



Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Dokumentation der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern

im Rahmen der Informationsveranstaltung am 11.09.2020 und der Online-Beteiligung vom 09.11.2020 bis zum 06.12.2020

Vorbemerkung

Aus den im Folgenden in Tabellenform dokumentierten Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger zu den Planungen im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme sind zahlreiche wertvolle Beiträge für die laufende und künftige Planung zu entnehmen.

1. Einige der Kommentare konnten bereits in die aktuelle Planung einfließen.
2. Eine größere Zahl an Hinweisen wird erst in einem späteren Bearbeitungsstadium zu prüfen bzw. zu berücksichtigen sein, wenn die Planung einen entsprechenden Konkretisierungsgrad erreicht hat.
3. Etliche, teilweise kritische Anmerkungen bedürfen einer weiteren Klärung im Rahmen künftiger Beteiligungsveranstaltungen.
4. Die Dokumentation enthält auch eine Reihe von Aussagen, in denen die Entwicklungsmaßnahme oder wesentliche Teile davon grundsätzlich abgelehnt werden und auf deren Inhalt im weiteren Verfahren daher nicht näher eingegangen werden kann.

Die Hinweise der Kategorien 1 - 3 von insgesamt über 300 im Rahmen der Informationsveranstaltung und der Online-Beteiligung in 2020 eingegangenen Kommentaren werden der besseren Übersicht halber zusammengefasst und in Themenblöcke gegliedert

Auswertung der Beteiligungshinweise

In das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen zur Entwicklungsmaßnahme wurden bereits diejenigen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger einbezogen, die im Rahmen der Beteiligungen im Jahre 2017 genannt worden waren. Auf dieser Basis erfolgt seither eine schrittweise Vertiefung und Fortschreibung der Planung. Dementsprechend konnten zwischenzeitlich zahlreiche Anregungen der Bürgerschaft berücksichtigt werden.

Werkstattverfahren

Die im folgenden Überblick benannten, aus den dokumentierten Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger abgeleiteten Punkte sollen in die Erarbeitung der Planungsvorgaben für das im Jahr 2022 vorgesehene städtebauliche Werkstattverfahren einfließen. Es wird die Qualifizierung der Rahmenplanung zum Ziel haben und auch die Prüfung bzw. Untersuchung thematischer und räumlicher Schwerpunkte im Kontext der künftigen Entwicklung umfassen.

Das Werkstattverfahren soll auf Basis von konzeptionellen Beiträgen mehrerer interdisziplinärer Planungsteams der Fachrichtungen Stadt-, Landschafts- und Mobilitätsplanung durchgeführt werden. Für das Verfahren einschließlich der Festlegung der Planungsvorgaben ist eine kontinuierliche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger geplant. Zur Mitwirkung an diesem Prozess sind alle Interessierten eingeladen. Über die einzelnen Beteiligungsschritte wird rechtzeitig informiert werden.

Gesamtplanung, Ziele, Städtebau

- Abstufung der Bebauungsdichte von Westen nach Osten nördlich der Bahntrasse unter Berücksichtigung der aufgelockerten Bebauung von Siedlungsgebieten, Hochpunkte als Ausgleich für geringere Bebauungsdichte in Teilgebieten.
- Berücksichtigung von Nutzungskonflikten im Umfeld der Schulstandorte.
- Kleinteilig zonierte Nutzungsmischung von Arbeiten, Wohnen, Versorgung und Erholen - auch innerhalb der Gebäude, soweit Lärmschutzerfordernisse dies zulassen.
- Gliederung des Neubauquartiers durch miteinander vernetzte Grünzüge.
- Sicherung von ausreichend großen Grünflächen im Neubauquartier, um die ortstypische Durchgrünung als Merkmal zu erhalten sowie Ausgleichflächen für die Versiegelung an anderer Stelle bereitzustellen und den Klima- und Artenschutz zu gewährleisten.



Wohnungsbau

- Sicherung bezahlbaren Wohnraums.
- Vielfalt von Wohnungsgrößen und -eigentumsformen im Interesse einer sozialen und altersbezogenen Durchmischung der Bewohnerschaft.
- Kleinräumige Mischung von Wohnen sowie wohnverträglichen gewerblichen und gemeinbedarfsorientierten Nutzungen.
- Integration von Wohnformen für Studierende.

Gemeinbedarf, Kultur, Nahversorgung

- Ausgleich von Versorgungsengpässen bei sozialen Einrichtungen im Interesse einer sozialen und generationsübergreifenden Mischung der künftigen Bewohnerschaft.
- Umnutzung denkmalgeschützter Gebäude des ehemaligen Gaswerks Köpenick durch soziale und kulturelle Einrichtungen.
- Verteilung der sozialen Einrichtungen über das gesamte Neubauquartier.
- Dezentrale Verteilung von Nahversorgungseinrichtungen unter Einbeziehung von Einrichtungen der Gesundheitsversorgung.

Grün- und Freiflächen

- Ausreichend bemessene Ausgleichsflächen und ökologische Rückzugsräume unter anderem nordöstlich der Bahnanlagen.
- Keine Versiegelung von Freiflächen und geringstmöglicher Versiegelungsgrad auf Erschließungsflächen.
- Vielfältig nutzbare Grünflächen, zum Teil im Biotopverbund.
- Einbeziehung von Dachflächen und Fassaden in die Begrünung.
- Sammlung, Versickerung und Verdunstung des gesamten im Entwicklungsbereich anfallenden Regenwassers innerhalb des Gebiets gemäß dem "Schwammstadt-Prinzip".
- Beachtung und weitgehende Freihaltung der Kaltluftschneisen.
- Mittelfristiger Erhalt und langfristige Verlagerung der Kleingärtenflächen im Norden von Thürnagel- und Gelnitzstraße.
- Konzentration der Baugebiete auf den westlichen Bereich der Entwicklungsmaßnahme in geringer Entfernung zum Bezirkszentrum, erweiterter Erhalt von Grünräumen im Osten der Entwicklungsmaßnahme.
- Umfassender Bodenabtrag wegen eingeschränkter Tragfähigkeit für Bebauung sowie lokal begrenzter Schadstoffbelastungen.

Verkehr und Mobilität

- Förderung des Verzichts auf Nutzung des eigenen Autos innerhalb des Gebiets durch attraktive alternative Mobilitätsangebote für alle Altersgruppen sowie Bewohnerparkplätze in Quartiersgaragen.
- Weitgehend autofreies Neubauquartier mit eingeschränkter Zufahrtsmöglichkeit zu jedem Grundstück für Liefer-, Ver- und Entsorgungs- sowie Umzugsverkehr.
- Planung zweier größerer zentraler sowie mehrerer kleiner Mobilitätsstationen mit Sharingangeboten für Kfz und vor allem für Zweiräder.
- Ausreichend dimensionierte und regelkonforme Radverkehrsanlagen einschließlich zentraler und auch dezentraler Radabstellanlagen.
- Verzicht auf Parkplätze für Pendler an den Bahnhöfen.
- Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze.
- Einbeziehung der an die Entwicklungsmaßnahme angrenzenden Quartiere in das gebietsbezogene Verkehrskonzept.
- Elternhaltestellen im 200-Meter-Radius der Schulen anstelle von Haltemöglichkeiten in deren unmittelbarer Nähe.
- Umbau der Hirtestraße mit Verbesserung der Bedingungen vor allem für den Fuß- und Radverkehr.
- Hohe Priorität für Lärmschutz, vorzugsweise durch städtebauliche Maßnahmen.



Beteiligung

Die eingegangenen Hinweise zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger am Planungsprozess sind im Folgenden zusammengefasst und fließen in die Weiterentwicklung des Beteiligungskonzepts zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein:

- Kontinuierliche Beteiligung von Institutionen, öffentlichen Einrichtungen, Vereinen und Einzelpersonen im Rahmen eines abgestuften Beteiligungskonzepts über die gesamte Dauer des Entwicklungsprozesses.
- Regelmäßige Bereitstellung analoger und digitaler Informationsgebote.
- Ausführliche Information zu Bewerbungsmöglichkeiten sowie zur Wahl des Gebietsbeirats Anfang 2022.



Übersicht der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern

Die Hinweise in Normalschrift entstammen den Vor-Ort-Veranstaltungen.

Die kursiv gesetzten Hinweise wurden im Rahmen der Online-Beteiligung gegeben.

Nr.	Einzelhinweise	Gesamtplanung, Ziele, Städtebau	Wohnungsbau	Gemeinbedarf, Kultur Nachversorgung	Grünes Quartier, Nachhaltigkeit	Verkehr und Mobilität	Bürgerbeteiligung
Gesamtplanung, Ziele, Städtebau							
1	Wie sieht der Lärmschutz an der Schule für unmittelbare Bewohner Gelnitz- / Thürnagelstraße aus? Wie lange ist die Bauzeit vorgesehen?						
2	Bitte drauf achten, - dass am S-Bahnhof Hirschgarten Schallschutz hergestellt wird - dass er nicht zum Drogenumschlagplatz wird (wegen Fluchtweg über S-Bahn-Unterführung in den Wald)						
3	Wunsch nach geringer Dichte im östlichen Bereich des Stellingdamms. Weitere Durchgestaltung der neuen Wohnbebauung am Stellingdamm ist gewünscht.						
4	Idee / Anregung für Hochpunkte, um Wohnungsbaudichte beizubehalten.						
5	Wohnungen nicht so eng an der Bahntrasse planen. Viel zu nah in den Aufzeichnungen! Wo bleiben zu erhaltende Grünzüge?						
6	Zu dichte Bebauung gegenüber Beamtenwohnungsverein Berlin (5 m Abstand).						
7	Zur Wohnungsplanung auf Schrebergärten, Rückseite Gelnitzstr. 3-15 ! Der Abstand insgesamt, auch zur vorbeifahrenden S- bzw. Regionalbahn ist viel zu gering! Das ist keine Wohnqualität mehr, auch für die schon Anwohnenden! Wo bleibt der zu erhaltende Grünzug? (durch die Schrebergärten gewährleistet !!!)						
8	Bebauung abflachen Richtung Denkmal-Siedlung nördlich der Bahn → "Niemals höher als der Nachbar."						
9	Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und Schulen vermeiden. Grünstreifen mit Bäumen dazwischen einfügen.						
10	Soziale Mischung						
11	<i>Zu beachten ist, dass hier keine bloße Wohnstadt/-statt entsteht. Demzufolge müssen Flächen für soziale Projekte reserviert sein, die gern auch von „privaten“ Investoren angekauft werden sollten</i>						

12	<p><i>Vielfalt finde ich wichtig. Meine Angst ist, dass hier ein soziales Ghetto entsteht. Die Dichte der Besiedlung, die Geschosshöhe (bis zu 6 Stockwerke, richtig?), der Umstand, dass keine Autos vorm Haus geparkt werden können und der ohnehin schon vorgegebene Anteil an Sozialwohnungen legen auf jeden Fall nahe, daran zu denken.</i></p> <p><i>Aus diesem Grunde möchte ich folgende Anregung einbringen: Wie wäre es, wenn Sie mindestens ein Haus als Studentenwohnheim ausweisen? Das bringt ein wenig Vielfalt und Bildungsbürger ins Quartier und kann Köpenick Nord eigentlich im Sinne einer gewissen Durchmischung ganz gut tun. Für Studierende dürfte die Lage aufgrund der guten Verkehrsanbindung zur HTW in Schöneweide und Karlshorst oder auch zur HU in Adlershof oder auch in Mitte auch interessant sein, zumal im Innenstadtbereich bezahlbarer Wohnraum auf dem freien Wohnungsmarkt für Studierende knapp geworden ist. Das wäre nach meinem Empfinden eine Vielfalt, die dem Quartier gut tun würde. Und mit Studierenden käme dann evtl. auch ein Café oder eine Bar in die Gegend die über das Niveau und den Einrichtungsstil einer Eck-Kneipe hinausgeht.</i></p>						
13	<p><i>Durch die Bebauung und Versiegelung des Bodens wird sich die thermische Belastung lokal erhöhen (VU-Bericht S. 100). Durch die Bebauung entsteht ein "Kessel", der die Durchlüftung des Areals erschwert bzw. unmöglich macht. Die Lärmbelästigung durch den Straßen- / Bahnverkehr ist jetzt schon so hoch, dass der Orientierungswert der DIN 18005 für Wohngebiete an keiner Stelle des Planungsgebietes eingehalten wird. Dazu soll noch die neue Ostumfahrung der Bahnhofstrasse die überörtlichen Verkehrsströme "bündeln" und die neuen Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr freihalten. Genau das Gegenteil wird erreicht.</i></p> <p><i>Jeder Stadt/Verkehrsplaner weiß, wo eine neue Straße entsteht, wird der Verkehr verstärkt. Damit werden alle Anwohner durch die neuen Verkehrsströme belästigt. (Abgase und Lärm). Der angedeutete Straßenverlauf (Abb. 87) führt direkt durch das Wohnquartier. Verkehrsberuhigung ist das sicher nicht. Die geplanten Schulen an der Gelnitzstraße mit Sportplatz werden für die Anwohner durch den zu erwartenden Lärm eine Zumutung und sind so nah an den Wohngebäuden baurechtlich in Frage zu stellen. Wo ist da der Lärmschutz berücksichtigt?</i></p> <p><i>Das geplante Punkthaus (Hochhaus ?) Ecke Gelnitzstraße/ Seelenbinderstraße, jetzt "Netto" zerstört das Wohnensemble, das unter Denkmalschutz steht. Wie auf Seite 249 festgestellt wird, werden die Bahnflächen im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes einschließlich S-Bahnhof Hirschgarten nicht in das Entwicklungsgebiet einbezogen, da betriebsbedingt notwendig. Das ist eine gemeinsame Vorgabe des zuständigen Senats für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu einem frühen Zeitpunkt (S.201). Hier haben wohl Lobbyisten mitgewirkt.</i></p> <p><i>Den Anwohnern (VIPs), mit großen Grundstücken kann eine Bebauung vor ihren Grundstücken "Am Wiesenrain" wohl nicht zugemutet werden, sie bekommen auch noch den Stadtteilpark vor ihre Grundstücke. Wie wird mit den im Baugebiet vorhandenen, nicht schützenswürdigen Tieren umgegangen? Werden die entsorgt? Von den Grünflächen bleibt nur wenig übrig, die Ausgleichflächen sind eher eine Alibiveranstaltung, zumal der Kurpark in Friedrichshagen, mit seinen alten Baumbestand auch als Ausgleichfläche ausgewiesen wird.</i></p> <p><i>Die benötigten Parkplätze/Parkhäuser finden in dem Projekt keine Berücksichtigung, obwohl bei der Info-Veranstaltung der Bau von 2 Parkhäusern am Bahnhof Köpenick und 1 Parkhaus am Bahnhof Hirschgarten in Aussicht gestellt wurde. Kindergärten und Spielplätze sind ebenfalls nicht berücksichtigt.</i></p>						



14	<p><i>Im Hinblick auf die Ziele der Gebietsentwicklung sind auf dem Plan der Verbund diversifizierter - zum Teil intensiv genutzter, zum Teil naturbelassener - Grün - und Freiflächen nicht zu erkennen: Der Sportplatz zum Beispiel wird unmittelbar an das Grundstück der vorhandenen Häuser geplant. (Hier wären mindestens 20 Meter Zwischenstreifen Grün notwendig, das " naturbelassene Grün " ist bereits hier in hohen Bäumen bzw. Sträuchern des ehem. Güterbahnhofs vorhanden.) Zwischen Bahn und vorhandenen Häusern (z.B: hinter der Gelnitzstraße) werden Gärten genutzt, was gleichzeitig zum Wärmeeffekt-Ausgleich beiträgt. Warum diese Gärten bebauen? Der geplante "Gleispark" dagegen könnte doch noch einen Häuserblock aufnehmen, zumal gerade dort auf der anderen Gleisseite Wald ist, der Übergang ist vorhanden. Warum werden alle Häuser - hier ist auch die Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs gemeint - so dicht neben der Bahn geplant? Warum ist kein breiter Streifen " naturbelassene Freifläche " dazwischen? Trotz Schutzwand ist die Bahn erfahrungsgemäß zu spüren und zu hören</i></p>						
15	<p><i>Gegen den Bau auf der Güterbahnhofbrache habe ich nichts, wenn ein breiter Grünstreifen zu den Häusern in der Gelnitzstraße bleibt</i></p>						
16	<p><i>Das gezeigte Foto verfälscht leider die Realität. Warum haben Sie nicht die Häuser der Gelnitzstraße gezeigt, die völlig eingebaut werden sollen?</i></p>						
17	<p><i>Dass die Anwohner in der Gelnitzstraße 3-17 durch 2 Wohnblöcke auf dem Streifen der Kleingärten, welches eine unzumutbare Verdichtung zwischen den vorhandenen Häusern (100 Jahre alt) und den Bahnschienen bedeutet, das letzte Stück Grün verlieren sollen, geht gar nicht. In diesem Grünstreifen halten sich so viele Vogelarten wie Meise, Rotkehlchen, Specht, Kleiber usw. und anderes Kleingetier wie Zauneidechsen, Eichhörnchen, Marder und Waschbär auf. Der Erhalt dieses Grünzuges zwischen der Bahn mit Güterverkehr, Regionalbahn sowie S-Bahn ist unbedingt notwendig. Der Abstand zu den Kleingärten ist teilweise nur 5 m, und die Gärten sind nur 15 m breit. Auch die jetzt schon prekäre Parkplatzsituation, welche noch durch hinzukommende Pendler immer weiter verschärft wird, kann nicht befriedigend gelöst werden. Ebenfalls weist der geplante Sportplatz (Gelnitzstraße 15-19) keinen ausreichenden Abstand zu den Häusern auf. Es sollten mindestens 20 m, wenn nicht mehr als Grünstreifen mit Bäumen und Sträuchern erhalten oder geplant werden. Als Alternative kann der geplante Gleispark in Hirschgarten zur Bebauung vorgesehen werden. Gegenüber ist ein großes Waldstück, S-Bahn Anschluss ist auch vorhanden.</i></p>						
18	<p><i>Meines Erachtens wird beim Planen dieser Testbebauung (!) zwischen Bahnstrecke mit Querstraße Elcknerplatz und Gelnitzstraße nicht beachtet, dass es noch ein erhebliches Gefälle als auch einen kleinen Grünstreifen in Form von Kleingärten gibt. Sollte jetzt auf dieses schon dichte Gelände noch ein Querriegel hinzukommen, dann ist fraglich, wo sich dann der geplante Grünstreifen als auch Wegezugänge/ Straßenanbindung, Lärmschutzwand befinden sollen. Dieser Querriegel findet in der Realität keinen Platz.</i></p>						
19	<p><i>Gemeinbedarfsflächen sind sicherlich notwendig, die Grobplanung lässt jedoch keinen (Lärm-)Schutz gewachsener Strukturen erkennen. Ungedeckte Sportflächen oder Schulhöfe gehören nicht neben 100 Jahre alte Wohnblöcke. Das in den 20er Jahren geschaffene Wohnen mit Begleitgrün muss durch Querriegel o. ä. sinnvoll abgeschirmt werden. Ebenso ist die Frage der Blockrandbebauung zur Bahn klärungsbedürftig, Lärmschutzwand hin oder her.</i></p>						

20	<i>Auf oben zu sehender Karte steht: "Städtisch geprägt". Das betrifft auch die Rückseite der Gelnitzstraße 3 bis 17. Neu geplanter Wohnblock bedeutet hier eine unzumutbare Verdichtung im Hinblick auf den Schutz vorhandenen Wohnens. Meines Erachtens sind der neu geplante Häuserblock (sollte aus der Planung genommen werden), vorhandene Häuser, anliegende Bahnschienen, kommender Regionalbahnhof hier auf engstem Raum unhaltbar!! Zu kleine Abstände zueinander beinhalten auch Vernichtung jahrelang gewachsener Bäume.</i>						
21	<i>Diese Planung lässt keinen Platz für Grünflächen. Die Anwohner werden bis auf den letzten Zentimeter zugebaut.</i>						
22	<i>Ich hoffe sehr, auch im Sinne der Anwohner, dass die geplante Bebauung hinter der Gelnitzstraße 3 - 17 gutachterlich vertieft (und verworfen) wird. Diese Bebauung wäre eine unzumutbare Verdichtung auf engstem Raum. Siehe auch den Beitrag vom 18.11.20 unter Station 1, Wohnen und Städtebau - ein Quartier der Vielfalt</i>						
23	<i>Sie planen und versagen den Anwohnern gegen den Standort der Schule Einspruch zu erheben. Es gibt keine Lärm-schutzzone</i>						
24	<i>"Aufgabe des städtebaulichen Testentwurfs ist es, auszuloten, welches Bauvolumen sich auf Basis des Strukturkonzepts und mit Blick auf das Umfeld realisieren lässt." Das heißt, es wird jetzt getestet, wie schnell alle Anwohner dagegen sind und das Projekt wird nicht gebaut oder soll es bedeuten, dass gebaut wird und im Nachgang, bei offensichtlich eintretendem Misslingen, alles wieder abgerissen wird? Wohl kaum! Diese extrem volle Bebauung spricht vollständig gegen das Wesen des Bezirks Köpenick! In Station 3: Grünes Quartier - Von der Fassade bis zum Stadtteilpark (1/2) wird dieser Bereich mit "grüne Wege-verbinding" bezeichnet. Das ist schlichtweg zu wenig!! Ohne Querbebauung direkt südlich der S-Bahn hinter Gelnitzstraße 3 bis 17 wäre dies machbar.</i>						
25	<i>Querriegel zwischen Bahn und den Häusern der Gelnitzstr. 3 bis 17 ist eine Unzumutbarkeit. Geländegefälle, Lautstärke, Aussicht auf Lärmschutzwand, extremst verdichteter Raum wären das Ergebnis. Und das für eine Testbebauung in Köpenick? Zwischen Straßengraben und Scholle soll ein Grünstreifen 50 cm breit sein, soll das dann hier auch so werden? Auch die Stadtbebauung in Köpenick trägt die Eigenschaft zum "grünen" Bezirk Köpenick zu gehören. Das soll doch auch hier so bleiben!!!!</i>						
26	<i>Dem Kommentar vom 17./18.20 (... u.a. sollte die unzumutbare Verdichtung durch hier neue Bebauung zwischen den vorhandenen Häusern Gelnitzstraße 3 - 17 (über 100 Jahre alt) und den Bahnschienen auf engstem Raum aus der Planung gestrichen werden.)</i>						
27	<i>Bereits am Ende der Veranstaltung "Bürgerwerkstatt" bezüglich Alter Güterbahnhof Köpenick am 19. September 2017 sowie zur Ortsteilkonferenz am 14.04.2018 zielten bereits sehr viele Bürgermeinungen auf den Erhalt der Schrebergärten der Bahnwirtschaft als Grünzug. Warum muss ich annehmen, dass Diskussionen diesbezüglich nur als "Feigenblatt" dienen und die Bürgermeinungen nicht ernst genommen werden bzw. keine Auswirkungen haben? Vorliegende Planung weist ohne Einschränkung eine Bebauung auf oben genannter Fläche auf: Betroffen sind hier die Thürnagelstraße 29, Gelnitzstraße 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, wo die Häuser des Beamtenwohnungsvereins Köpenick aufgrund der Bauweise sogar punktuell nur ca. 5 Meter Abstand zu den Gartenparzellen bzw. zum Güterbahnhof-gelände aufweisen. An genannten Stellen sind die Gärten nur ca. 15- 18 Meter tief, dann verläuft die Güterbahnstraße anschließend verlaufen die Gleise von Regionalbahn und S -Bahn</i>						

	<p><i>Der Wärmeeffekt in einer Stadt mit Verdichtung dieser Größe wurde hier nicht berücksichtigt, zumal parallel S -Bahn und Regionalbahn verlaufen (s.o.) und der Regionalbahnhof mit zusätzlichen Zugängen gebaut wird. Ein angemessener Grünzug / Biotop wirkt als Thermostat! Die unzumutbare Verdichtung durch die geplante Bebauung zwischen den vorhandenen Häusern (über 100 Jahre alt) und den Bahnschienen auf engstem Raum (s. auch Plan z.B. hinter der Gelnitzstraße) sollte grundsätzlich aus der Planung gestrichen werden. Als Alternative könnte der geplante "Gleispark" Nähe Bahnhof Hirschgarten für Wohnungen vorgesehen werden, zumal auf der anderen Gleisseite dichter Wald ist (Übergang vorhanden).</i></p> <p><i>Die Nähe des geplanten Sportplatzes (hinter Gelnitzstraße 15 - 19) zeigt keinen angemessenen Abstand zu den Wohnbauten auf. Es sollten mindestens 20 m (oder mehr?) als Grünrand mit vorhandenen Bäumen und Sträuchern erhalten bleiben. weiterhin stehen hier lebende Tiere wie Grünspecht, Zauneidechse und Erdkröte unter Naturschutz (s. NABU). Die weitere vielfältig vorhandene Tierwelt, vertreten durch Rotkehlchen, verschiedene Meisen- und Specht-Arten, Amsel, Sprosser, Eichhörnchen, Fuchs, Marder... sollte durch die Wahrung umgebenden Baum- und Strauchgrüns in vorhandenen Gärten sowie in den Randflächen des Güterbahnhofs nahe der Wohnbauten erhalten bleiben.</i></p> <p><i>Der Erhalt oben genannter Grünflächen ist ein natürlicher Schutz vorhandenen Wohnens, das sowieso schon beeinträchtigt wird durch die nahe Bahn und den kommenden Güterbahnhof. Den oben genannten Ausführungen sich an die Bewohner der Gelnitzstraße 2, 3, 5, 7 und 9.</i></p>						
28	<p><i>Ich sehe das ganz genauso. Die Lärmbelastung der Güterzüge ist schon recht enorm hoch, vor allem sehr störend am Abend und der Nachtruhe. Eine Schallschutzmauer wäre wirklich von großem Vorteil, wenn uns jetzt auch noch das bisschen Grün genommen wird, hat man ja das Gefühl in der City zu wohnen.</i></p> <p><i>Ich bin in Köpenick geboren und lebe schon seit 45 Jahren hier, hatte auch nie das Bedürfnis wegzuziehen, weil es hier so schön grün ist. Wenn Sie jetzt hier noch Häuser vor unserer Nase setzen, ist das sehr erstickend. Nicht auszudenken wenn uns auch noch die einzige nahegelegene Einkaufsmöglichkeit Netto-Supermarkt genommen wird!! Wo soll man denn dann noch vernünftig einkaufen gehen? Kaufland ist zu weit zu Fuß und schwer zu tragen, der Supermarkt neben Getränke Hoffmann ist Schrott und im Forum ist auch sehr ungünstig, seinen Einkauf durch das gesamte Forum zu schleppen, weil Rewe unten hinten im Erdgeschoss liegt.</i></p> <p><i>Also, ich bitte Sie auch inständig darum, uns unser Grün zu lassen!!! Biosphäre, Insektenschutz, Tiere brauchen auch ihren Lebensraum, Artenschutz, Tierschutz, und vor allem: Wer denkt eigentlich an unsere Rentner? Immerhin sind die es gewesen, die uns im 2. Weltkrieg geholfen und alles wieder aufgebaut haben. Wieso wird ihnen das Leben jetzt auch noch schwer gemacht?</i></p> <p><i>Warum nutzt man als neue Schule nicht das Gebäude wo die Ninja Hall (Seelenbinder Str. 129/157) drin ist? Sieht doch schon aus wie eine Schule und auf dem Gelände von MCF Motor Company gegenüber des Bowling Centers könnte prima ein Sportplatz hin. Bus-und Straßenbahnhaltestelle direkt vor der Tür für die Kids, das ist doch ideal und uns bliebe der geliebte Supermarkt!</i></p>						

29	<p><i>"Überschaubar dimensionierte Gebäude und ihnen zugeordnete Freiflächen begünstigen darüber hinaus ein nachbarschaftliches Miteinander"...ich sehe kaum "Grün", wenn das die zugeordneten!!! Freiflächen sein sollen, die ja nicht mal miteinander verbunden sind für ein nachbarschaftliches Miteinander. Und ich frage mich ernsthaft, wer da direkt an der Bahn wohnen möchte, es ist doch jetzt schon laut und die Gläser im Schrank klappern, wenn der Güterzug vorbeikommt. Das habe ich bisher gern in Kauf genommen, da es jetzt noch wirklich grün ist und im Hof der Fuchs wohnt und das Eichhörnchen fleißig Nüsse in seinen Kogel bringt.</i></p> <p><i>Und wie kommen denn 1.300 Beschäftigte zu den neuen 1.300 Arbeitsplätzen an den östlichen Rand von Berlin? Mit Fahrrad, weil es sich Planer so vorstellen. Vielen Dank, da tragen Sie enorm zum guten nachbarschaftlichen Miteinander bei.</i></p>						
30	<p><i>Grünblick in die Ferne und Vogelgezwitscher ade! Es befindet sich derzeit ein wildgewachsener Wald/ Park auf dem ehemaligen Güterbahnhof dieser wird von beispielsweise Rehen, Wildschweinen, Vögeln und vielen anderen Lebewesen genutzt. Mit ihrer geplanten Baumaßnahme entfällt nun dieser Lebensraum und unsere Lebensqualität wird sich durch Klimaerwärmung und Lärmemission (Schule) erheblich verschlechtern. Bitte planen Sie als Kompromiss einen mindestens 50 m breiten Grünstreifen sowie den Erhalt des Baumbestandes entlang der Grundstücksgrenze zum BWV zu Köpenick ein. Und nicht wie jetzt gedacht den Sportplatz direkt am Zaun.</i></p> <p><i>Parkplatz-Situation: Wie lebt der Köpenicker? Wir sind sehr naturverbunden, es gibt keine Kneipen/ Bar/ Restaurant-Kultur wie in beispielsweise Kreuzberg wo man sich von Montag bis Freitag nachmittags/ abends trifft. Nein wir treffen uns an der Spree, an unseren Seen, Wäldern, Bergen und Wiesen im Bezirk. Am Wochenende wenn die Berliner aus den Kernstadtbezirken (z.B. Mitte) zu uns kommen, steigen wir in unsere Autos und fahren nach Brandenburg in die Natur weil unsere lokalen Erholungsgebiete überfüllt sind. Sie planen eine parkplatzfreie-/ arme Wohnsiedlung, diese möge für die Innenstadt funktionieren jedoch nicht für Köpenick. Schon jetzt ist die Parkplatzsituation grenzwertig. Gerade durch die Nachverdichtungen in den letzten Jahren in der Weinbergstraße und Borgmannstraße (beides Neubauten ohne Tiefgarage/Parkplätze) macht sich dies stark bemerkbar. So wird nun fast zur Hälfte auch der Parkplatz beim Supermarkt Netto als Anwohnerparkplatz genutzt. Wenn dieser wie geplant nun gegen ein Wohnblock getauscht wird fallen nicht nur die Parkplätze des Nettoparkplatzes weg, sondern auch die angrenzenden auf der Gelnitzstraße, die einen Parkplatz benötigen. Ich bitte Sie Ihr Konzept stark zu überdenken.</i></p> <p><i>Einkaufssituation: Mit dem geplanten Wegfall des Netto Supermarktes erschwert sich erheblich die Einkaufssituation gerade für unsere älteren Nachbarn im Kietz. Bitte nehmen Sie von dieser Idee Abstand gerade auch mit Hinblick der vorbeschriebenen Parkplatzsituation.</i></p>						

31	<i>Wurden die Naturschutzbehörden ausreichend informiert, dass Flora und Fauna auf roter Liste stehend dem Vorhaben zum Opfer fallen. Die Ersatzfläche sehe ich als Farce an.</i>						
	<i>Wird das kontaminierte Gelände ausreichend renaturiert? Oder nimmt man billigend in Kauf das dortige Anwohner Allergien etc. zum Opfer fallen? Ist Schallschutz und Bauschmutzvorsorge geplant für jetzige Anwohner? Schall- und Lichtschutz auch vom Sportplatz und Straßenlärm ausgehend für jetzige Bewohner.</i>						
	<i>Die Planung nur punktuell am Bahnhof für Parkplätze ist nicht tragbar, schon jetzt besteht Parkplatznot. Der öffentliche Nahverkehr kann das nicht abfedern und gerade junge Familien werden das Auto nutzen. Daher mehr Grünflächen und Parkplätze vorsehen.</i>						
	<i>Abstand zu den bereits bestehenden Wohngebäuden verbreitern. Sie wollen im Ernst direkt an der Bahn Wohngebäude errichten? Güter- Regio-Nahverkehr verursachen ständig Lärm. Lärm führt zu Erkrankungen, wie Ihnen wohl bekannt.</i>						
	<i>Am meisten bin ich jedoch betroffen, dass die Tiere und Pflanzen – rote Liste und streng geschützte Arten – die nicht umgesetzt werden können, dem Bau zum Opfer fallen und das, wo das Umweltthema- und Klimawandel allen bekannt – es ist bereits 12:00 Uhr. Werden diese Anmerkungen ernst genommen oder ist die Möglichkeit sich hier zu äußern nur eine Beruhigungspille für die Anwohner und wird nicht ernst genommen und die Pläne werden nicht dahingehend verändert? Dieser Gedanke verfolgt mich.</i>						
	<i>Für ältere Anwohner stellt das Bauvorhaben eine immense jahrelange Belastung dar. Dazu die nächsten Einkaufsmöglichkeiten sind dann mindestens 700 Meter weit weg, wenn alle hier vorhandenen abgerissen werden.</i>						
	<i>Ach ja das Verkehrskonzept muss neu überdacht werden...die neuen Bewohner werden den kurzen Weg über das jetzige Wohngebiet nutzen und es wird noch mehr Stau geben Richtung und in der Bahnhofstraße. Wurde der Beamtenwohnungsverein ausreichend informiert und diesem Vorschlag zum Schutz der jetzigen Anwohner unterbreitet? Das war mein erster Kommentar.</i>						
	32	<i>Gemeinbedarfsflächen sind sicherlich notwendig, die Grobplanung lässt jedoch keinen (Lärm-)Schutz gewachsener Strukturen erkennen. Ungedeckte Sportflächen oder Schulhöfe gehören nicht neben 100 Jahre alte Wohnblöcke. Die mit Begleitgrün in den 20er Jahren geschaffene Wohnbebauung muss durch Querriegel o. ä. sinnvoll abgeschirmt werden. Ebenso ist die Frage der Blockrandbebauung zur Bahn klärungsbedürftig, Lärmschutzwand hin oder her. Ich wiederhole mich gern, damit es auch an dieser Stelle nochmals drin steht.</i>					
33	<i>Sportplätze auch für Freizeitsportler nutzbar direkt an der Grenze zu bestehender Wohnbebauung. Wie ist die Regelung für Lärm- und Sichtschutz? Nutzung 7 Tage/Woche? Fand keinen Hinweis für Lärmschutzwand o. ä.</i>						
	<i>Wie soll die An- und Abfahrt zu den Sportanlagen und Schulen gestaltet werden, wenn es keine Parkplätze geben soll? Und das bei der schon jetzt bestehenden katastrophalen Parkplatzsituation in der gesamten Dammvorstadt bis einschließlich Bhf. Hirschgarten.</i>						

34	<p><i>Die Gebietsentwicklung (ehemaliger Güterbahnhof Köpenick) wurde am 12.05.20 durch den Berliner Senat beschlossen. Uns liegen die Abbildungen vor: Ausgewiesen als städtebaulicher Testentwurf (Urban Plan 2019). Was heißt das? Testen (d.h. erst bauen?), ob z.B. der geplante Gebäudekomplex zwischen Bahnlinie und vorhandener Bebauung (Gelnitzstraße 3 bis 17) auf den Schrebergärten (nur 15 bis 18 m tief) auf engstem Raum misslingt oder gelingt? Aufgrund der Planungsabbildung wird doch schon deutlich, dass hier eine unzumutbare Verdichtung angestrebt wird. Ein Blick über die Gleise unterstreicht dies noch.!!!</i></p> <p><i>Der Wärmeeffekt wurde nicht berücksichtigt. Grün (hier die Schrebergärten mit zum Teil altem Baumwuchs und reicher, z.T. geschützter Tierwelt, soll verschwinden? Wo bleibt der Schutz vorhandenen Wohnens? Die angedeuteten schmalen "Grünstreifen" (2 m ??!!) auf ihrer Abbildung sind keine Alternative zum vorhandenen Grün. Betroffene Anwohner lehnen Häuserblocks zwischen Bahn und vorhandenen Häusern ab: Der Abstand ist zu gering, und es würde der Schutz durch das vorhandene Gartengrün (worauf gebaut werden soll) fehlen.</i></p>						
35	<p><i>Ich nehme Bezug auf einen mir vorliegenden Bebauungsplan "Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick" (Teil Thürnagelstraße bis Hirschgarten) bei dem ich den Gedanken nicht loswerde, dass eine ansprechende Anordnung für das Neubaugebiet geschaffen werden soll und die Altbausubstanz vernachlässigt wird. Meinem mir vorliegenden Plan ist kein Maßstab zu entnehmen.</i></p>						
36	<p><i>Die Platzierung des Schulgeländes untermauert erneut den Gedanken, keine Symbiose zu schaffen. In der Nachbarschaft von Wohnhäusern ein Schulgelände anzusiedeln ist eine Zumutung. Deshalb - für die Schule muss ein anderer Standort vorgesehen werden z.B.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>neben dem Finanzamt, wo bereits bis zum Kriegsende eine Schule stand. Mit einer sehr günstigen Verkehrsanbindung oder</i> • <i>im Hirschgartendreieck unter Einbeziehung des ehemaligen Jugendclubs ABC.</i> <p><i>In beiden Fällen ist eine so große Lärmbelästigung der Bewohner des Umfeldes nicht gegeben. Ich bin sehr gespannt, welche Aspekte Beachtung und Umsetzung finden.</i></p>						
37	<p><i>Aus den verschiedentlich schon genannten Gründen bin ich hier eingezogen (Gelnitzstr.). Mich würde auch interessieren, was die Genossenschaft zu unternehmen gedenkt, um die Anwohner zu unterstützen.</i></p>						
38	<p><i>Besonders interessant finde ich, was der Beamten-Wohnungsverein von allem hält oder ob dort Aktivitäten für uns Bewohner gefädigt werden, wäre gut zu wissen</i></p>						
39	<p><i>Bei der Errichtung (Bauphase) ist ein Lärmschutzkonzept für die Anwohner notwendig. Die Lärmemission durch die Bahnstrecke ist jetzt schon erheblich und darf für die Anwohner während der Baumaßnahmen nicht zu weiteren Belastungen und Wohnqualitätseinbußen führen.</i></p>						
40	<p><i>Bei der Neuerrichtung des geplanten Quartiers müssen die Bestandsbauten berücksichtigt sowie dichte Bebauung zu den Bestandsgebäuden vermieden werden, um die Wohnqualität der jetzigen Quartiersbewohner nicht zu verschlechtern. Laut Planung sind sehr geringe Abstände insbesondere zu der Gelnitzstr, 7 und 15 ersichtlich. Hier ist eine Anpassung notwendig.</i></p>						

41	<p><i>Auf der Abbildung: Städtebaulicher Testentwurf, UrbanPlan 2019, sind keine Lärmschutzwände vorgesehen. Die Lärm- belästigung in den letzten 10 Jahren hat immer mehr zugenommen, vor allem durch den Güterverkehr in der Nacht aber auch tagsüber durch den zunehmenden Regionalbahnverkehr. Durch die Bebauung des Areals der Kleingärten an der Gelnitzstraße 3 wäre dort kein nötiger Abstand mehr für entsprechende Lärmschutzmaßnahmen wie sie auch beispielsweise in Richtung Friedrichshagen zum Lärmschutzkonzept gehören und gebaut worden sind. Dort sind die Abstände zu den Wohnhäusern wesentlich größer.</i></p> <p><i>Städtebaukonzept hin oder her, aber warum muss man denn jedes Fleckchen hier im Kiez mit Wohnbauten zu- betonieren, so dass man sich aus dem Fenster heraus die Hand reichen kann. Wo bleibt da die Wohnqualität?</i></p> <p><i>Was den ökologischen Aspekt angeht muss man festhalten, dass bei zunehmend längeren Hitzeperioden im Sommer, die Kleingartenanlagen wie ein Grünstreifen fungieren und ausgleichend für das Mikroklima sind.</i></p>						
42	<p><i>Ich habe lange überlegt, ob ich mich in der Diskussion zu dem Wohnungsbauprojekt ehemaliger Güterbahnhof Köpenick auch zu Wort melde, auch deshalb weil von den meisten Diskussionsteilnehmern schon das zum Ausdruck gebracht wurde, was mich auch bewegt. Generell befürworte ich das gesamte Vorhaben, zumal ich mich schon 1998, als ich hierher zog, gewundert habe, dass noch keiner auf die Idee gekommen ist, dieses Areal zu bebauen.</i></p> <p><i>Nun ist es so, dass ich als Bewohner der Gelnitzstraße im Bereich der Hausnummern 3 - 19 sehr direkt von den geplanten Baumaßnahmen betroffen werde, an einer Stelle, die sich bisher in einer idyllische Lage befindet und mit diesen Bau- maßnahmen dann irgendwie „mittendrin“ liegt. In einer Stadt wie Berlin musste man, insbesondere seit der rasanten Entwicklung der Stadt, die im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ihren Anfang genommen hat, nahezu immer davon ausgehen, dass Stadtrandlagen plötzlich zu innerstädtischen Lagen werden. Das ist nun hier auch der Fall. Trotzdem sollte in einer Zeit, die nicht absolut vom kapitalistischen Gewinnstreben getragen wird (soziale Marktwirtschaft) bei der Entwicklung derartiger Bauvorhaben von einer behutsamen Herangehensweise an die Planungen von Gebäuden heran- gegangen werden, die auch die ursprüngliche Bebauung und die dort lebenden Menschen, aber auch die Bewohner der neu zu errichtenden Gebäude berücksichtigt.</i></p> <p><i>Es gibt einige Punkte, die mich in Bezug auf die Gelnitzstraße besonders beschäftigen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Die Schule mit den Freiflächen, sprich Sportplätze. Hier muss zur Bebauung der Gelnitzstraße hin unbedingt eine ca. 20 bis 30 m breiter (begrünter) Schutzstreifen gegenüber der Bebauung der Gelnitzstraße eingeplant werden, eventuell auch eine Lärmschutzwand. Sicher werden die geplanten Sportplätze nicht nur für den Schulbetrieb, der ja vielleicht um 16./17.00 Uhr endet, genutzt werden, sondern auch von Sportvereinen bis in den Abend hinein.</i> <i>2. Bebauung des Streifens mit den Kleingärten bis hin zu den Eisenbahngleisen im Hinterfeld der Thürnagelstraße mit zwei langgestreckten Wohnblöcken. Was soll das? Die vorhandenen Kleingärten schirmen das bisherige Wohngebiet in einem hohen Maße von dem durch Eisenbahnverkehr verursachten Lärm ab. Sie sind eine der „grünen Lungen“ des Wohngebiets. Die Wohnblöcke verdichten das Wohngebiet ungemein, die geplanten Blöcke reichen bis auf wenige Meter an die ursprüngliche Bebauung heran. Sie befänden sich auch unmittelbar in Front zu dem geplanten Regionalbahnhof Köpenick, der dann durch ein erhöhtes Zugaufkommen auch weitaus mehr Lärm verursachen wird als der bisherige S-Bahnhof.</i> 						



	<p>Schauten die neuen Bewohner der beiden Blöcke aus ihren Fenstern, sähen sie nur Gleise und das Geschehen auf dem Bahnhof. Das könnte eigentlich nur für Menschen interessant sein, die ständig an ihre Wohnung gefesselt sind. Sie hätten dann vielleicht etwas Abwechslung. Wenn diese beiden Gebäude nun unbedingt notwendig sind, könnte man sie evtl. besser auf den als Grünflächen ausgewiesenen Grundstücken am Bahnhof Hirschgarten errichten, zumal es auch einen guten Anschluss an den ÖPNV gibt. Grünflächen braucht man dort nicht unbedingt durch die Waldnähe jenseits der Gleise und die lockere Bebauung diesseits der Gleise. Ich äußere nur den Verdacht, wohnt vielleicht in den Einfamilienhäusern entlang der Bahn jemand, der in irgendeiner Weise Einfluss auf die Planungen hat und seinen Blick auf den Wald nicht verstellt sehen will.</p>						
43	<p>Die Erdgeschosse der Gebäude sollten flexibel (Wohn- oder Gewerbe) nutzbar sein oder mindestens ausreichend Kleingewerbe ermöglichen. So könnte beispielsweise eine Einkaufsmöglichkeit als Ersatz zum Netto geschaffen werden. Gut wären auch Übergangsmöglichkeiten auf der Seelenbinderstr zum Park, z. B. Fußgängerüberwege. Gerade für Kinder (die es in der Gegend dann mehr gibt) ist die Seelenbinderstr. in manchen Zeiten gefährlich.</p>						
44	<p>Ich beziehe mich auf: Gebiet und Konzept - eine kurze Einführung (2/3) „...eine komplexe und schwierige Gebietsentwicklung zum Wohl der Allgemeinheit...“ Die Bewohner der Gelnitzstraße dürfen sich sicher ebenso zu der oben genannten Allgemeinheit zählen.</p> <p>Nun stellt sich die Frage, ob es denn auch ihrem Wohle dienlich ist, was unmittelbar vor ihren Fenstern und Balkonen angedacht ist. Warum haben sich diese Menschen hier eine Wohnung ausgesucht? Ich kann nur für mich sprechen und mit Sicherheit sagen, dass ich keinesfalls hier wohnen würde, wenn es jene angedachte Bebauung damals schon gegeben hätte. Nein, ich möchte keinen Sport / Fußballplatz nur wenige Meter Luftlinie von meinem Fenster entfernt. Nein, ich möchte nicht "mitten drin" wohnen, sonst wäre ich hier nicht eingezogen. Ich halte diese Planung, eingepfercht zwischen Bahngleisen und die Bestandsgebäude, für eine Zumutung für alle Betroffenen. Auch im Hinblick auf geplante neue Bewohner dieser wahnwitzigen Planung: Mit dem Gedanken an die örtliche Nähe zu den Gleisanlagen möchte ich mir die Wohnqualität in solcher Wohnungen nicht vorstellen. Bei den unteren Wohnungen in Richtung der Schallschutzwände hätte ich nicht nur leise Bedenken bezüglich der Luftzirkulation. Vom Gemüseanbau in etwaigen Vorgärten würde ich bis auf weiteres absehen.</p>						

Nr.	Einzelhinweise	Gesamtplanung, Ziele, Städtebau	Wohnungsbau	Gemeinbedarf, Kultur Nahversorgung	Grünes Quartier, Nachhaltigkeit	Verkehr und Mobilität	Bürgerbeteiligung
Wohnungsbau							
45	Sozialwohnung auf Dauer mit günstigen Mieten halten.						
46	Interessentenbörse für Wohnungen z.B. für Nachfrager betreutes Wohnen (u.a. Träger)						
47	Angedockt an Wohnungsbauunternehmen						
48	Wie und wann wird ausgeschrieben?						
49	<i>"Das Land Berlin verkauft die Grundstücke zum entsprechenden Neuordnungswert, vorrangig an landeseigene Wohnungsbaugesellschaften und Genossenschaften. Mit den Einnahmen des Grundstücksmehrwerts kann ein Großteil der Maßnahme refinanziert werden." Spricht nicht für preiswerten Wohnraum bei zu Ende gedachter Refinanzierung. Es muss eine Mischung aus altersgerecht und Familie, preiswert und gut-situiert geben. Es gibt in Köpenick viele Genossenschaften, die da besser in Frage kämen, weil dann die Mischung stimmt.</i>						
50	<i>Bitte nicht nur an Mietpreisbindung, sondern auch an altengerechtes Bauen und an Betreuung denken</i>						



Nr.	Einzelhinweise	Gesamtplanung, Ziele, Städtebau	Wohnungsbau	Gemeinbedarf, Kultur Nahversorgung	Grünes Quartier, Nachhaltigkeit	Verkehr und Mobilität	Bürgerbeteiligung
Gemeinbedarf, Kultur, Nahversorgung							
51	Reichen die Sportflächen an den Schulen aus?						
52	Musikschule? Standort wo?						
53	Jugendfreizeitstätte ABC einbeziehen.						
54	Jugendclub, der vor 10 Jahren geschlossen wurde, evtl. reaktivieren.						
55	Kultureinrichtung, Kino						
56	Für Kita-Planung auch Bedarfe aus dem Umfeld berücksichtigen.						
57	Jugendclub passt super zum Kiez-Club → bitte nicht separieren.						
58	Bitte Kita am Stellingdamm unterbringen.						
59	Bitte beachten: auch südlich der Bahn ein Nachbarschaftstreff für Freizeitgestaltung/ bürgerschaftliches Engagement, Beratung, Selbsthilfe...						
60	Nutzung des ehemaligen Jugendclubs (früher ABC) wieder als Stätte der Begegnung! (Ende der Seelenbinderstraße, Richtung Hirschgarten).						
61	Notwendige Flächen/Gebäude für öffentliche Nutzung (Musikschule/ Bibliothek etc.): ggf. könnten bereits bestehende Gebäude genutzt werden (z.B. ehemalige Musikschule am Krusenick oder ehemaliger Jugendclub (ABC-Club) am östlichen Ende der Seelenbinderstraße / Hirschgartenstraße oder die ehemalige Filmfabrik (Ruinen in der Friedrichshagener Straße).						
62	Mehrfachnutzung von öffentlichen Gebäuden; (z.B. Schulen, Sportanlagen usw.)						
63	Kunst im öffentlichen Raum einplanen (bitte).						
64	Nutzung der ehemaligen Filmfabrik?						
65	Spiel-/ Freizeittflächen außerhalb der Schulzeit der Öffentlichkeit und Vereinen zur Verfügung stellen, z.B. Bolzplatz, Tischtennisplatz.						
66	Kino / Kiez-Schwimmbad?						



67	Bitte Kino einplanen, das auch Mehrzwecknutzung erlaubt.					
68	Union-Kino (Bölschestraße) nutzen, nicht noch ein Kino bitte.					
69	Genügend Einzelhandel – gut verteilt – nicht nur wenige große. Bedarfsgerecht wegen alternder Bevölkerungsstruktur.					
70	<i>Hat schon mal jemand die vorhandene Bevölkerungsstruktur in diesem Gebiet analysiert? Sehr viel ältere Leute. Wenn der Nettomarkt ersatzlos gestrichen wird bzw. irgendwo in der Nähe Brandenburgplatz ein Supermarkt entstehen soll, heißt das: Ein Fußweg von mind. 700-800 m für den täglichen Einkauf, egal ob Richtung Bahnhof oder Brandenburg Platz. Warum kann man nicht so planen, das an der Kreuzung Seelenbinder-/ Gelnitzstraße ein Gebäude entsteht mit einem Supermarkt im Erdgeschoss (Lärmschutz ist technisch kein Problem mehr), in den Obergeschossen Wohnungen und/oder Gewerbe (Arzpraxen?) und dazu eine entspr. Tiefgarage.</i>					
	<i>Ohne die (illegale) Nutzung des Nettoparkplatzes als Anwohnerparkplatz wäre die gegenwärtige extreme Parksituation noch schlimmer. Das wird alles sehendes Auges in Kauf genommen? Planung an den Bedürfnissen der vorhandenen und künftigen Anwohner vorbei!!! Das Eckgrundstück ist durch die bestehende Tram-Station bestens erschlossen und sollte der Nahversorgung unbedingt erhalten werden. Einen idealeren Standort gibt es nicht.</i>					
71	<i>Angesichts der aktuellen Demografie dürfte es sehr relevant sein, Begegnungs- und Hilfsangebote vorzusehen. Neben einem Kiez-Klub ist Wert auf eine Jugendeinrichtung sowie familienentlastende Angebote zu legen, z.B. eine Tagespflege.</i>					
72	<i>Leider ist auf dem Plan nicht zu erkennen, ob auch an Kinderspielplätze gedacht wurde, die etwas größer sind als der auf dem Beispielfoto oben. Ich befürchte sonst, dass die Kinder und Jugendlichen des riesigen Wohngebiets sich auf den einzigen verfügbaren Sportflächen – den Sportplätzen der Schulen – treffen, die sich direkt hinter den Häusern Gelnitzstraße 15-23 befinden. Ist an einen Lärmschutz gedacht?</i>					
	<i>Warum werden die Sportplätze an den Rand des Neubaugebiets, direkt vor die alten Bestandshäuser gebaut?</i>					
73	<i>Bitte nicht nur an die Räume, sondern auch an die Bereitstellung der Finanzmittel für den Betrieb denken. Einrichtungen sind schön, sie, müssen aber auch betrieben und gepflegt werden und nicht erst dann, wenn sie zu verfallen drohen</i>					
74	<i>Kiez-Klub und Jugendfreizeit sind wichtig. Bitte nicht die weiteren sozialen Einrichtungen vergessen (Pflege, Betreuung)!</i>					
75	<i>Nur mal zwei Fragen mit Hoffnung auf Antwort:</i>					
	<i>1. Warum sind jenseits der Bahnstrecke insgesamt 5 Nachbarschaftseinrichtungen und im eigentlichen neuen Wohnquartier nur eine dieser geplant? 2. Warum werden Grünflächen dort geplant, wo bereits Grün/Wald ist und nicht im Wohnquartier?</i>					
76	<i>Ein wichtiger Punkt ist m.E. auch der Netto-Markt an der Ecke Seelenbinderstraße/ Gelnitzstraße. Er ist für die vielen hoch betagten Bewohner des Viertels zwischen Seelenbinderstraße, Borgmannstraße und Gelnitzstraße die einzige Einzelhandelseinrichtung für den täglichen Bedarf, die verhältnismäßig nahe ist und erreicht werden kann, ohne vom Fahrzeugverkehr stark geprägte Straßen passieren zu müssen. Das Grundstück, auf dem sich der Nettomarkt befindet, war – als ich die ersten Planungen sah – in Privatbesitz und der Eigentümer vertrat die Ansicht, auf dem Grundstück einen neuen Markt mit darüber gelegenen Wohnungen zu errichten. Die jetzigen Planungen sehen so aus, als ob das berücksichtigt worden sei. Ist das so? Einkaufseinrichtungen am Brandenburgplatz sind für viele Einwohner einfach zu weit entfernt.</i>					

77	<i>Aktuell ist die Kinderarzt-Situation in Köpenick teilweise angespannter als in der Innenstadt. Gut wäre, wenn entsprechend attraktive Räume für Kinderärzte oder ein Ärztehaus mit berücksichtigt werden.</i>						
78	<i>Die Anzahl der Einrichtung wirkt passend. Bei der Verteilung stimme ich Caro19 (Nr.46) zu. Weiterhin wirken 3 Kitas ein wenig knapp, hängt aber von der Größe ab.</i>						
79	<i>Gut wäre ein öffentlicher Sportbereich / Trimm-dich-Pfad oder so.</i>						

Nr.	Einzelhinweise	Gesamtplanung, Ziele, Städtebau	Wohnungsbau	Gemeinbedarf, Kultur Nahversorgung	Grünes Quartier, Nachhaltigkeit	Verkehr und Mobilität	Bürgerbeteiligung
Grün- und Freiräume							
80	Der "sogenannte" Flächenausgleich von Grünflächen steht in keinem Verhältnis zu dem bebauten Gebiet.						
81	Maßnahmen Artenschutz, Naturschutz? Nachweislich auf dem Gelände 1. Insekten rote Liste, Bienen & Wespen verschiedener Arten 2. Fledermäuse 5 Arten, rote Liste 3. Endemische Pflanzen 4. Abgesehen von Fuchs, Rehen, Wildschwein, Eichhörnchen: Rote Liste Zauneidechse						
82	Laut beschlossener Verordnung vom Senat am 12.5.2020 ist der "Wärmeineffekt" im Süden des Gebietes bekannt. Ein Entgegenwirken durch Grünflächenanlagen ist beschlossen. Dennoch wird laut aktueller Planung die Nordseite des Finanzamtes in der Seelenbinderstraße bis auf 21 Meter Abstand bebaut. Die "freien" 21 Meter werden für einen Parkplatz asphaltiert. Damit wird im Ergebnis keine Freifläche / Regenversickerung- / Abkühlungsfläche geschaffen, sondern zugebaut. Ebenfalls die Südseite der Seelenbinderstr. (Freifläche) zum Neuenhagener Mühlenfließ ist von Bebauung nicht ausgeschlossen derzeit. Die derzeitige Planung widerspricht damit den laut Verordnung zu beachtenden Aspekten. Ich bitte um Planänderung. Vielen Dank vorab.						
83	Schallschutz, Naturschutz, Biotopverbund durch Grünzüge						
84	Abstimmung mit Forsten						
85	Bestehende Grünflächen /Biotope müssen erhalten bleiben.						
86	Die angrenzenden Gebiete bitte nicht vergessen!!! Borgmannstraße und nicht einen einzigen Baum!!!						
87	Grünfläche, Grünverbindungen nicht eindimensional für die Menschen denken, sondern Pflanzen und Tiere mit bedenken - Wildwechsel.						
88	Grünverbindungen - Welchen Charakter haben die?						
89	Grünverbindung nördlich der Bahn bis Bahnhofszugang						
90	Grünflächen + Wege mit Sport + Bewegung verknüpfen!						
91	Erweiterung der Grünanbindung bis zum Bahnhof Köpenick.						

92	Freiflächen Wiesen + Wald einplanen (ohne Hund)						
93	Ich befürworte den Ausbau der Wege entlang der Erpe (umweltverträglich natürlich).						
94	Vorschlag! Park- Begegnungszentrum angrenzend zum bestehenden Wohngebiet Gelnitzstraße / Thürnagelstraße						
95	Baumplantzungen an Klima anpassen z.B. wenig Wasserbedarf (Birken gehen alle ein).						
96	Wir benötigen einen schönen großen "Spielplatz" für Jung & Alt.						
97	Hundeauslaufgebiete						
98	Hundeauslaufplatz						
99	Ich freue mich auf viele grüne Wege.						
100	Köpenick ist schön & grün. So soll es auch bleiben.						
101	Kleingärten, kommen die weg?						
102	Erhalt der Schrebergärten im Interesse der Anwohner (Biotop zwischen S-Bahn, Straße, Wohnhäuser						
103	Thürnagelstraße. 29: Bebauung vor der Nase? Gärten weg?						
104	Zum Erhalt der Grünflächen: Ganz wichtig: Erhalt der Schrebergärten als wesentliches Biotop! (Vorhandene Vögel, Eidechsen, Lurche, Kröten usw.) Abstand zu den anliegenden Wohnhäusern Gelnitzstraße. 3,5,7,11,15 ist zu gering, so dass auf der Schrebergartenfläche der Bau von Häusern unsinnig wäre.						
105	Gärten an der Bahntrasse als Grünanlagen erhalten!						
106	Der Erhalt der Schrebergärten am S-Bahnhof Köpenick ist für das Wohnklima der Gelnitzstraße 3-17 unbedingt erhaltenswert. Klima-, Vogel- und Tierschutz.						
107	Erhaltung von Bestandsgrünstreifen zur Gelnitzstraße 17/ 15 usw. im Bereich der neuen Schule/ Sportplatz.						
108	Keine Lückenbebauung mehr. Keine Vernichtung der Kleingärten. Grün für die Bürger. Die Aufnahme der Stadt ist begrenzt.						
109	Geäußerte Bedenken werden nicht berücksichtigt. Jetzt habe ich vor der Wohnung alles schön grün, in Zukunft einen lärmenden Schulhof/Sportplatz vor dem Haus. Warum kann man das nicht alles weiter nach Osten rücken? Grünstreifen im Abstand.						
110	Gärtnerei Hirschgarten?						
111	Die ehemalige Bezirksgärtnerei sollte als Gärtnerei in die Planung einbezogen und deren Erhalt gesichert werden.						
112	Wie groß ist der Anteil der Grünflächen?						
113	Wunsch nach Dachbegrünung, Solar, nachhaltiger Bebauung.						
114	Ich hätte den Grünzug entlang der Bahntrasse vom östlichen Waldgebiet über die Wuhlheide bis hin zum Kraftwerk Klingenberg erhalten und die Ränder nicht bebaut, das wäre gut für ein gutes Stadtklima auch in Zukunft. Eisenbahnbrücken hätte ich mit zusätzlichen Grünstreifen ergänzt. Das wäre gut für Pflanzen, Tiere und Menschen!						
115	Ein Grünzug wäre durch Erhalten der Schrebergärten gewährleistet.						

116	<p><i>Ich werfe folgende Frage auf: Wie genau soll der schadstoffbelastete Boden des geplanten Bebauungsgebietes zur unbedenklichen Wohn- und Sportlandschaft gedeihen (Quelle: Flächennutzungsplan Berlin)? Soll versiegelt oder kostspielig ausgetauscht/aufgearbeitet werden? Wie sieht es mit der (laut Umweltatlas, Erhebungsjahr 2005) gesetzlich geschützten Biotopfläche aus, die große Teile der benannten Fläche überzieht? Existiert diese Bewertung noch und welche Bedeutung hat dergleichen in Anbetracht des Testentwurfes? Die schlechten Luftwerte welche in der Bahnhofstraße gemessen werden sind erschreckend.</i></p> <p><i>Eine Grünanlage und der Erhalt der Gärten würde Köpenick an dieser Stelle gut tun, betrachtet man die seit Jahren stattfindende Zupflasterung dieses einst viel grüneren Bezirkes. Das bleibt womöglich ein Traum. Damit lässt sich auch nicht viel Geld verdienen... Es gibt in vielen Teilen der Welt moderne Begrünungskonzepte (auch in Deutschland gibt es dafür sehr versierte Fachleute) die zur Luftverbesserung beitragen. In Anbetracht der aktuellen Lage (Corona?), in der Atemwegserkrankungen stetig zunehmen, bin ich für den Erhalt und die Mehrung der Natur.</i></p> <p><i>Außerdem sollte nach meiner Auffassung insgesamt bei der Entwicklung der Städte viel mehr weiter voraus an die kommenden Generationen und deren Lebensqualität gedacht werden. Irgendwann genügt der Platz nicht mehr für einen Lebensraum in dem der Mensch von Lebensqualität sprechen kann. Ich hoffe zum Wohle der Allgemeinheit, dass dieser Entwurf nicht wahr wird!</i></p> <p><i>Nachtrag: Ich habe von der angedachten z.B. Fassadenbegrünung gelesen, denke aber dass es nicht vergleichbar ist mit einer gesamtlächigen Grünanlage.</i></p>						
117	<p><i>Ich bin Anwohner und entsetzt über die Planung. Köpenick ist ein grüner Stadtbezirk, der jetzt vollkommen zugebaut wird. Es werden rücksichtslos Kleingärten niedergemacht. Kein Gedanke an die Menschen und die dort lebenden Wildtiere. Es leben hier Eichhörnchen, Füchse, Zaunkönige, Spechte und viele andere. Besonders hervorzuheben sind die hier nistenden Nachtigallen (Bodenbrüter), die zudem auf der Roten Liste der gefährdeten Tierarten stehen. Ferner möchte ich auf den Bericht des Landes Berlin "Klimawandel und Kulturlandschaft Berlin" verweisen. "Auf Berlin als urbaner Standort kommen besondere Aufgaben zu. Angesichts verstärkter gesundheitlicher Belastungen für den Menschen müsste die Erholungsfunktion von Naturlandschaften gestärkt werden.</i></p> <p><i>Besonderes Augenmerk muss zudem der Freihaltung von Kaltluftschneisen und Mehrung von Kaltluftentstehungsgebieten gewidmet werden. Dafür ist neben großen Freiflächen ein Netz aus kleinen und mittleren Grünflächen von Bedeutung. Insgesamt ist ein Mehr an "grüner Infrastruktur" notwendig.</i></p>						
118	<p><i>Es ist auch zu beachten, dass das Bauprojekt "ehemaliger Güterbahnhof" nicht das einzige Versiegelungs-/ Ballungsprojekt darstellt, das Köpenick/Dammvorstadt zu verkraften hat (s. Bebauung Am Generalshof, Beräumung der Kleingartenanlage in der Friedrichshagener Str., Bebauung an der Erpe) und bereits unzählige Bauprojekte in den vergangenen Jahren erduldet hat. Insofern wäre bei der Urbarmachung des in Rede stehenden Geländes das Zugestehen eines höheren Grünflächenanteils, eine Möglichkeit der seit Jahren fortschreitenden Verdichtung entgegen zu wirken. Warum ist das so wichtig? Das menschliche Gehirn verträgt nur einen gewissen Grad an kognitiven Dissonanzen. Eine seit Jahren bestehende mediale Berichterstattung über Klimawandel mit einer gleichzeitig einhergehenden Versiegelung der klimatisch mehr als bedeutsamen Erde bedeutet eine Potenzierung kognitiver Dissonanz, deren Kanalisierung ggf. nicht mehr medizinisch vertretbar erfolgen kann. Dementsprechend ist das Begehren einer sozialverträglichen Bebauung nicht nur als Floskel zu verstehen. Vor diesem Hintergrund wären die Ziele der Gebietsentwicklung mit den geplanten Maßnahmen ggf. anhand anderer Maßstäbe als bisher (konkret: Sozialverträglichkeit) zu überdenken.</i></p>						

119	<p><i>Weniger ist nicht nur manchmal mehr. Ich verstehe, dass die Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ihre Vorgaben haben - "mindestens xx Wohnungen müssen auf diese Fläche gebaut werden". Was hat das noch mit Lebensqualität zu tun, wenn bei seit Jahren abnehmenden Niederschlägen Regenversickerungs- und Abkühlungsflächen zugebaut werden? Außerdem ist die Erhaltung und Nutzung von Freiflächen gerade unter dem Pandemie-Aspekt besonders zu beurteilen (z. B. ein Besuch im Hirschgarten-Wäldchen an einem Lockdown-Wochenende). Das Gebiet wird bereits jetzt durch Innenstädter, die der Innenstadtballung fliehen, vergleichsweise höher frequentiert. Das stellt bereits jetzt eine Belastung für Mensch und Natur dar.</i></p>					
120	<p><i>Die Sicherung und Planung eines Verbunds diversifizierter - zum Teil intensiv genutzter, zum Teil naturbelassener - Grün- und Freiflächen soll den Ausgleich für die mit den geplanten Baumaßnahmen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft gewährleisten. WO sind diese geplant??? Nicht sichtbar ist in der derzeitigen Planung der Ausgleich zu dieser Extremvollbebauung!</i></p>					
121	<p><i>Mit Verlaub gesagt, ich finde den gesamten Begleittext dieser Tafel eine Frechheit, er könnte glatt aus der Werbeindustrie stammen.</i></p> <p><i>Das bisschen Grün, was im Kiez geplant ist, kann gewiss als Verbindungsweg, Treff für die Anwohner und als Spielmöglichkeit für die Kinder dienen, aber dann aufgrund der starken Nutzung (weil zu wenig vorhanden) gewiss nicht mehr als Korridor für Biotopvernetzung nutzen. Und der "...große Anteil der Flächen...für Grünflächen..." ist ja eh dort geplant, wo schon Grün/Wald ist. Ansonsten schließe ich mich den Kommentaren meiner Vorschreiber*innen an!</i></p>					
	<p><i>Das bisschen Grün, was im Kiez geplant ist, kann gewiss als Verbindungsweg, Treff für die Anwohner und als Spielmöglichkeit für die Kinder dienen, aber dann aufgrund der starken Nutzung (weil zu wenig vorhanden) gewiss nicht mehr als Korridor für Biotopvernetzung nutzen. Und der "...große Anteil der Flächen...für Grünflächen..." ist ja eh dort geplant, wo schon Grün/Wald ist. Ansonsten schließe ich mich den Kommentaren meiner Vorschreiber*innen an!</i></p>					
122	<p><i>Dass an eine Kühlung bzw. Durchlüftung der bestehenden Bebauung gedacht worden sei, ist nicht ersichtlich. Die Seelenbinderstraße ist komplett beidseitig bebaut. Eine Abkühlung erfolgt in den Sommermonaten ausschließlich über die Grünflächen nördlich des Finanzamtes. Dort ist aber die maximale "Nah-"Bebauung mit drei Wohnblocks geplant.</i></p> <p><i>An die (zumeist älteren) Bewohner in der Gelnitzstraße mit einem Ruhebedürfnis auch am Tag scheint auch niemand gedacht zu haben, als die Erstellung eines Sportplatzes direkt hinter der schlafzimmerseitigen Fassade geplant wurde. Wieso soll der "laute" Sportplatz an die bestehenden Wohnhäuser gebaut werden? Wieso sollen die ebenfalls ruhebedürftigen neuen Wohnhäuser an die "lauten" Bahnleise - ohne Schallschutz - gebaut werden?</i></p> <p><i>Im Hinblick auf eine nunmehr dreijährige Planung sollte den Betroffenen auch unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Bürgermeinungsabgaben vor drei Jahren eine sozialverträglichere Lösung präsentiert werden. Es sei denn, dass Ermüdungserscheinungen bei der Beteiligung der Bürger durchaus geplant und erwünscht sein sollten.</i></p>					
123	<p><i>Ein unglaublicher Hohn spricht aus dem o. a. Werbespruch "..... Grünflächen sorgen durch ihre Kühlungs- und Durchlüftungsfunktion für ein angenehmes Klima im Wohnumfeld" Bereits im Bericht über vorbereitende Untersuchungen wird dem südlichen Teil der Bebauungsfläche ein sogenannter "Wärmeineleffekt" bescheinigt. Gerade in diesem Bereich ist jedoch die Bebauung mit drei mindestens viergeschossigen Wohnblocks geplant. Diese geplante Bebauung würde den derzeitigen Abkühlungseffekt über die unbebaute Nordfläche des Finanzamtes Treptow-Köpenick, von dem die gesamte östliche Seelenbinderstraße profitiert, zunichtemachen</i></p>					
124	<p><i>Ich plädiere hier für eine übergeordnete Grünverbindung auch südlich der S-Bahn. Dort steht jetzt im Plan nur grüne Wegeverbindung, das ist definitiv zu wenig für so viele Menschen, die auch jetzt schon hier wohnen. Kein Querriegel hinter Gelnitzstraße 3 bis 17 schafft genug Platz!</i></p>					

125	<i>Sieht erstmal gut aus, läuft aber der Rettungswegplanung für den neuen Regionalbahnhof entgegen. Da sind nämlich zweispurige Straßen für die Feuerwehr verzeichnet, die kaum als Grün- und Fahrradweg dienen können in lauschiger Umgebung. Die müssen sein - nix mit Radweg allein. Hier wird fleißig Sand in die Augen gestreut.</i>						
126	<i>Die kleinen Grünflächen ersetzen nicht die durch die Bebauung vernichteten Grünflächen.</i>						
127	<i>Ich bezweifle, dass die geschützten Arten ihre "hochwertigen Ersatzlebensräume" finden werden.</i>						
128	<i>Ich verweise nochmals auf den ökologischen Aspekt. Vertreibung der Fauna und Flora von Tieren auf der roten Liste stehend sowie andere streng geschützt-viele Fledermaus- und Insektenarten kann ich nicht tolerieren. Die dichte Bebauung vertreibt oder tötet diese Tiere. Zudem wird Lärm- Licht - und Schmutzbelastung immens für alte wie neue Anwohnern erhöht. Versiegelungen lassen Regenwasser nicht ökologisch versickern. Dazu erhöhte Abgasbelastungen für alle. Ich schlage vor, das Gebiet als Naturschutzpark zu gestalten um den zukünftigen Generationen noch gefährdete Fauna und Flora zeigen zu können. Köpenick ist auf dem besten Weg seinen Titel grüner Bezirk zu verlieren.</i>						
129	<i>Als Familienvater begrüße ich sehr, dass neue Wohnungen und Schulen / Kitas in einem integrativen Konzept gebaut werden. Reine "Wohnstätten" der letzten Jahre sind nicht lebenswert. Die in den anderen Kommentaren geäußerten Befürchtungen zu dem Grün kann ich verstehen. Mein Eindruck ist, dass man sich ggf. an Konzepten von halböffentlichen (mit Öffnungszeiten) Gemeinschafts-Grünflächen/ Gärten aus anderen Stadtbezirken orientieren kann. z. B. Comenius- oder Prinzessinnen Gärten. Im besten Fall wird dort die Möglichkeit einer integrierten Nutzung von Jung und Alt (z. B. Hochbeete für Kindergärten und Altenheime) durch den Kontakt zu Kitas und Pflegeeinrichtungen oder Mehr-Generationenhäuser mitgedacht.</i>						
130	<i>Im "Neubaugebiet" wurde auf ausreichend Grün geachtet. Jedoch den Bewohnern der Thürnagel- und Gelnitzstraße soll es genommen werden. Dieser Sachverhalt steht im Widerspruch zu dem Beschluss des Senats der 2020 festlegt, Kleingartenanlagen zu erhalten. Ich bin der Auffassung, das Kleingartenareal längs der Bahnanlage ebenso zu betrachten, trotz unterschiedlicher Eigentümer. Es soll im Sinne einer Kleingartenanlage betrachtet werden und als vielfältige Grünanlage erhalten bleiben, wie z. B. durch Schaffung von Gemeinschaftsgärten als schon beliebte Begegnungsorte. Ansonsten sieht die Bebauung des Areals "Güterbahnhof" eine großzügige Anlage vor. Leider nicht in allen Teilen. Die Altbauten in der Thürnagel-bzw. Gelnitzstr. sollen von den 2 Neubauten bedrängt werden. Der Gebäudeabstand ist geringer als bei anderen Häusern des Gebietes. Dieser Sachverhalt untermauert die Beibehaltung der Kleingärten.</i>						
131	<i>In Köpenick gibt es im öffentlichen Raum leider viel zu wenige Bäume. Bitte bei den neuen Straßen Bäume am Straßenrand bzw. auf dem Fußgängerweg gleich mitdenken. Dann wirkt das Gebiet auch gleich grüner.</i>						
132	<i>Da scheinbar wenig Platz für Grün ist, sollte möglichst kreativ über alternative Möglichkeiten nachgedacht werden. Wirklich "grüne/bepflanzte" Fassaden von einzelnen öffentlichen Gebäuden, Hochbeete, Baumstreifen an allen Straßen etc.??</i>						



Nr.	Einzelhinweise	Gesamtplanung, Ziele, Städtebau	Wohnungsbau	Gemeinbedarf, Kultur Nahversorgung	Grünes Quartier, Nachhaltigkeit	Verkehr und Mobilität	Bürgerbeteiligung
Verkehr und Mobilität							
133	Knotenpunkt Stellingdamm / Mahlsdorfer Str. = neuralgischer Punkt						
134	Bitte eine Unterführung bauen zwischen Brandenburgplatz und Stellingdamm (keine Brücke). Eigene Fahrrad- und Fußgängerunterführung wären wünschenswert.						
135	Mobilitätskonzept für ganz Treptow- Köpenick ist erforderlich.						
136	Durchlässigkeit Bahntrasse?						
137	Bahnunterquerung ist besser als -überquerung. Aber: Fußgängerfreundlichkeit der Querung beachten!						
138	Fuß- und Radwege → beidseitig der Bahn						
139	Lärmschutz entlang der Bahn muss auch im Bereich Hirschgarten gesichert werden.						
140	Lärmschutz nördl. der Bahntrasse → Unterquerung						
141	Fußwege ausreichend breit dimensionieren.						
142	Keine Überführung der S-Bahn-Linie! Lärmschutz!!!						
143	Wir wollen keine Überführung der S-Bahn, sondern Unterführung!						
144	Stellingdamm → Parken im Innenradius blockiert Radfahrer & MIV → bessere Lösung!						
145	Die N-S Verbindungsstraße wird viel Lärm für die Siedlung generieren. Lärmschutzmaßnahmen und besondere Realisierung als Unterführung sind wichtig. Die Schrägstellung (zu Bahn u. Straße) der neuen Gebäude am Stellingdamm ist günstig für den Lärmschutz.						
146	Als Querung der Gleise sollte ein Trog- oder Unterführungs-Lösung bevorzugt werden! →Schall/ Lärm						
147	Keine Brücke über S-Bahn Gleise! Bitte Trog-Variante! (Lärmbelastung geringer) Denkmalschutz!						
148	Fahrradinfrastruktur! Sicher, nicht gemeinsam mit Fußwegen. Gewerbe im Süden (LKW - eingeschränkte Wendemöglichkeit) → Parkraumbewirtschaftung.						



149	Bitte auf keinen Fall eine Brücke zur Ostumfahrung → Brandenburger Platz	■				■	
150	Keine Brücke! → Schallschutzprobleme	■				■	
151	Genügend Radabstellanlagen planen.					■	
152	S-Bahntrasse (Skizze: nach Süden) verlegen, Raum gewinnen!	■					
153	Straßenbahnwendeschleife in Mahlsdorf Süd statt Schleife in Hirtenstr./Stellingdamm.	■				■	
154	Bahnunterführung als Verbindung.	■				■	
155	Keine zu hohen Lärmschutzwände.	■					
156	Verkehr als wichtiges Thema in der Kommunikation & Beteiligung → hier Angebote machen!					■	
157	Wäre es möglich, die Ostumfahrung bereits an der Einfahrt Stellingdamm 9/10 nach Süden einzufädeln?	■					
158	Ladesäulen für E-Autos					■	
159	Park- / Stellflächen für Fahrräder/Autos der neuen Nachbarn, auch am S - Bahnhof → Fahrradstellplätze.					■	
160	Ausreichend große Parkhäuser für PKW, um eine zusätzliche Belastung der angrenzenden Wohnstraßen zu verhindern.	■				■	
161	Lösung Überquerung Gleise durch Ostumfahrung Bahnhofstraße: Brücke - Unterführung?	■					
162	Wunsch nach Mobilitätshub (Fahrräder) am S-Bhf. Hirschgarten.					■	
163	Tunnel: - sicher und freundlich für Schulkinder sowie Radfahrer - Autolärm reduziert durch bauliche Maßnahmen	■				■	
164	Schallschutz erweitern nördlich zur S-Bahn von Köpenick bis Hirschgarten Schallschutzlösungen Schweiz (im unteren Bereich)	■					
165	Verkehrsinfrastruktur zu Baubeginn Wohnungen inkl. Regionalbahnhof.	■				■	
166	Arbeitsgruppe Mobilität, wie? Union Stadion, Simulation Verkehr					■	■
167	Bahnquerungen: Umgehungsstraße als Tunnel - sinnvoll mind. weitere 4-5 Querungen (Tunnel für Fußgänger / Fahrrad)	■				■	
168	Keine Brücke über die Gleise! → passt nicht zum denkmalgeschützten Elsengrund → Lärmbelastung hoch!	■					
169	Aufwertung Bahnhofstraße nicht vergessen.	■					
170	Regionalbahnhof schon mehrmals versprochen → jetzt endlich Versprechen einlösen.	■				■	
171	AG für Verkehr einrichten.					■	■



172	Ich befürworte die Wiederherstellung der Platzfigur des Brandenburgplatzes mit Einrichtung eines Kreisverkehrs zur Anbindung der verlängerten Salvador-Allende-Straße (Ostumfahrung).					
173	Die S-Bahn-Über-/ oder -Unterführung zwischen S-Bhf. Köpenick und S-Bhf. Hirschgarten wird neuen Verkehr im Elsengrund (Essenplatz, Schmausstraße etc.) erzeugen, denn die Abführung über Knotenpunkt S-Bahn Köpenick wird nicht staufrei funktionieren. Bitte Verkehrsregelungen überdenken, die dem entgegenwirken (Einbahnstraße etc.).					
174	Kapazität der neuen Brücke / Tunnel und Gesamtproblematik Verkehr in Köpenick inkl. ÖPNV + Neubau Stadion Union (30.000 Besucher)					
175	Verkehrsanbindung? Jetzt Stau in der Mahlsdorfer Straße; Stellingdamm schmale Straße					
176	Wie soll die Hirtestraße vor dem zu erwartenden starken Durchgangsverkehr geschützt werden?					
177	Sehr schwierig. Nur lösbar im gesamtstädtischen Kontext, was den MIV angeht.					
178	Größter Interessenkonflikt des gesamten Projektes: Verkehr wird in die angrenzenden Bereiche verdrängt!					
179	Das Projekt belastet den jetzt schon kollabierenden Verkehr in Köpenick. Grünflächen & Verkehrsplanung sind nicht abgestimmt.					
180	Keine Straße auf dem Gebiet der Schrebergärten! (Biotop) Gelnitzstraße Rückseite Nr. 3-15					
181	Als unmittelbarer Nachbar in der Hirtestr. (Schule) bitte Lärmschutz beachten.					
182	Schutz des Märchenviertels vor Verkehr. Was tun, wenn Stau im Stellingdamm?					
183	Elsengrund / Märchenviertel vor (möglichen) „Abkürzungsverkehr“ schützen					
184	Was ist, wenn in der verkehrsberuhigten Zone jemand umziehen muss und die einzige Möglichkeit, ein Auto abzustellen, ist die Quartiersgarage? Wie löst man das Problem?					
185	Frühzeitig Verkehrsberuhigung mitdenken - der aktuelle „Plan“ erscheint naiv!					
186	Pendlerparkplätze für S-Bahnhof Köpenick sorgen für mehr Verkehr. Wie vermeidbar?					
187	Pendlerparkplätze (siehe Wuhlheide)					
188	Parken im Stellingdamm im Kurvenbereich. Keine Einsehbarkeit Lösung: PKW im Außenradius (d.h. an der anderen Seite nur Parken lassen(Schilder wechseln).					
189	Am S-Bhf. Hirschgarten bitte keinen P+R-Parkplatz.					
190	Anwohner-Parkausweis! Bereich Seelenbinderstr. Durch P+R Verkehr sowie immer mehr Gewerbetransporte und Lkw werden die Parkplätze für Pkw der Anwohner blockiert - kaum noch Parken möglich.					
191	Achtung: viele Pendler parken rund um die Bahnhöfe. Angebote machen.					
192	Wie wird die Parkplatzsituation gelöst? Sind Parkplätze geplant?	..				
193	Parkplatz Situation Thürnagel-/ Gelnitzstraße Wie wird Rücksicht auf Bestandsmieter genommen?					



194	Autostellplätze für Wohneinheiten nördlich der S-Bahn, ansonsten wird Denkmalgebiet zugeparkt zusätzlich zu Quartierparkplätzen.								
195	Garagengestaltung wie in Mahlow (Lärmschutzwand)								
196	Bitte Fußweg und Radweg trennen. Wenn Fußgängerströme von den Schulen südlich der Gleise zum S-Bahnhof Köpenick ziehen, wird man mit dem Fahrrad Schwierigkeiten haben durchzufahren.								
197	Fahrrad- und Fußweg trennen.								
198	Mehr Querungen der Bahn für Fußgänger / Radfahrer.								
199	Bitte Fahrradwege vorausschauend bereits als Schnellweg planen. Mit Elektrobikes fährt man 25 km/h und sollte überholen können.								
200	Genug Fahrradstellplätze an der S-Bahn und im Wohngebiet								
201	Ich freue mich auf viele (idealerweise überdachte) Fahrradstellplätze und wenig Autoverkehr im Wohngebiet.								
202	Erweiterung der Unterstellmöglichkeiten / Stellplätze für Fahrräder & Lastenfahrräder an den S-Bahnhöfen (Köpenick + Hirschgarten) und an den Einzelhandelsknotenpunkten (Kaufland / Toom / etc.)								
203	Unterstellmöglichkeiten der Fahrräder am Wohnort nicht vergessen! (gesichert / überdacht)								
204	Zugang SBH Hirschgarten behindertengerecht auch von der Elsengrund-Seite.								
205	Konzept Bahnhofsvorplatz bzgl. Fußgängerströme von S-Bahn, Bus, Straßenbahn überdenken, mit Bau Regio wird das Platzangebot noch kleiner; es ist schon heute schwierig für ältere Fußgänger diese Gegend zu queren.								
206	Sichere Schulwege - Ampel								
207	Thürnagelstraße 29: Fußgängerzugang zur Bahn?								
208	Kleine E-Bus-Linie für mehr Mobilität im Elsengrund / Märchenviertel								
209	Die Mobilitätsstationen sind eine gute Idee.								
210	Kostenloser ÖPNV!								
211	CarSharing Station am S-Bhf. Köpenick und auch auf halber Höhe Zwischen Köpenick- Hirschgarten wäre sehr wünschenswert und würde die Autodichte im Quartier mindern!								
212	Konzepte für alternative Mobilität weiter ausbauen. Mehr Radwege und Sharing Angebote.								
213	CarSharing sofort mit dem Vor-Ort Büro etablieren!								
214	Weniger Autos = mehr und bessere Köpenicks S-Bahn / Regionalbahn Verbindungen								
215	Bau Regionalbahnhof - Bauzeit? - Baufertigstellung? - voraussichtlich kein Bahnverkehr								
216	S-Bahn-Takt: 5 Minuten Zukünftig bei Endausbau								

217	S-Bahn Kapazitätserhöhung Regio in Erkner schon voll Jeder soll die Möglichkeit haben Öffis zu nutzen! Nachhaltig Anreize schaffen.								
218	S-Bahn Takt? Wie sollen sich die neuen „autofreien“ Bewohner in der Bahn stapeln?								
219	FC Union - 30.000 Besucher pro Spiel mitdenken!								
220	Güterbahnstrecke (Europastrecke) durch Wohngebiet. Diese muss umgewidmet werden. Güterzüge weit um Berlin herumleiten. Dadurch kein 3. Gleis nötig & Lärmreduzierung								
221	Lärmschutz!								
222	Mobilität muss für alle und für jede Altersgruppen gedacht werden.								
223	Verkehrsplanungen werden von jungen Menschen gedacht. 65+ fährt nur eingeschränkt Fahrrad oder gar nicht. Auto ist oft das Fortbewegungsmittel für diese Generation (autofrei geplant). Denkt bitte daran, Ihr werdet alle älter und kämpft mit denselben Problemen wie wir heute.								
224	Spielstraße an Waldgrenze Genovevastr. / Däumlinchen Weg								
225	Immer mehr Kinder werden mit Auto zur Schule gebracht. Bitte an Parkplätze denken, ansonsten hat man Parksuchverkehr.								
226	<i>Für ein zentrales Problem ist eine Lösung nicht erkennbar bzw. die vorgesehene Lösung nicht plausibel: Wie soll der zunehmende Verkehr kanalisiert werden? Auch wenn 1.800 Wohnungen nicht alle mit PKW versorgt werden (müssen), ist der Zuwachs an Verkehr erheblich, sowohl PKW, Fahrrad, ÖPNV. Umfahrungen führen zu einer Verlagerung, aber nicht zur Bewältigung. Dies auch deshalb, da der Traffic durch Köpenick angesichts anderer Entwicklungen (Auszüge ins Umland, Tesla, ...) ansteigen wird.</i>								
227	<i>Der Schulbedarf ist unabweisbar. Parkplätze auch, aber die gehören unter die Erde. Keine Baugenehmigung ohne angemessenen Parkraum.</i>								
228	<i>Zu viele Schulen und keine Parkplätze</i>								
229	<i>Als Anwohner der Gelnitzstraße bin ich aus folgenden Gründen gegen dieses Bauprojekt:</i> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Es gibt keine aufnahmefähigen Zufahrtstrassen in das neue Wohngebiet. Die Zufahrt von der Bahnhofstraße oder über Alt-Köpenick und Wendenschloßbrücke ist jetzt schon katastrophal.</i> 2. <i>Ohne ausreichende Parkplätze für die neuen Mieter darf nicht gebaut werden, denn die Parksituation ist jetzt schon sehr angespannt.</i> 3. <i>Kein Schutz der Altmieten vor steigenden Mieten aufgrund der Aufwertung des Wohnumfeldes.</i> 								
230	<i>Die derzeitige Parkplatzsituation ist in der (umliegenden) Gegend in den letzten zehn Jahren bereits an der Grenze des zumutbaren und vergleichbar mit der in der Innenstadt- nur dort gibt es zumindest einen "Anwohnerschutz" in Form von Parkzonen. Wie soll es erst werden, wenn die zusätzlichen 1.800 (!) Wohnungen dazu kommen?!</i> <i>Was wird auch in Richtung ÖPNV getan? Auch hier wird es ein weitaus höheres Aufkommen geben. Daran muss dringend gedacht werden. Es ist in der Hauptverkehrszeit auch bereits jetzt sehr voll in den Trams und Bussen. Ganz zu schweigen von der S3. Die Expresszüge der S3 sind eher ein Tropfen auf den heißen Stein.</i>								

231	<p><i>Es fehlen Parkplätze in der Planung, ggf. gebührenpflichtig als Parkhaus, Tiefgarage, Anwohnerparkaus weise etc. Es ist ein Irrtum, dass dort nur Personen ohne PKW einziehen werden, nur weil keine Parkplätze errichtet werden.</i></p> <p><i>Mit jeder Verdichtung hat sich die bereits jetzt angespannte Parkplatzsituation im Gebiet zwischen Seelenbinderstraße und Bahngelände weiter verschärft. Siehe auch morgendliche Parksituation am Bahnhof Hirschgarten.</i></p>						
232	<p><i>Auf alle Fälle, muss die geplante Entlastungsstraße auch in Richtung Friedrichshagen weiter führen. Damit hätte man den Fürstenwalder Damm wesentlich entlastet. Viele Anwohner gibt es dort nicht und eine kleine Straße ist ja bereits vorhanden. Bitte ausbauen.</i></p>						
233	<p><i>Ich kann weder im südlichen noch im nördlichen Teil des Entwicklungsbereiches Flächen erkennen, die für größere Mobilitätsstationen mit Radabstellanlagen, Bike- und CarSharing sowie Elektroladepunkte ausreichen würden. Sinnvoller Weise sollten sich diese doch im nahen Umfeld der Bahnhöfe befinden.</i></p>						
234	<p><i>Das durch das neue Wohn- und Gewerbegebiet zu erwartende, erheblich höhere Verkehrsaufkommen kann durch die Ostumfahrung der Bahnhofstraße kaum wirksam abgeleitet werden. Die Verkehre Richtung Norden (B1 / Tesla etc.) werden sich vermutlich nicht durch die (unattraktive) Mahlsdorfer Straße, sondern über den Fürstenwalder Damm Richtung Friedrichshagen (Dahlwitzer Landstraße) entwickeln. Die bereits heute zu beobachteten täglichen Staus durch abbiegende Fahrzeuge Richtung Dahlwitzer Landstraße machen eine Lösung erforderlich, die diesen Bereich entlastet. Zu prüfen wäre eine Entlastungsstrecke nördlich der S-Bahn als Westabbieger von der geplanten Bahnunterführung., die im Zuge der Ostumfahrung der Bahnhofstraße ohnehin erforderlich ist</i></p>						
235	<p><i>Das Verkehrskonzept überzeugt nicht. Neben den Bewohnern der 1.800 Wohnungen und der bis zu 1.300 Beschäftigten ist mit weiter steigendem Traffic wegen z.B. Wegzügen ins Umland, Entstehung von Arbeitsplätzen in Berlin, z.B. Adlershof, im Umland, z.B. Tesla, zu rechnen</i></p>						
236	<p><i>Alles gut und schön, aber die wenigsten neuen Mieter werden auf ihr Auto verzichten. Ich sehe nirgends genügend Parkplätze.</i></p>						
237	<p><i>Neben der verkehrlichen Betrachtung der Bahnhofstraße sollte auch die Auswirkung auf die Region Friedrichshagen berücksichtigt werden. Aufgrund der Bedeutung der Bölschesstraße als überregionale Versorgungseinrichtung ist ein hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Gibt es ein Konzept, wie eine weitere Verkehrsbelastung des Fürstenwalder Damms durch die zusätzlichen zu erwartenden Verkehrsteilnehmenden aus den neuen Quartieren kompensiert werden kann</i></p>						
238	<p><i>Viele Arbeitsplätze sind entweder überhaupt nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar oder nur durch lange Bahnfahrten. Wer die ständigen Bauarbeiten bei S-Bahn und Straßenbahn und den damit verbundenen Schienenersatzverkehr erlebt hat, steigt ganz schnell wieder auf das Auto um. Ein geringerer Autoverkehrsanteil ist utopisch.</i></p>						
239	<p><i>Die Abbildung ohne Kommentare scheint wenig informativ. Gibt es im Kontext der Quartiersgestaltung auch eine überregionale Betrachtung der Verkehrsbeziehungen, mit Blick auf ein Verkehrskonzept nicht nur für das neue Quartier, sondern auch für den restlichen Bezirk Treptow Köpenick und die Verkehrsbeziehungen zum Umland.</i></p>						
240	<p><i>Ich betone auch nochmals, die Schaffung von ausreichend Parkraum unabdingbar ist falls an der Bebauung festgehalten wird. Ich fahre kein Auto jedoch betrachte ich täglich schon das jetzige Chaos.</i></p>						



241	<p><i>Wo lassen die neuen Mieter ihre Autos? In den benachbarten Straßen der Umgebung, obwohl für die dortigen Anwohner schon jetzt kein ausreichender Parkraum vorhanden ist! Ganz zu schweigen von denjenigen, die ihren Pkw in Bahnhofsnähe abstellen wollen, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter zu fahren. Das ist eine Zumutung für alle Beteiligten! Eine Forderung für das Neubaugebiet:</i></p>						
	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ausreichende Parkmöglichkeit im Wohngebiet "Güterbahnhof" schaffen oder</i> 2. <i>jeder Wohnung werden verpflichtend Stellplätze in einer zu berücksichtigenden Tiefgarage zugeordnet. Die Gebühren dafür sind Bestandteil der Miete - oder</i> 3. <i>Bau eines Parkhauses mit der Kondition wie zuvor - Gebühren sind Bestandteil der Miete.</i> 						
242	<p><i>Was mich persönlich nicht so berührt, aber dennoch wichtig ist, ist die Einrichtung von Parkmöglichkeiten, Parkhäusern und Garagen. Das soll wohl nicht geplant sein.</i></p> <p><i>Aber ist es nicht illusorisch, dass in die neuen 1.800 Wohnungen nur Personen und Familien ohne eigenen PKW einziehen werden. Trotz vieler Einflussnahmen des Staates wird der private Fahrzeugverkehr auf lange Sicht eine der Säulen des Personenverkehrs bleiben.</i></p>						
243	<p><i>Notwendige Parkplätze und Elektro-Ladesäulen für die zukünftige Elektromobilität sind zu berücksichtigen. Auch CarSharing-Fahrzeuge benötigen Parkplätze. Individuelle Mobilität muss berücksichtigt werden.</i></p>						
244	<p><i>Bisher gibt es in Köpenick kaum bzw. keine Leihangebote für Fahrräder oder Autos. Deshalb kann ich es nur befürworten, dass es hier mehr Angebot geben soll. Im Vergleich zur Innenstadt werden diese aber wahrscheinlich anders genutzt, weshalb man die Konzepte hieran anpassen sollte. z. B. eher feste Fahrräder für eine einfache Tagesausleihe oder dezentrale Konzepte für die Nutzung innerhalb von Köpenick - nicht den Transit in andere Bezirke (wie in der Innenstadt)</i></p>						
245	<p><i>Als Anwohner der denkmalgeschützten Siedlung Elsengrund beschäftigt mich insbesondere die Frage des Verkehrsaufkommens bei absolut minimalistischer Parkplatzsituation. Zitat: "Den aus dem neuen Stadtquartier zu erwartenden zusätzlichen Autoverkehr kann das übergeordnete Straßennetz nur dann aufnehmen, wenn es durch die geplante sogenannte Ostumfahrung Bahnhofstraße ergänzt wird".</i></p> <p><i>Es stellt sich die Frage wo werden dann diese Fahrzeuge parken, die Sie ja selbst schon als gegeben hinnehmen? Bereits jetzt schon ist die Parkflächensituation erschöpft und bei großen Events in der Innenstadt oder bei Unionsspielen kollabiert die Situation, so dass selbst Rettungswege nicht mehr verfügbar sind. Ihr Mobilitätskonzept entspringt einem unrealistischen Wunschdenken, siehe Zitat oben. Bitte sorgen Sie für ausreichende Parkmöglichkeiten, ggf. in Form von Parkhäusern in den Außenbereichen der neuen Siedlung.</i></p> <p><i>Da die bereits geplante Ostumfahrung sicherlich keine Einbahnstraße in Ostrichtung sein wird, stellt sich die Frage, wohin soll der Verkehr in Westrichtung abfließen, durch die Bahnhofstraße oder die einspurige und wechselseitig beparkte Hämmerlingstraße in direkter Flucht zum Unionsportgelände? Die Errichtung einer Ostumfahrung ohne gleichzeitige Errichtung einer Westumfahrung ist logistische Fehlplanung und wird zum Kollaps der Kreuzung Bahnhofstraße Ecke Stellingdamm führen, mit Rückstau bis in die Wohngebiete Elsengrund und Güterbahnhof. Bitte planen und realisieren Sie eine synchrone Errichtung beider Umfahrungen in ausreichender Kapazität.</i></p> <p><i>Die denkmalgeschützte Siedlung Elsengrund sollte zur Aufrechterhaltung sicherheitsrelevanter Zufahrtsmöglichkeiten, also Feuerwehr, Rettungsdienste usw., als Anwohnerparkzone ausgewiesen werden.</i></p>						

246	<i>Ist denn der FC UNION überhaupt einbezogen worden in die Straßenplanung?</i>						
247	<i>Das Konzept der Quartiersgarage klingt sehr gut. ggf. könnte auf dem Dach auch gleich die Nutzung für Grünflächen / öffentlich zugängliche Hochbeete integriert werden (z. B. Klunkerkranich in Neukölln – Parkhaus Neukölln-Kolonaden). So hätte man eine Erholungsfläche direkt auf der Tiefgarage.</i>						
248	<i>Keine Straßendurchbindung zum Brandenburgplatz oder Durchfahrtsunterbindung für Kfz- und Schwerlastverkehr. In Verbindung mit Ost-West-Trasse westlicher Teil wird es attraktive Durchfahrtsstrecken von der Innenstadt in Richtung Erkner. Insbesondere mit den neuen Brückenhöhen wird es für den Schwerlastverkehr höchst attraktiv diese Route zu wählen, weil alle anderen mangels Brückenhöhen kaum passierbar sind. Für ein attraktives Wohngebiet wäre das in Verbindung mit Bahnlärm kaum noch zu empfehlen.</i>						

Nr.	Einzelhinweise	Gesamtplanung, Ziele, Städtebau	Wohnungsbau	Gemeinbedarf, Kultur Nahversorgung	Grünes Quartier, Nachhaltigkeit	Verkehr und Mobilität	Bürgerbeteiligung
Beteiligung							
249	Direktansprache von Institutionen / Trägern/ Schulen auf Interesse / Teilnahme an Gebietsbeirat.						
250	News-Letter Andocken an bestehende Newsletter z.B. Tagesspiegel (Zeitung) etc.						
251	Nebenan.de als Medium der Information						
252	Erste Werkstatt Strukturvorgaben/ Vorstellung der Standards / der Auswahlkriterien für den Wettbewerb.						
253	Einbindung von Schulen.						
254	Alle Betroffenen bitte zu diesen Veranstaltungen einladen (Bürgerbeteiligung).						
255	Nutzung der Wurfblätter ("Wurstblätter") für die Kommunikation.						
256	Bürgerbeteiligung im Gutachterverfahren - regionale Planungsteams - Vergabe an regionale Wohnungsgenossenschaften						
257	Wichtig für Beteiligung: Zentrale Anlaufpunkt Vor-Ort! → mit regelmäßigen Ansprechpartnern						
258	Vertreterinnen des Gebietsrats sollten auch künftige Interessenten sein.						
259	Anwohnerinnen und Anwohner bei Verkehrsthemen beteiligen / einbeziehen.						
260	Anmeldung bzw. Vorankündigung 3 - 4 Wochen vorher.						
261	Vertiefter kontinuierlicher Informationstransfer an Träger/Vereine.						
262	Wichtig: mitbekommen, wie man sich überhaupt einbringen kann.						
263	Gebietsbeirat → wer vertritt die Interessen der künftigen Anwohnerinnen?						
264	Analoge Informationen → Brief einwerfen und ältere Bevölkerung informieren.						

290	Social Media → Info über Twitter								
291	Frühzeitig → Vertrauen								
292	Nein Danke! Das brauchen wir nicht in Köpenick!								
293	Mitarbeitemöglichkeit in Träger / Verein vor Ort einbringen Vereine / Trägere aktiv informieren, dass es die Möglichkeit gibt.								
294	<i>Schön, dass hier im Rahmen der Online-Beteiligungsplattform über die Online-Beteiligungsmöglichkeit vom 09.11.2020v bis zum 06.12.2020 informiert wird. Ich habe bis heute keine Einladung von den Verantwortlichen für die Online-Beteiligungsplattform erhalten. Es ist fraglich, wie der überwiegende betroffene Bevölkerungsteil (Rentner ohne Interesse an Digital-Medien und Angst vor Virus-Ansteckung bezüglich eines Beteiligungscafés) wirksam beteiligt werden soll. Ihre Beteiligungs Bemühungen müssten wohl in die Verlängerung gehen. Ansonsten wird der Anschein einer bloßen Alibi-Beteiligung schwerlich zu beseitigen sein.</i>								
295	<i>Ich schließe mich den Kommentaren zu 100 Prozent an. Ich habe zwar Internet, wurde aber nur durch das Infoblatt eines sehr umsichtigen Mitbewohners auf die online-Umfrage aufmerksam gemacht. Und dieser Umstand hat ja nun nichts mit Transparenz und Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit dem unsäglichen Bauvorhaben, geschweige denn mit Einbeziehung der Anwohnerschaft zu tun! Ich erwarte jetzt zumindest eine öffentliche Antwort auf die hier stehenden Bemerkungen noch vor dem Abschluss der online- "Beteiligung"!</i>								
296	<i>Sehe ich genauso problematisch. Das Vorhaben ist sehr einschneidend für die Anwohner. Das sollte über mehrere Kanäle kommuniziert werden. Gerade jetzt, wo die Leute kaum noch vor Tür kommen (dürfen).</i>								
297	<i>Bis heute keine Reaktion auf den Kommentar von Philipp G. Und weiterhin keine offizielle Information an alle Anwohner über diese Möglichkeit der Beteiligung!</i>								
298	<i>Es gab keine Anwohnerinformation über diese Online-Beteiligung welche seit dem 9.11. bis nur zum 6.12.2020 läuft!! Nicht jeder Mieter hat Internetzugang!!! Bitte informieren Sie alle Anwohner postalisch über diese Online-Beteiligung. Bitte verlängern Sie die Online-Beteiligung und geben den Anwohnern ohne Internetzugang ebenso die Möglichkeit, sich zu beteiligen</i>								
299	<i>Es erfolgte bereits am 11. September 2020 (Info Café, Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) eine Registrierung von Interessierten für die Mitwirkung im Gebietsbeirat, um im Frühjahr 2021 zu dessen Wahl anzutreten. Ist diese jetzt ungültig?</i>								
300	<i>Mit Entsetzen habe ich feststellen müssen das Ihr Zeitfenster für Beteiligungen weniger als einen Monat beiträgt. Dazu nur als Info auf Ihrer Plattform- gerade ältere Bürger ohne Internetzugang bleiben außen vor. Daher bitte Zeitfenster verlängern, Bürger per Info Post informieren. Nun zum Projekt, vermisse die Kommentare vom Info Tag, Sie wollten diese veröffentlichen. Im Prinzip wurden dort alle Vorschläge und Fragen schon eingebracht.</i>								
301	<i>Information über Projekt bzw. Entwicklung direkt an Fläche / Grundstück (Bauzauninfo)</i>								
302	<i>Was ist dann die Bedeutung dieser vorherigen Beteiligungsmöglichkeiten, wenn die abgegebenen Kommentare nichts bewirken können?</i>								

303	<i>Es müssten zuerst alle eingebrachten Kommentare veröffentlicht werden. bzw. jederzeit alle abrufbar sein – vor allem für alle betroffenen Anwohner. solange dieses Projekt nicht beendet ist – und daran anschließend die Auswertung erfolgen! (Dokumentation erfolgt vordergründig bzw. sicherlich im Sinne derer, welche das Bauvorhaben vertreten bzw. durchführen wollen) .Kann denn aufgrund dieser Online- Umfrage überhaupt im Sinne wesentlicher Anliegen der Anwohner noch etwas verändert bzw. fallengelassen werden – z.B.. im Hinblick auf unzumutbare Verdichtung und das Verschwinden jahrelang gewachsener Flora? (siehe Kommentare) Die Anwohner hoffen das !!! Wenn ich z.B. die erste Online -Befragung aufrufe, so kann ich keinen Kommentar mehr lesen! Leider.</i>								
304	<i>Keine Einladung erhalten</i>								
305	<i>Bitte konkretisieren Sie möglichst früh den Ablauf von Verfahrensstufe 1. Wo, wann und wie werden die Ideen präsentiert und konsultiert?</i>								
306	<i>caro19 (Nr.295) hat auch den "Nagel auf den Kopf getroffen". Die Anwohnerschaft wurde nicht ausreichend einbezogen. Nicht jeder hier nimmt (aus naheliegenden Gründen) an der Online- Umfrage teil, obwohl dieses "unsägliche Bauvorhaben" viele Anwohner beschäftigt!</i>								
307	<i>Die Idee des Gebietsfonds finde ich sehr gut. Hier gibt es sehr erfolgreiche vergleichbare Konzepte in anderen Städten und im Ausland. Bitte geben Sie möglichst früh an, wie hoch der Fonds konkret ist und wie man Projektideen dafür einbringen kann. Ich denke, das ist auch eine sehr gute Form der Beteiligungsmöglichkeit der betroffenen Anwohner</i>								
308	<i>Die Abbildung zur Beteiligungsstruktur ist sehr schwer lesbar und leider zu klein. Gerne auch stärker in den anderen Sektionen stärker herausarbeiten, wo und welche Art von Feedback Sie sich wünschen. Die Info-Cafés und Werkstätten sind eine sehr gute Idee. Die angebotenen Uhrzeiten waren teilweise leider nicht kompatibel mit der Arbeitswoche. Wenn Sie ein diverses Bild an Anwohnermeinungen haben wollen, wären ggf. zielgruppenspezifische Veranstaltungen sinnvoll. Beispielsweise: In der Woche tagsüber für Ältere. Am Wochenende mit Unterhaltung für Kinder (Spielzeug oder Schminkaktion etc.) für Familien.</i>								

Impressum
UrbanPlan+Partner
im Auftrag der
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

September 2021