem neuen Wohnquartier Güterbahnhof (1700 Wohnungen, ca. 4000 neue Einwohner) auch eine Schwimmhalle bekommt.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 150.
152	Wann bzw. in welchen Planungsschritt wird über die Standorte von Polizei, Rettungskräften, ärztlicher Versorgung und Ähnlichem entschieden?	Siehe Stellungnahme zu Nr. 36.

Sonstiges		
153	Die mit dem Neubau Bahnhof Köpenick entstandenen großen Sichtbetonwände werden, wenn nicht künstlerisch planmäßig eine Gestaltung erfolgt, durch Graffiti-Schmierereien verunstaltet. Bei dieser großen Fläche wäre das ein Skandal! (Eingangssituation Köpenick)! Handeln Sie sofort!	Für den Bau und den Unterhalt der Bahnanlagen ist die Deutsche Bahn zuständig.
155	Wie wird die Wärmeversorgung im Gebiet gesichert? Ist dafür im Straßenraum gegebenenfalls Platz vorgesehen, inklusive Revisionen usw.?	Ein Energieversorgungskonzept auf Basis dezentraler Wärmeversorgungsnetze wird gegenwärtig erarbeitet. Die in dem Konzept empfohlenen Maßnahmen werden im Zuge der Bauarbeiten mit umgesetzt. Sie sind in das Erschließungsnetz integrierbar.
156	Räumlichkeiten für Aktive, Initiativen, Vereine, Arbeitsgemeinschaften und unkommerzielle Gruppenanliegen müssen unbedingt kostenlos für die Anwohnenden nutzbar sein, sonst ist es mit der lebendigen Demokratie nur Fassade.	Die Gemeinbedarfseinrichtungen sollen auch für lokale Initiativen und Vereine nutzbar sein. Zunächst wird die Nutzung durch zivilgesellschaftliche Akteure für das Vor-Ort-Büro der Entwicklungsmaßnahme geprüft und im Anschluss entsprechende Vergaberegeln erarbeitet.
157	Nutzung des Vor-Ort-Büro durch Vor-Ort-Bürgergruppen ermöglichen.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 156.
158	Bitte Jazzkeller o.ä. im ehemaligen Gaswerkareal vorsehen!	Die Gebäude auf dem Gaswerkareal sind nur teilweise unterkellert. Die Kellerräume unterliegen auch dem Denkmalschutz und sind weder hinsichtlich ihrer Größe noch aufgrund ihrer geringen Deckenhöhe für Veranstaltungen geeignet.
159	Warum schließt der Köpenicker Hof? Erfreute sich großer Beliebtheit.	Der Köpenicker Hof schließt aus betriebswirtschaftlichen Gründen. Zudem wird der südliche Bereich des ehemaligen Gaswerks in den kommenden Jahren denkmalgerecht saniert und im Anschluss einer soziokulturellen Nutzung zugeführt. Die Integration von gastronomischen Angeboten wird angestrebt.
160	Der Köpenicker Hof darf nicht sterben, Der soll bleiben. Bitte.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 159.
161	Erhöhung Gastronomieangebote im Norden.	Im Bereich des Gaswerkareals wird eine an die Gemeinbedarfseinrichtungen angegliederte gastronomische Nutzung angestrebt.
162	Wunsch nach einem Café (Rooftop mit Blick zum Müggelturm und gegebenenfalls zum Fernsehturm).	Die aufzustellenden Bebauungspläne werden gastronomische Nutzungen grundsätzlich ermöglichen. Ein Café als Rooftopbar ist wünschenswert, jedoch immobilienwirtschaftlich in der Regel schwer umsetzbar und daher bereits in mehreren Hochhäusern in Berlin gescheitert. Dennoch werden wir den Hinweis in die weitere Planung mit aufnehmen und in die Verhandlungen mit künftigen Bauträgern mit einbringen.
163	Bitte unbedingt die Gärtnerei in Richtung Hirschgarten erhalten (geplant bis 2031)!	Die Betriebsfläche der Gärtnerei ist für die Umsetzung der erforderlichen Ausgleichmaßnahmen erforderlich.

164	Wir, die Toyota würden gerne bestehen bleiben. Erstens um unseren Arbeitsplatz zu behalten. Zweitens, weil wir einen großen Kundenstamm in Köpenick und Umgebung haben. Leute / Händler zu vertreiben, hat nichts mit Nachhaltigkeit und Fairness zu tun!	Für die Weiternutzung des für Toyota genutzten Betriebsgeländes wurde bereits vor mehreren Jahren ein städtebauliches Neuordnungskonzept unter Beibehaltung des Kfz-Handwerksbetriebs erarbeitet. Dessen Umsetzung wurde jedoch vom Grundstückseigentümer nicht weiterverfolgt.
165	Was passiert auf dem Gelände ehemals Pitstop (abgerissen)?	Die Standorte aller Kfz-Handwerksbetriebe im südlichen Entwicklungsgebiet werden schrittweise städtebaulich im Sinne des Wohnungsbaus neu geordnet.
166	Wann ist südlich der Seelenbinderstraße mit der Beendigung der derzeitigen Nutzungen zu rechnen?	Über den Zeitpunkt zur Beendigung der dortigen Nutzungen entscheiden die Grundstückseigentümer. Diese treffen die Entscheidung in Abhängigkeit vom Fortschritt des Bebauungsplanverfahrens.
167	Wie sollen die beiden denkmalgeschützten Gebäude im Süden des Bahnhofs Köpenick künftig genutzt werden?	Über die Nutzung dieser Gebäude ist noch nicht entschieden. Es wird gegenwärtig untersucht, ob eine Gemeinbedarfsnutzung in Betracht kommt.
168	Wie sieht das Sicherheitskonzept für die öffentlichen Räume, vor allem den nördlichen Bahnhofsvorplatz, aus?	Wie für andere öffentliche Räume wird es für die Bahnhofsvorplätze kein gesondertes Sicherheitskonzept geben. Allerdings wird die künftige Gestaltung dieser urbanen Plätze das Sicherheitsempfinden der sich dort Aufhaltenden berücksichtigen.

Legende

Fragen/Hinweise aus der Ausstellung

Fragen/Hinweise aus www.mein.berlin.de

[Fragen/Hinweise aus der Informationsveranstaltung](#)