Bürgerhinweise zum Rahmenplanentwurf aus der Online-Beteiligung und öffentlichen Ausstellung vom 22.01. bis 03.02.2024 sowie der öffentlichen Informationsveranstaltung am 23.01.2024

Zum Entwurf des städtebaulich-freiräumlichen Rahmenplans liegt eine große Zahl an Hinweisen und Kommentaren aus der Bürgerschaft vor. Sie wurden sowohl im Rahmen der Online-Beteiligung auf mein.berlin.de und einer Ausstellung im Forum Köpenick zwischen 22.01. und 03.02.2024 als auch bei der Informationsveranstaltung am 23.01.2024 in der Merian-Oberschule eingebracht.

Die folgende tabellarische Auflistung zeigt eine zusammenfassende Darstellung der mehr als 400 eingegangenen Hinweise. Darin enthalten waren zahlreiche Mehrfachnennungen und z.T. subjektive Bewertungen, die für die weitere Bearbeitung der vorgestellten Planungskonzepte jedoch keine direkten Anhaltspunkte liefern. Daher wurden in die Liste nur diejenigen Hinweise aufgenommen und bei Mehrfachnennung zusammengefasst, die sich für die weitere Bearbeitung als relevant erwiesen haben.

Für die verbliebenen 294 Hinweise wird in Stichworten erläutert, ob sie in die Rahmenplanung bzw. in nachfolgende Planungsschritte einfließen werden oder aus welchen Gründen dies nicht möglich sein wird.

Im Interesse der Übersichtlichkeit wurde die tabellarische Auflistung nach Themenbereichen geordnet. Die jedem Hinweis beigefügten Kommentare folgen dem Ziel, offene Fragen zu beantworten, möglichst präzise Angaben zu Planungsinhalten und -zielen zu machen und vor allem den Blick auf die bindenden Vorgaben und Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu lenken. Zur erleichterten Orientierung sind wesentliche Aussagen in einer Übersichtskarte auf der letzten Seite dieses Dokumentes dargestellt.

Allen denjenigen, die sich mit Ortskenntnis und Engagement in Form sachdienlicher Hinweise oder auch mit Kritik an dieser wichtigen Phase des Planungsprozesses beteiligt haben, sei hiermit gedankt.

Nr.	Hinweis	Stellungnahme	Für die Rahmenplan-Bearbeitung relevant	Für nächste Planungs-schritte relevant
Allgemein				
1	Eine Info-Veranstaltung ist zu wenig. Konnte mich nicht mehr anmelden. Ging Anderen bestimmt auch so. Das hier ist mir zu unverständlich.	Die Info-Veranstaltung wurde, wie angekündigt auch im Online-Streaming live übertragen. Die Aufzeichnung wird in Kürze über die Website abrufbar sein: www.gueterbahnhof-koepenick/berlin.de.		
2	Viele Menschen glauben, dass Neubau die soziale Frage löst, weil es überall so kommuniziert wird. Die Erfahrung zeigt, dass diese Behauptung sich nicht erfüllt.	Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme ist der Wohnungsbau für einkommensschwache Menschen ein zentraler Baustein sozialer Wohnungsbaupolitik.	●	
3	Es ist voll intransparent, wem das gesamte Areal gehört, wie die Eigentumsverhältnisse künftig sein sollen und warum das Gelände nicht der Bevölkerung in Selbstverwaltung für den Zweck der alleinigen naturnahen Bewirtschaftung zugeführt werden kann. Die Vergesellschaftung von Grund & Boden ist im Grundgesetz festgeschrieben und sollte hier greifen!	Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs wird im Zuge der Quartiersentwicklung durch das Land Berlin erworben. Auf dem Gelände werden mit Schul- und Kitaflächen sowie Grünanlagen öffentliche Angebote geschaffen. Der Wohnungsbau wird von gemeinnützigen Wohnungsbauträgern (landeseigene Wohnungsbauunternehmen sowie Wohnungsbaugenossenschaften) realisiert, womit ein Beitrag zur gesamtstädtischen Wohnungsversorgung erbracht wird.		
4	Von diesem Projekt profitieren eher die Shareholder der DB, die großen Firmen / Baufirmen und Grundstückseigentümer. Die Mieter und Mieterinnen befinden sich nach wie vor in undemokratischen Abhängigkeiten gegenüber dem Vermieter. Selbst die landeseigenen Wohnungsgesellschaften sind nicht preiswert und heben ihre Mieten an, ob die Einkommen steigen oder nicht!	Das Verhältnis zwischen Mieter und Vermieter ist vertraglich geregelt. Im Falle von Verstößen steht der Rechtsweg offen. Das Mietniveau der landeseigenen Wohnungsgesellschaften liegt deutlich unter den marktüblichen Werten und wirkt daher mietpreisbremsend.		
5	Leider einige Gründe, als alteingesessener Bewohner weiter ins Grüne zu ziehen → so geht „Vertreibung“.	Die Entwicklungsmaßnahme betrifft ausschließlich die Bebauung von Brach- und Gewerbeflächen. Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Quartiere werden durch die Entwicklungsmaßnahme nicht vertrieben.		
6	Es werden tausende weitere Menschen herziehen, zusätzlich zu denen, die in kürzlich neu errichteten und gerade in Bau befindliche Anlagen ziehen.	In dem neuen Stadtquartier auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick werden schätzungsweise 3 600 Menschen leben.		
7	Der Senat plant mit Steuergeldern an den Köpenicker Bürgern vorbei! Die ADEPT-Planung ist eine „Reißbrett-planung“ (z.B. Gelnitzstraße = hier ist es absolut unmöglich, eine große Sache durchzuziehen, allenfalls auf dem Papier)	Im dem neuen Stadtquartier werden neben 1 800 Wohneinheiten auch Schulen, Kitas. Grünflächen und Nahversorgungsangebote für die Köpenickerinnen und Köpenicker realisiert. Zudem wird ein brachgefallenes Areal für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht Die Gelnitzstraße wird von den Planungen nicht berührt.		

8	Warum wird in einer 90.000 € kostenden Bürgerbeteiligung nicht die Wahl zwischen A) Zugänglichkeit ohne Bebauung und B) Bebauung der Flächen gestellt? Dann hätten die Bürgerinnen nämlich tatsächlich eine ernst gemeinte Wahl und wären beteiligt an der Entscheidungsfindung. Was hier passiert, ist die Beteiligung an der Wahl zwischen den Übeln!	Politisch vorgegebenes Ziel der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und des städtebaulich-freiräumlichen Werkstattverfahrens sowie des auf Basis von dessen Ergebnis erarbeiteten Rahmenplans ist die Schaffung dringend benötigter Wohnungen samt der erforderlichen Folgeeinrichtungen. Die Ausgestaltung dieser Zielvorgaben ist Gegenstand der Beteiligung.		
9	Die Vernichtung von Boden und Grünfläche als ein ökologisches Projekt zu verkaufen ist frech, unanständig und es belügt das sogenannte Volk.	Hier geht es nicht um „Bodenvernichtung“, sondern um eine städtebauliche Entwicklung, die anspruchsvollen ökologischen Zielen verpflichtet ist. Eingriffe in gewachsene ökologische Strukturen werden gemäß den gesetzlichen Vorschriften innerhalb und außerhalb des Entwicklungsgebietes ausgeglichen.		
10	Gemeinschaftsgärten im Volkseigentum – als Gemeingüter – zur Subsistenzwirtschaft; solidarische Landwirtschaft würde Köpenick gut tun.	Die Idee der Gemeinschaftsgärten wird begrüßt. Die Umsetzung – zumindest für einen Teil der Grünflächen in Form des urbanen Gärtnerns auf Kleinparzellen, wird in die weiteren Planungsschritte aufgenommen	●	●
11	Ich finde, es ist ein guter Entwurf, der neue Möglichkeiten in Köpenick bietet. Mutig, aber zeitgemäß und gut.	Die Umsetzung der Planung wird noch erhebliche Energie und viel Ideenreichtum erfordern. Dies wird auch in weiteren Arbeitsschritten unter Beteiligung der Öffentlichkeit geschehen. Besondere Bedeutung kommt dabei dem lokalen Sachverstand zu. Er soll auch in die kommenden Planungsphasen einfließen.		
12	Die Planung stimmt mich zuversichtlich. Orte für Menschen zu gestalten, nicht für Autos oder lieblos, führt langfristig dazu, dass die Kieze wertgeschätzt und gepflegt werden, dass es mehr Miteinander gibt und Menschen stolz sind auf ihre Wohn-gegend. Ich hoffe, das Konzept wird in der Weise umgesetzt, es sieht jedenfalls vielversprechend aus. Danke!			
13	Großartig! Bringen Sie mehr Einwohner nach Köpenick, um das Feuer am Leben zu halten. Daumen hoch. Mehr Kapitalanlagen.		●	●
14	So schnell wie möglich beginnen.			
15	Good Job! Keep Köpenick growing! More shops, cafés and international interests alive! Well done! Top.			
16	Das präsentierte Konzept finden wir sehr gelungen und das Areal erfährt dadurch eine deutliche Aufwertung.			
17	Sehr sinnvoll und vielversprechend, ein gutes Konzept, um der Bevölkerungszunahme gerecht zu werden. Die Ostumfahrung wird überfällig. Note: 1+.			

18	Bitte zählen Sie auf, welche Sachlage es derzeit noch mit Denkmalschutz, Naturschutz und Flächenverfügbarkeit der DB etc. pp. gibt!	Im Zuge der Bebauungsplanverfahren, die an die Rahmenplanung anschließen, werden die Anforderungen des Denkmalschutzes (Umgebungsschutz) zu berücksichtigen sein. Eingriffe in gewachsene ökologische Strukturen werden gemäß den gesetzlichen Vorschriften innerhalb und außerhalb des Entwicklungsgebietes ausgeglichen. Die Flächen befinden sich zum Teil in Privateigentum sowie im Eigentum des Bundes und werden für die Entwicklung im Sinne des § 165 Abs. 3 BauGB angekauft. Diese Sachverhalte wurden zudem im Abschlussbericht zu den vorbereitenden Untersuchungen vom September 2017 ausführlich dargelegt (vgl. www.gueterbahnhof-koepenick/berlin.de).		●
19	Wenn der Regierende Bürgermeister sagt, dass "jede Wohnung zählt". Wird das Vorhaben diesem Anspruch gerecht?	Dieses Ziel gilt für alle Wohnungsbauschwerpunkte in Berlin, zu denen der ehemalige Güterbahnhof Köpenick gehört		
20	An welcher Stelle kann man die Nutzungspläne für das Gebiet des ehemaligen Gaswerks erfahren?	Im nördlichen Bereich des ehemaligen Gaswerks wird eine Grundschule errichtet. Im südlichen Bereich werden die denkmalgeschützten Gebäude für soziale Nutzungen saniert. Die Pläne werden derzeit auf Basis eines verwaltungsinternen Workshop-Verfahrens erarbeitet und voraussichtlich im Laufe des Jahres 2024 öffentlich vorgestellt. In dem Workshop-Verfahren werden bereits eingegangene Bürgerhinweise zum ehemaligen Gaswerk berücksichtigt.		
21	Ich hatte mir mehr Einsicht versprochen. Da die Straßennamen nicht ausgewiesen sind, ist es schwer, sich zurechtzufinden.	Die Namen bestehender Straßen sind in den Plänen – wenn auch in kleiner Schrift – benannt. Ihre Darstellung wird künftig für eine bessere Lesbarkeit optimiert.		●
22	Viele möchten Köpenick-Treptow nicht „voll“ bebaut haben.	Innerhalb des Entwicklungsgebietes wird es ein ausgewogenes Nebeneinander von Grün- und Freiflächen geben.	●	●
23	Man kann nur hoffen, dass diese BRD baldigst zusammenbricht, damit der Bebauungs-Irrsinn ein Ende hat. Lasst einfach die Finger von weiteren Veranstaltungen; im Endeffekt wird nur noch mehr Natur zerstört, da können die „städtebaulichen Entwickler“ so viel von Grün & Klima schwafeln wie sie wollen. Lasst Brache Brache sein und stoppt dieses ewige „Wachstumsgetöse“. 1.800 Wohnungen bedeutet wieder 1.800 Autos mehr, die von A nach B müssen; das Chaos ist ja jetzt schon greifbar. Seht Euch den alten Bahnhof an, beobachtet die Falken bei der Jagd und hört auf, zu planen und zu bauen.	Berlin steht vor der dringenden Herausforderung, neuen Wohnraum zu schaffen. Dabei werden vorrangig die mit Infrastruktur bereits gut versorgten Standorte entwickelt. Würden sie nicht entwickelt, könnten nur mit großem Aufwand noch vorhandene Grün- und Ausgleichsflächen an der Peripherie der Stadt in Anspruch genommen werden. Eine Stadt, die wächst, braucht Orte, die bebaut werden können.		

24	Grundsätzlich sieht das nach einer guten Idee aus. Ich finde es jedoch unfassbar wichtig, dass etwaige Bauarbeiten und Wohnungen nicht von privaten Wohnungsbaugesellschaften realisiert werden, sondern dass es sich hierbei um ein Projekt der öffentlichen Daseinsvorsorge handeln wird.	Das ist zutreffend. Die per Rechtsverordnung erlassenen Entwicklungsziele sehen vor, dass 65 % der Wohnungen durch landeseigene Wohnungsunternehmen und 25 % durch Genossenschaften errichtet werden. 10 % der Wohnungen werden durch private Immobilienunternehmen entwickelt. Für mindestens 40 % ist eine Mietpreisbindung vorgesehen.		●
25	Was kosten die Wohnungen? Zielgruppe sind doch eindeutig Besserverdienende. Wird es Schranken geben, wenn man diese besuchen will?			
26	Ist auch bezahlbarer Wohnraum für Geringverdienende geplant?			
27	Wo ist die Homepage, auf der man die Wohnung kaufen kann?	Die Vermarktung der wenigen Eigentumswohnungen wird von den dafür privaten Eigentümern vorgenommen.		●
28	Wie wird sichergestellt, dass die Wohnungen so schnell wie möglich gebaut werden? In Berlin herrscht so eine große Wohnungsnot, dass man so schnell und so viel wie möglich bauen muss.	Das derzeitige Baukosten- und Zinsniveau erfordert die Entwicklung intelligenter Wohnungsbaustrategien gemeinsam mit der Bau- und Wohnungswirtschaft. An den erforderlichen Konzepten wird bereits gearbeitet. Voraussetzung für den Wohnungsbau ist jedoch die Aufstellung von Bebauungsplänen, die nach dem Beschluss der Rahmenplanung vorrangig vorangetrieben wird.		
29	Ist es richtig, dass beim geförderten sozialen Wohnbau in ca. 30 neuen Gebäuden weder eine Ewigkeitsbindung noch eine Bindung an unterdurchschnittliche, nicht steigende Mieten gemeint ist?	Die Mietpreisbindung beträgt in der Regel 30 Jahre. Dieser Punkt wird im wohnungspolitischen Diskurs oft angesprochen. Er ist jedoch auf lokaler Ebene nicht lösbar, da hierfür gesetzliche Änderungen auf Bundesebene notwendig sind.		
30	*Ich konnte nicht an der Infoveranstaltung am 23.01.2024 teilnehmen. Gibt es die Möglichkeit, eine Aufzeichnung davon anzusehen? Wo finde ich die Antworten z. B. auf die Fragen, die unter "Statistik" aufgeführt sind und als beantwortet gelten?*	Siehe Kommentar zu Nr. 1.		
31	*Warum nur 1.800 Wohnungen? In Berlin herrscht ein akuter Wohnungsmangel. Wir wissen seit mehr als einem Jahrhundert, wie man dicht baut: Die dichtesten Viertel in Berlin sind die Gründerzeitviertel in Friedrichshain, Kreuzberg, Prenzlauer Berg usw. Und diese gehören auch zu den beliebtesten Kiezen, die Nachfrage nach Wohnraum übersteigt das Angebot bei weitem. Die Stadtplaner sollten den egoistischen Ansprüchen derer, die bereits stabil in diesem Gebiet in Wohnungen mit geringer Dichte leben, nicht Vorrang vor den Tausenden von verzweifelten Menschen einräumen, die Wohnraum benötigen. Und sie sollten nicht darauf bestehen, dass neue Wohnungen Luxuswohnungen mit geringer Dichte sein müssen!*	Im Vorfeld der städtebaulichen Rahmenplanung wurden verträgliche Dichten überprüft. Aus dieser Prüfung ergibt sich die Zielvorgabe von 1.800 Wohneinheiten. Die Dichtewerte und die Struktur des vorliegenden städtebaulichen Konzepts sind in Teilen mit den heutigen innerstädtischen und teilweise entkernten Gründerzeitvierteln vergleichbar. Diese Dichten werden von SenStadt als angemessen eingestuft.		

32	*Der Wohnungsmangel ist absolut ärgerlich. Auch wenn ich einen unbefristeten Mietvertrag habe und durch die Mietpreisbremse und den Milieuschutz geschützt bin, möchte ich mich für diejenigen einsetzen, die nicht so privilegiert sind wie ich: Paare, die zusammenziehen oder nach einer Trennung ausziehen wollen, Familien, die mehr Wohnraum für ihre Kinder suchen, und Menschen, die für ihre Karriere oder andere Lebensentwicklungen nach Berlin ziehen. Auch für mich bedeutet die Tatsache, dass es für mich sehr schwierig wäre, eine neue Wohnung zu finden, die meiner jetzigen gleichwertig ist, dass ich ein sehr schwaches Machtverhältnis zu meinem Vermieter habe.* *Es klingt, als würden Sie mit mir darin übereinstimmen, dass die Gründerzeitviertel Beispiele für gute Stadtgestaltung sind. Der Hobrecht-Plan hatte jedoch nur eine minimale Planung: Er legte die Straßen fest und bestimmte die Traufhöhe und die Größe der Höfe. Die Bauherren reagierten darauf, indem sie die Bebauung innerhalb der Grenzen maximierten, und so entstanden die heute dichtesten Quartiere in Deutschland. (Natürlich möchte heute niemand mehr in den Mietskasernen leben, wie sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts bestanden). Niemand hat die Dorfbewohner befragt, bevor er das Stadtbild völlig verändert hat.* *Dies könnte nicht weiter von dem entfernt sein, was Planer heute tun: Sie schlagen maximal die Hälfte der Dichte vor, die in Gründerzeitvierteln besteht, und nach jahrelangen Treffen und Beratungen wird diese Dichte dann weiter reduziert.*	Siehe Kommentare zu Nr. 24 sowie Nr. 31.		
33	*Wie groß ist die gesamte Gebietsfläche? Ich schätze ca. 0,35 km² ohne die Bahngleise. Bei einer Dichte wie im Helmholzkiez oder Samariterviertel könnten hier 10.000 Menschen leben. Selbst wenn man diese Zahl um ein Drittel reduziert, um mehr Grünflächen und Nichtwohnnutzungen zu ermöglichen, ist ein Plan, der weniger als 6.000 Einwohner beherbergt, angesichts der Wohnungsnot tragisch unambitioniert.* *Wo sind die wichtigen Maßstäbe für die Dichte, wie z. B. die Geschossflächenzahl und die geschätzte Bevölkerungsdichte?*	Das Entwicklungsgebiet ist 36 Hektar bzw. 0,36 km² groß. Die Maßstäbe für die Bebauungsdichte und damit für die Zahl der Wohnungen sind das verfügbare Bruttobauland abzüglich der erforderlichen Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen, Grün- und Frei- sowie Erschließungsflächen. Mit Blick auf die städtebauliche Integration des neuen Stadtquartiers unter Berücksichtigung der benachbarten Bestandsbebauung sind überdies die lokalen Rahmenbedingungen, vor allem die Gebäudehöhen zu beachten. Diese sollen nur punktuell bei sogenannten Hochpunkten überschritten werden.		

34	*Ein wirklich wunderschöner Entwurf, der schon in der ersten Überarbeitung zu Gunsten besserer „Allgemeinverträglichkeit" (im Wesentlichen: wie wird sichergestellt, dass auch der letzte Winkel der Stadt im Auto erreichbar ist) und Verwaltungshochmuts (natürlich braucht die neue Schule ein riesiges Gelände – ist halt kein Platz mehr für den Park – egal) nach allen Regeln der Kunst geschliffen wird. Leider lässt das für die Zukunft nichts Gutes hoffen. Schade. Dabei hat es so schön begonnen...*	Stadtplanung setzt vielfältige Aushandlungsprozessen zwischen verschiedenen Behörden und Fachbelangen voraus. Wir stehen erst am Beginn dieses Prozesses. Gerade, was die Größe des Schulgrundstücks und die starke Einschnürung des Deichparks betrifft, werden wir mögliche Alternativen bzw. Kompromisse aushandeln müssen (siehe z.B. Kommentar zu Nr. 260).	●	
35	*Von der ursprünglichen, tatsächlich recht grünen Planung ist leider nur wenig übrig geblieben. Deichpark: zu Gunsten des Schulgeländes rückstandsfrei entsorgt; dann aber bitte auch nicht mehr als PR-Begriff verwenden. Da hilft es auch nicht, die Punktiermaschine anzuwerfen und grüne Punkte auf die Straßenflächen zu malen, wo nie Bäume stehen können...Planungsprosa vom Feinsten!*	Siehe Kommentar zu Nr. 34.		
36	*Sie planen hier, ohne Sinn und Verstand, an der engsten Stelle der Bahnhofsgegend in Köpenick ein gigantisches Wohnprojekt, geben dem ganzen tolle Namen (Stadtquartier, Urban, Mobilitätshub) und ahnen nicht, was sie damit anrichten.*	Die Planung geht auf die Festlegung der Wohnungsbauschwerpunkte im Land Berlin zurück. Einer dieser Schwerpunkte ist das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs, das wegen seiner günstigen Lage und optimalen Verkehrsanbindung für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers prädestiniert ist.		
37	*Ich denke, keiner hat auch nur ansatzweise eine Ahnung, wie dieser Teil Köpenicks funktioniert. Das hier ist nicht Friedrichshagen. Wir wohnen seit ca. 30 Jahre hier und haben den schrittweisen Niedergang dieser Gegend erlebt. Die Bahnhofstraße ist dreckig, laut und besteht nur noch aus Döner, Nagelstudios, Burgerläden und Barbershops – von ein paar Ausnahmen abgesehen. Das Forum ist ohne Konzept, dafür mit riesigem Leerstand. Vernünftige Gastronomie finden sie keine. Jede kleine Fläche wird zugebaut, ohne dass die Infrastruktur mitwächst und dies platzbedingt auch nicht kann. Dafür eine gigantische Verkehrszunahme. Der ÖPNV drängt sich auf winzigen Flächen und das wird sich auch nicht großartig ändern. Jetzt kommen Sie und knallen hier noch weitere Wohngebäude hin. Fazit: Die Wohnqualität für den Bestand und dessen Mieter wird sich verschlechtern, dafür als Ausgleich aber sicher mit höheren Mieten belohnt. Danke dafür. Von der Tierwelt, deren Lebensraum Sie hier wegbaggern, rede ich gar nicht. Da werden auch die tollen, gestylten, hippen, urbanen Grünstreifen nichts ändern. Ich kann nur hoffen, dass hier das Land Berlin baut und somit viel Zeit vergeht, so dass ich den Wahnsinn nicht mehr miterleben muss.*	Mit der Entwicklung des neuen Stadtquartiers auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal und dem Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße wird die Bahnhofstraße entlastet. Damit entsteht mehr Platz für den ÖPNV. Neue dringend benötigte Schulen und Gemeinbedarfseinrichtungen werden auch zur Minderung schon bestehender Engpässe beitragen und nicht nur für die künftige Bewohnerschaft, sondern darüber hinaus für die der bestehenden Quartiere in der Nachbarschaft verfügbar sein. Höhere Mieten als Folge der städtebaulichen Entwicklung – und als indirekte Folge der damit verbundenen Aufwertung – sind zumindest in den Beständen des Beamtenwohnungsvereins und der Siedlung Elsengrund (hier größtenteils Eigentum) nicht zu erwarten. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vorschriften zu Mieterhöhungen sowie die seit 2015 in Berlin geltende Mietpreisbremse bei Neuvermietungen bindend. Die mit neuen Bauflächen verbundenen Eingriffe in die Natur werden entsprechend den naturschutzrechtlichen Vorgaben innerhalb und außerhalb des Entwicklungsgebiets ausgeglichen.	●	●

38	*Dieser ständige Ruf nach mehr Wohnungen und nach mehr Dichte (Nr. 31), verbunden mit der Forderung, dass wir, die wir hier schon länger leben, nicht so egoistisch sein dürfen, nicht so sehr auf unseren angeblichen Luxus bestehen sollten (eine unverschämte Anmaßung, wie ich finde), führt dazu, dass meine Heimatstadt immer weniger lebenswert wird. Alles wird zugebaut, es werden städtebauliche Dichten erzeugt, die keine vernünftigen Wohnverhältnisse mehr gewährleisten. Es darf eben nicht nur darum gehen, möglichst viele Behausungen für angeblich "verzweifelte" Menschen zu schaffen. Nur damit diese anschließend an ihren neu geschaffenen Wohnverhältnissen verzweifeln. Der neue Städtebau muss sich in die vorhandene städtebauliche Situation harmonisch einfügen, sich an die Gegebenheiten anpassen. Ja, sie lesen ganz richtig, werter Rufer nach mehr Wohnraum und mehr Dichte (Nr. 33). Es geht auch um Anpassung. Und die Menschen, die in weniger verdichteten Wohnvierteln leben, haben ein Recht darauf, dass ihre Umgebung nicht weiter zugebaut wird. Es geht auch um Rücksichtnahme auf diejenigen, die bereits vor Ort leben und mit ihrer Gegend verwurzelt sind.* *Der Hinweis auf die Stadtentwicklung von vor 100 Jahren als Vorbild ist das zur Hälfte richtig. Die städtebauliche Dichte ging damals besser einher mit der Schaffung der notwendigen Infrastruktur. Es wurden breite, schön gestaltete Straßenräume, Parkanlagen, Schulbauten, Schwimmbäder und dgl. mehr geschaffen. Die Häuser selbst waren ebenfalls gestalterisch ansprechend. Es wurde eine lebendige soziale und nutzungsstrukturelle Mischung erzeugt, das, was wir unter Urbanität verstehen. Genau deshalb leben die Menschen gern in den gründerzeitlichen Quartieren. Diese Qualitäten lassen sich heute leider nicht mehr erreichen. ich kenne kein neues Wohnquartier in Berlin, das die Qualität der gründerzeitlichen Bebauung erreicht. Die Gründe hierfür haben nicht nur die Planer zu verantworten. Gestaltung ist heute eher nachrangig, und auch die Mechanismen des Zusammenlebens und die Bedürfnisse sind heute andere. Das Einzige, was die neuen Wohnquartiere auszeichnet, ist die Dichte, lebendige Urbanität ist hingegen kaum zu finden. Die findet man*	Siehe Kommentar zu Nr. 31.		

	allenfalls auf den im Vorfeld produzierten Renderings der Planer. Was gerade überall entsteht, erinnert eher an die problematischen Neubauquartiere der 60er, 70er und 80er Jahre. Nur dass diese oft grüner waren. Dichte ist nur erträglich im Zusammenwirken von gestalterischer Qualität, hinreichender Infrastruktur und der Schaffung von Urbanität. Letzteres wird durch Dichte, wie so viele Planer irrtümlich glauben, nicht automatisch produziert. *Und noch ein Aspekt sollte nicht vergessen werden. Wer unbedingt möchte, dass die Grundstücke so dicht wie möglich mit Wohnungen zugebaut werden, darf sich nicht über überhöhte Grundstückspreise und den Abriss von alter Bausubstanz wundern. Letztere nutzt das Grundstück nämlich oft nicht ausreichend aus, und die Profitgier im Zusammenspiel mit der Nachfrage nach Wohnraum fordert immer wieder mehr Dichte. Man sollte sich auch nicht über den Wegzug der Menschen aus der Provinz beklagen. Hier gibt es vielerorts viel ungenutzte oder untergenutzte Substanz, die besser genutzt werden könnte. Das verstehe ich unter Nachhaltigkeit.*			
39	*Die Menschen in den Bestandsbauten des BWV haben schon jetzt außer einer höheren Miete (im Mietspiegel ist die Gegend jetzt als „Mittlere Wohnlage“ ausgewiesen, vorher „Einfache Wohnlage“) nichts von den vielen teuren Neubauten. Nein, stimmt nicht. Mehr Lärm, mehr Dreck, mehr Verkehr, mehr Menschen. Jetzt kommt der tolle Senat und plant gleich noch einmal 1.800 Wohnungen mehr. Bedeutet, noch mehr Lärm, noch mehr Dreck, noch mehr Verkehr, noch mehr Menschen. Dazu kommt der Regionalbahnhof. Der zieht ebenfalls mehr Verkehr an.*	Als zwischen 1920 und 1930 die großen Wohnungsbestände des BWV auf einstigen Freiflächen errichtet wurden, gab es vermutlich auch damals ähnliche Einwände der dort bereits ansässigen Bewohnerschaft: „Mehr Lärm, mehr Menschen“. Diese Bestände sind heute beliebt und als Wohnstandort begehrt. Ähnlich wird dies für das neue Stadtquartier gelten, zumal es auch für die heutigen Nachbarinnen und Nachbarn Verbesserungen bieten wird (Siehe Kommentar zu Nr. 7		
40	*Gibt es im Rahmenplan bereits Planungen für die Energieversorgung? Sinnvoll wäre ein gesamtes Energiekonzept, eine Verpflichtung für Solaranlagen und ggf. Solarthermie auf den neu entstehenden Gebäuden (ggf. als Alternative hochwertige Dachbegrünung) Außerdem wäre ein Fern- oder Nahwärmenetz sinnvoll, mit Möglichkeit auch die umliegenden begehenden Gebäude daran anzuschließen.*	Derartige Planungen liegen in Grundzügen vor, müssen im Detail aber noch weiter präzisiert werden. Grundsätzlich gilt das Entwicklungsziel einer weitestgehend $C0_2$ neutralen Quartiersentwicklung. Benachbarte Wohnungsbestände in die künftigen Wärmeversorgungsnetze einzubeziehen, ist zunächst nicht vorgesehen. Ob die Möglichkeit dafür bestünde, ist erst noch näher zu untersuchen.		

Nr.	Hinweis	Stellungnahme	Für die Rahmenplan-Bearbeitung relevant	Für nächste Planungs-schritte relevant
Städtebau				
41	Werden die Vorgaben des Flächennutzungsplans FNP umgesetzt?	Ja, der FNP stellt für den Entwicklungsbereich eine übergeordnete Straßenverbindung und eine gemischte Baufläche dar. Das vorliegende städtebauliche Konzept entspricht diesen Darstellungen grundsätzlich. Sofern hinsichtlich der Nutzungen Änderungen erforderlich sind, werden diese nach Abschluss der Rahmenplanung vorgenommen.		
42	Ist geplant, die besondere Lagegunst des Bahnhofs zu nutzen, indem direkt an den Eingängen des Bahnhofs besonders dicht gebaut wird?	Die bauliche Verdichtung nahe dem Bahnhof ergibt sich allein aus der begrenzten Grundstückstiefe. Die geplanten Gebäude werden ungefähr die gleiche Bauhöhe wie die gegenüberliegenden Bestandsbauten haben.	●	
43	Mehr Wohnungsbau am S-Bahnhof Hirschgarten dafür mehr Grün im Zentrum des Stadtquartiers.	In der Nachbarschaft der kleinteiligen Bestandbebauung erscheint eine bauliche Verdichtung städtebaulich nicht angemessen. Stattdessen sind im Umfeld des S-Bahnhof Hirschgarten öffentliche Grünflächen und Ausgleichsflächen vorgesehen.	●	
44	Die Baustadträtin sprach von der "Brückenfunktion" des neuen Stadtquartiers. Ist damit eine Brücke zwischen Nord und Süd gemeint und welche ist das?	Gemeint ist die – neben der Bahnhofstraße –zweite Verbindung zwischen den Ortsteilen nördlich und südlich der Bahntrasse durch die Ostumfahrung Bahnhofstraße. Diese Verbindung wird in Form eines Troges unterhalb der Bahntrasse ausgeführt.		
45	Zu hohe Bebauung erhöht die Besiedlungsdichte im Quartier. Das allgemeine Stadtbild mit angrenzenden Bereichen (vorhandene Häuser) beachten! Köpenick als „grüne Stadt“ berücksichtigen!	Die generelle Orientierung an der Höhe der benachbarten Bestandsbebauung muss kompensiert werden durch einige höhere Gebäude, um ausreichende Flächen für die erforderlichen öffentlichen Grünräume bereitstellen zu können.	●	
46	Zu viele Baustellen, zu wenig Parkplätze. Es wird alles sinnlos zugebaut. So viele können nicht im kleinen Köpenick wohnen. Danke.	Siehe Kommentar Nr. 7.		
47	1.Die Hochhäuser passen nicht in die vorhandene denkmalgeschützte Umgebung → Thürnagel- / Gelnitzstraße 2.Lt. Senat ist das Erpetal bis fast zum S-Bhf. Köpenick Überschwemmungsgebiet!! Eigentlich besteht da Bauverbot. 3.Die enge Bebauung lässt keine frische Luft & Sonne in die untersten Etagen. Man sollte mal aus der Geschichte, „Zille“ lernen mit den Hinterhöfen! 4.Erhalt der Kleingärten hinter Thürnagel- u. Gelnitzstr. als Biotop, welches über die Jahre gewachsen ist, zwingend notwendig.	zu 1: Die geplante Bebauung nahe der Gebäude an der Thürnagel- / Gelnitzstraße orientiert sich an deren Bauhöhe; die wenigen Hochpunkte liegen in großem Abstand zur Bestandbebauung. zu 2: Dies betrifft nicht alle Flächen entlang der Erpe. Die als Überschwemmungsgebiet festgesetzten Flächen innerhalb des Entwicklungsgebiets werden nicht überbaut. zu 3: Eine den bauordnungsrechtlichen Vorschriften entsprechende Belüftung und Belichtung der Innenhofbereiche wird gewährleistet. zu 4: Die Gärten sind keine Dauerkleingärten im Sinne des Bundeskleingartengesetzes. Sie befinden sich auf Grundstücken des Bundeseisenbahnvermögens, sind	●	

	5.Standort Schule nun doch zu nahe an den vorhandenen Wohngebäuden. 6. Erschließungsstraße sollte ja ursprünglich über Brandenburgplatz! Die jetzige Lage bringt zusätzlich Lärm + Verkehr + Umweltbelastung ins vorhandene Wohngebiet. 7. Wo sind die Schallschutzmaßnahmen?	keine Biotopflächen, aber als Grün- und Spielflächen sowie für urbanes Gärtnern vorgesehen. Zu 5: Die Wahl des Schulstandorts berücksichtigt ausdrücklich die Interessen der Bewohnerschaft, indem er von der bestehenden Bebauung abgerückt wurde. zu 6: Die ursprünglich vorgeschlagene Trasse erwies sich wegen der schwierigen Anbindung an die Seelenbinderstraße als nicht realisierbar. zu 7: Im Bereich der Bahnanlagen sind teils natürliche (Erdwall), teils technische (Schallschutzwände) Maßnahmen vorgesehen.		
48	Seit dem Ende der vorbereitenden Untersuchung wurden die Flächenansprüche der Bahn zweimal deutlich erhöht. Die Bahnanlagen bilden jetzt eine Barriere von fast 150 Meter Breite. Welche Auswirkungen hat das auf den Deichpark und auf die verbleibenden Bauflächen im Süden?	In der Tat hat die Deutsche Bahn ihre Planung nochmals erweitert. Die Breite der Barriere beträgt jetzt max. 110 m. Dadurch und durch die von der Schulverwaltung beanspruchte Fläche für den Schulcampus verringert sich die ursprüngliche Breite des Gleisparks. Auf die bebaubare Wohnbaufläche hat dies keine Auswirkung. Als Ausgleich für die verschmälerte öffentliche Grünfläche werden die Bauflächen am Wiesenrain reduziert.	●	
49	Gewerbeflächen / Büroflächen zu hoch. Hier weiteres Wohnen möglich. Dafür mehr Bestandsgrün erhalten.	Dieser Einwand wurde häufig vorgetragen. Das Angebot von Gewerbe- und Büroflächen wird im Zuge der Überarbeitung überprüft.	●	
50	Das Landschaftsbild Köpenicks verträgt keine Hochhäuser!	Um die Bebauungsdichte zu reduzieren sind vier Hochhäuser als „Landmarken“ im Zentrum des Stadtquartiers geplant. Sie folgen dem Ziel einer Flächenersparnis zu Gunsten eines höheren Freiflächenanteils und ermöglichen zugleich niedrigere Gebäudehöhen in unmittelbarer Nähe zu den benachbarten Bestandsquartieren. Das Büro- und Gewerbeflächenangebot wird im Zuge der Überarbeitung überprüft.	●	
51	Hochpunkthäuser max. 7 Etagen.			
52	Durch Verzicht auf überflüssige Büroflächen kann Wohnraum ohne Hochpunkte entstehen. Hochpunkte sind eine unnütze Modeerscheinung.			
53	Wozu braucht Köpenick 14-16-geschossige Gebäude?	Siehe Kommentare zu Nr. 50 - 52.		
54	Keine Hochpunkthäuser in der Nähe der denkmalgeschützten Siedlung Elsengrund!	Dort sind derartige Gebäude nicht vorgesehen.	●	
55	Anstelle Hochpunkthäuser: Gewerbeflächen verringern, um Wohnungsanzahl beizubehalten.	Siehe Kommentar zu Nr. 50.		
56	Hochhäuser mit mehr als 7 Etagen vorsehen.	Siehe Kommentare zu Nr. 50 - 52.	●	
57	Die Bebauung der Südseite des Stellingdamms sollte nicht höher sein als die existierende Bebauung der Nordseite. Der Plan einer Bebauung mit bis zu 6 Stockwerken stellt eine gravierende Veränderung des Stadtbildes in diesem Bereich dar und wäre eine wesentliche Beeinträchtigung der Lebensqualität für die bereits dort wohnenden Menschen.	Die im Bereich des Stellingdamms vorgesehene Bebauung ist fünf- bis sechsgeschossig geplant und damit ein Geschoss höher als die Bestandsgebäude auf der Nordseite. Überwiegend sollen die Neubauten jedoch fünfgeschossig ausgeführt werden und ebenso hoch sein, wie die gegenüber liegende Bestandsbebauung. Es ist zu beachten, dass die lichte Höhe eines Neubaugeschosses niedriger ist, als die eines Altbaugeschosses.	●	

58	Es ist nicht eindeutig zu erkennen, ob für die Gebäude nördlich des Bahndamms der alte aufgeschüttete Bahndamm bis auf die Höhe der Straße Stellingdamm abgetragen werden soll.	Der aufgeschüttete Bahndamm soll bis zu den weiter bestehenden Gleisanlagen abgetragen werden. Stattdessen ist eine Stützwand entlang der Bahnanlagen im westlichen Bereich des Stellingdamms vorgesehen.	●	
59	Wird am Stellingdamm dann, außer hohen Häusern und einer Schule, auch irgendetwas gebaut, was die Aufenthaltsqualität erhöht? Wie hoch werden die Häuser am Stellingdamm sein?	In den Erdgeschossen der Neubebauung sind Einzelhandels- und Gastronomieflächen sowie Mobilitätsangebote, auf dem Gaswerk-Areal Gemeinbedarfseinrichtungen vorgesehen. Im Bereich der verlagerten Tramhaltestelle entsteht am Stellingdamm ein neuer Stadtplatz. Der Eingangsbereich zur Siedlung Elsengrund wird als öffentliche Platzfläche geplant.	●	
60	Die neue Bebauung am Stellingdamm muss sich an der Bestandsbebauung orientieren. Auf keinen Fall höher.	Siehe Kommentar zu Nr. 57.	●	
61	Der Eingangsbereich der denkmalgeschützten Siedlung ist mit einem Gegenüber von vier Geschossen konfrontiert. Weshalb kann man die Geschosshöhe nicht auf 2 oder 3 begrenzen, um den Übergang zur kompakten Neubebauung „sanfter“, verträglicher zu gestalten? Es betrifft lediglich die Wohnbebauung über der Fahrradgarage. Diese wenigen Wohnungen, die entfallen würden, lassen sich leicht anderswo aufstocken.	Im Süden des Siedlung Elsengrund sind Wohnbauten mit 3 Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss, im Westen 5- bis 6-geschossige Neubauten geplant. Die Bebauung im Eingangsbereich der Siedlung soll städtebaulich zwischen den Neubauten und den denkmalgeschützten Gebäuden vermitteln.	●	
62	Gebäudemaßstab am Südrand der Siedlung Elsengrund verringern (max. 1-2 Geschosse!)	Siehe Kommentar zu Nr. 61.	●	
63	Geschossigkeit Elsengrund III und IV tauschen.	Unter Bezugnahme auf die Abstimmung mit der Denkmalpflege sollen die Neubauten allesamt 3 Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss erhalten.	●	
64	Denkmalschutzgebiet Elsengrund wird völlig missachtet.	Es ist keinerlei Eingriff in die Siedlung geplant. Die Planungen werden kontinuierlich mit der Denkmalpflege abgestimmt.		
65	Der Verzicht auf die Ostumfahrung ermöglicht eine ebenerdige Fläche für die Kita.	Die Fläche für die Kita ist ebenerdig geplant. Die Trasse der Ostumfahrung taucht in deren Nachbarschaft unter der Bahntrasse ab.	●	
66	Baufelder C4/C5 (Ostrand Bellevuestraße) höchstens 3 Etagen	Die Entwicklungsziele sind mit drei Geschossen, auch auf den Baufeldern C4/C5 nicht erreichbar. Zudem soll der Brandenburgplatz durch die Neubauten städtebaulich markant eingefasst werden. Dies erfordert höhere Geschosshöhen.	●	
67	C5 nicht als Winkel, da dort alter Baumbestand vorhanden.	Im Zuge weiterer Planungsschritte wird genauer zu untersuchen sein, wieweit der Baumbestand erhalten werden kann oder auszugleichen sein wird.		●
68	Die Gebäude in der Bellevuestraße 4 – 6 sind zu hoch. Das macht das Einfließen in die Natur schlagartig. Ich bin Eigentümer in Nummer 8, und das Haus besteht aus einer Etage. Sie würden daneben ein Haus mit 5 Etagen bauen wollen, was mir zu hoch ist und nicht fließend in die Natur übergeht.	Die künftige Gebäudefront zum Brandenburgplatz hat aus städtebaulichen Gründen – auch korrespondierend mit der gegenüberliegenden Platzseite – besondere Bedeutung. Von Süden kommend sollen die Neubauten an der Bellevuestraße eine städtebauliche Eingangssituation zum neuen Stadtquartier bilden.	●	

69	Was wird passieren mit der Tankstelle und dem Honda-Händler in der Bellevuestraße 2?? Wird etwas passieren mit der Alten Erpe?	Die Tankstelle und die Kfz-Betriebe beiderseits der Bellevuestraße werden aufgrund der geplanten städtebaulichen Neuordnung des gesamten Umfeldes des Brandenburgplatzes dort nicht erhalten werden können. Die Alte Erpe bleibt von der städtebaulichen Neuordnung unberührt.		
70	Gute Straßenraumgestaltung extrem wichtig.(Bäume etc.)	Baumpflanzungen sind für die Gestaltung der Straßenräume in der Tat von großer Bedeutung.		●
71	Wie werden die Anwohner vor Lärm geschützt? Autos, Busse, Bahnen?	Planungsziel ist der Lärmschutz im Einflussbereich von Bahn- und Gewerbelärm mittels baulicher, natürlicher und technischer Maßnahmen (siehe Nr. 49, Punkt 7).	●	●
72	Lärmschutz beiderseits der Gleise + an Schulen zum Wohngebiet.	Siehe Kommentar zu Nr. 71.		
73	*Das neue Stadtquartier muss sich harmonisch sowohl in der Struktur als auch in der Bebauungshöhe einordnen. Eine maximal 4-geschossige Bebauung ist die harmonische Angleichung an das Denkmalschutzgebiet.*	Die „harmonische Einordnung“ des neuen Stadtquartiers in den bestehenden städtebaulichen Kontext der Umgebung ist wichtiges Planungsziel. In unmittelbarer Nachbarschaft zur denkmalgeschützten Siedlung Elsengrund sind an deren Südrand max. viergeschossige Neubauten geplant. Der Umgebungsschutz ist somit gewährleistet. Im übrigen Entwicklungsgebiet werden höhere Geschosszahlen erreicht.	●	
74	*Die neue Wohngebietsstraße, wie sie jetzt am Stellingdamm geplant ist, wird den Ansprüchen des einzigartigen Denkmals Siedlung Elsengrund nicht gerecht*	Die Planung ist mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Sie muss jedoch im Detail weiter ausgefeilt werden. Die Einhaltung des Umgebungsschutzes ist jedoch sichergestellt.	●	●
75	*Der ehemalige Landeskonservator Berlins hat in einer Kiezveranstaltung klar zum Ausdruck gebracht, dass der Güterbahnhof nur begrenzt zu bebauen ist, da die Erhaltung des Denkmals übergeordnet sei. Er verwarf sogar jegliche angrenzende Bebauung.*	Siehe Kommentar zu Nr. 73.		
76	*Ist der Einsatz von großen Feuerwehrfahrzeugen (Leiterwagen) an jedem Gebäude von jeder Gebäudeseite möglich?*	Die Zufahrt von Feuerwehr- sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ist in Übereinstimmung mit den bauordnungsrechtlichen Vorschriften gesichert.	●	●

Nr.	Hinweis	Stellungnahme	Für die Rahmenplan-Bearbeitung relevant	Für nächste Planungs-schritte relevant
Nutzungsstruktur				
77	Auf welcher Seite der Bahn entstehen die geförderten (preiswerten, geschützten) Wohnungen? Es scheint, dass auf der Seite, wo all die schönen Parks, Deiche, Aufenthalte entstehen sollen, auch die hoch-wertigeren Wohnungen liegen werden. Wird das „gerecht“ aufgeteilt?	Geförderter Wohnungsbau wird beiderseits der Gleisanlagen im nördlichen wie auch im südlichen Bereich entstehen. Im Detail wird dies mit den jeweiligen Wohnungsbauträgern abzustimmen sein. Eine gleichmäßige Verteilung wird angestrebt. Der jetzige Planungsstand bildet dies und den Verteilungsschlüssel noch nicht ab.		●
78	Wird die extrem gute Anbindung des Quartiers durch die Bahn berück-sichtigt, indem direkt am Bahnhof möglichst dicht gebaut wird, damit die Bewohner keine/wenig Autos nutzen müssen? Werden hier auch kleine Wohnungen für Studierende, Senioren, etc. vorgesehen?	Zur Verdichtung siehe Kommentar zu Nr. 42. Der Wohnungsschlüssel nach Baufeldern, d.h. die Verteilung größerer und kleinerer sowie geförderter und frei finanzierter Wohnungen innerhalb des neuen Stadtquartiers wird erst in weiteren Planungsschritten festgelegt werden.		●
79	1. Seniorenwohnraum? Betreutes Wohnen? Barrierefreiheit etc.? 2. Arzthäuser 3. Quartiersgaragen Stellingdamm vorzüglich für Anlieger ggf. Erhöhung der Quartiersgarage Süd? 4. Kita Nord an Ostumfahrung Zumutung / Verkehr. 5. Bebauung Bellevuestr. Ost zu massiv & Biotop zerstört × Gefahr Standfestigkeit / Bodenbeschaffenheit (Erpe).	Zu 1 u. 2: Mit der Rahmenplanung wird zunächst die Bebauungs- und Nutzungs-struktur festgelegt. Seniorenwohnheime und Betreutes Wohnen sowie Arzthäuser sind hierbei grundsätzlich möglich. Die Art der Bebauung und Nutzung bis hin zur Kubatur der einzelnen Gebäude ist jedoch erst in nachfolgenden Planungs-schritten u.a. unter Beachtung der Barrierefreiheit zu konkretisieren. Zu 3: Die Quartiersgaragen sind für die neu Zuziehenden und zum Teil zur Kom-pensation entfallender Parkplätze im Stellingdamm vorgesehen. Ihre Bauhöhe soll an die der übrigen Neubauten angepasst werden. Zu 4: Die Kita Nord wird vom Stellingdamm – nicht Ostumfahrung - erschlossen. Aufenthaltsräume sowie Freiflächen werden an der lärmabgewandten Seite angeordnet. Zudem werden entlang der Bahntrasse Schallschutzmaßnahmen realisiert. Zu 5: Zur Bebauung der Bellevuestr. Ost siehe Kommentar zu Nr. 68. Sie wird auf Basis genauer Untersuchungen der Bodenbeschaffenheit erfolgen.	●	●
80	Mehrgenerationenhaus & Seniorenresidenz.	Die gebäudebezogenen Nutzungskonzepte werden im Rahmen weiterer Planungsschritte konkretisiert.		●
81	Ungünstige Platzierung der zwei Kitas.	Kita Nord siehe Kommentar zu Nr. 83. Standort für Kita Süd wird im Zuge der Rahmenplanung noch überprüft.	●	
82	Kita-Standort Nord verändern / Tausch mit Randbebauung Elsengrund.	Die Kita Nord soll gut erreichbar gelegen sein und über ein ausreichendes Bauvolumen sowie größere Freiflächen verfügen. An anderer Stelle können diese Anforderungen nicht erfüllt werden.	●	

83	Kita Stellingdamm an 2 Seiten große Straßen, an der 3. Seite S-Bahn.	Kita Nord siehe Kommentare zu Nr. 81 und 84.	●	
84	Lärmschutz Nord berücksichtigt? Kita-Standort groß genug?	Für den Lärmschutz sind bauliche Lösungen geplant. Siehe dazu auch Kommentare zu Nr. 81. Der Standort ist ausreichend groß.	●	
85	Wann sollen die Schulen, vor allem die Gemeinschaftsschule, fertiggestellt werden? Ist ein Start zum Sommer 2026 realistisch?	Der Schulneubau setzt die Festsetzung eines Bebauungsplanes und einer darauf aufbauenden Objektplanung ebenso wie den Bau der Erschließungsstraßen voraus. Daher kann ein Baustart der Gemeinschaftsschule erst Ende der 2020er Jahr erfolgen.		●
86	Wird die Sporthalle auch für die Öffentlichkeit zugänglich?	Es besteht die Absicht, die Sporthalle auch für Vereine zugänglich zu machen.		●
87	Eine weitere Schwimmhalle wäre extrem wichtig.	Eine Schwimmhalle innerhalb des Entwicklungsgebietes ist nicht Bestandteil der Entwicklungsziele und wird im Plangebiet nicht realisiert werden.		
88	Mehr Orte für Jugendliche	Neben einer Jugendfreizeiteinrichtung wird es vielfältige Sport- und Spielangebote im Planungsgebiet geben.		●
89	Spielplatz nördlich der Gleisanlage sollte öffentlich zugänglich sein (kein Angebot weit und breit).	Die Rahmenplanung sieht auch einen öffentlich zugänglichen Spielplatz im nördlichen Teilgebiet vor.	●	
90	Zu wenig öffentliche Spielplätze. Gibt es Lärmschutz für die Schulen?	Die im Rahmenplanentwurf vorgesehenen Spielplatzflächen werden noch an die Mindestgrößen angepasst. Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahntrasse werden den südlichen Schulstandort vom Bahnlärm abschirmen, ebenso wie die Spielplätze.	●	
91	Die Nahversorgung ist sehr wichtig und muss entwickelt werden. Bleibt uns der Norma-Markt erhalten oder zieht dieser um?	Sowohl im Bereich Gelnitz-/Seelenbinderstraße wie auch am Brandenburgplatz sieht die Rahmenplanung Nahversorgungsstandorte vor. Im Zuge der Neuordnung müssen bestehende Nahversorgungsstandorte zeitweise schließen.		●
92	Wir haben heute erstmalig einen „leserlichen“ Eindruck der Planungen erhalten. Leider mussten wir feststellen, dass NORMA, die JET-Tankstelle sowie der Getränkemarkt wegfallen, und das für die Zeit der Bauarbeiten. Ein weiterer Einkaufsmarkt nach dem Wegfall des NETTO-Marktes nach dem Brand in 11/2022 – wir sind perplex!!! Auch für LIDL ist ja noch ein Umbau geplant...	Siehe Kommentar zu Nr. 91.	●	●
93	Medizinische Versorgung im Nutzungskonzept vorsehen – z.B. Ärztehaus → Wegfall von Büro- und Verwaltungseinrichtungen.	Siehe Kommentar zu Nr. 79 (1).		●
94	Bunte Mischung von Gewerbe ist sehr gut, bitte aber sicherstellen, dass die Miete für Gewerbeflächen auch bezahlbar ist, nur Barbershops und Nagelstudios wären nicht bunt genug.	Es ist nicht die Aufgabe der Rahmenplanung, die Nutzung der Gewerbeflächen im Detail zu regeln, dies wird in späteren Planungsphasen erfolgen. Ziel der Entwicklungsmaßnahme ist es, eine größtmögliche Nutzungsvielfalt zu sichern.		●
95	Welche Art von Handwerk soll zugelassen werden bzgl. Emissionen?	In unmittelbarer Nachbarschaft zur Wohnnutzung unterliegen Gewerbebetriebe besonderen Emissionsauflagen. Vor allem im Gewerbedreieck im Nordosten des Brandenburgplatzes sollen auch lärmemittierende Gewerbebetrieb	●	●

		angesiedelt werden können.		
96	Was passiert mit den bestehenden Gewerben?	Sie werden teils erhalten, teils verlagert. Im Zusammenhang mit der geplanten Neuordnung der Gewerbeflächen werden voraussichtlich nicht alle Gewerbebetriebe im Entwicklungsgebiet ansässig bleiben können.		●
97	Überschneiden sich Neueröffnungen und mögliche Schließungen?	Grundsätzlich trifft dies zu.		●
98	Es wäre wichtig, die Gewerbetreibenden am Brandenburgplatz in die Planungen miteinzuziehen. So stellt es sich als baldiges Ende des Gewerbebetriebs dar. Weiteren Vorschlägen gegenüber sind sie sicher offen, um eine Weiterbeschäftigung der Mitarbeiter zu ermöglichen. Anfangs fand der Austausch noch statt, endete jedoch 2019.	Voraussetzung für eine verlässliche Gewerbeplanung ist das Vorliegen des Rahmenplans. Sobald dieser vorliegt, wird der Austausch über die Standortentwicklungsperspektiven der einzelnen Gewerbebetriebe fortgeführt werden.		●
99	Wieso sollte auf dem Areal lärmemittierendes Gewerbe angesiedelt werden? Mit dem Forum und bestehendem Gewerbe gibt es genug Kapazitäten für zahlungsbereites Volk. Nicht Kommerz und Produktion tragen zur sogenannten „Belebung“ bei. Gebraucht werden vielmehr: Kostenfreie Selbstmach-Werkstätten für Holz, Metall, Upcycling, Reparatur-Café, Foodsharing, Küche für Alle, Umsonst- und Second Hand Läden; Materialsammelstellen, Kreativ-Orte, Kleingärten für den Selbsterzeugungs-Gärtner, Gemeinschaftsbeete, Obst-/ Streuobstwiesen, Benjeshecken, Permakultur oder ein Earth-Ship-Projekt als Begegnungszentrum für nachhaltiges Bauen aus dem Zivilisationsabfall.	Nicht zuletzt für die Reduzierung des Verkehrsaufkommens ist eine kleinräumige Nutzungsmischung unerlässlich. Es wird auch im Planungsgebiet erforderlich sein, Standorte für das Handwerk und für kleinteilige Produktion sowie für Handel und Dienstleistungen vorzuhalten. Im Interesse einer Ressourcen schonenden Kreislaufwirtschaft sind die genannten Vorschläge zusätzlich interessant und in der weiteren Planung hinsichtlich ihrer Machbarkeit prüfenswert. Allerdings ist es nicht die Aufgabe der Rahmenplanung, über die Gemeinbedarfsversorgung hinaus bereits detaillierte Aussagen zur Nutzung von Grundstücksflächen und Gebäuden zu treffen.		●
100	Verringerung vorgesehener Büroflächen – es gibt ein Überangebot in Berlin, selbst in Innenstadtlage.	Eine Reduzierung der Büro- und Verwaltungsflächen wird im Zuge der Überarbeitungen geprüft. Anpassungen an eine sich ändernde Nachfrage müssen stets möglich sein. Darum ist auf die Vorhaltung eines noch näher zu bestimmenden Anteils flexibel nutzbarer Geschoss- und Grundstückflächen zu achten.		●
101	Wenn es ein soziales und grünes Bauprojekt sein soll: Warum bauen Sie nicht offene kostenlose Mitmach-Werkstätten, kostenfreie Material-Sammelstationen für Upcycling sowie für alle Menschen nutzbare Räume und Gärten für Initiativen und Vereine und Aktionen? Schließlich fallen diverse Kleingärten weg, sofern das Mega-Projekt tatsächlich ohne zivilen Widerstand und Besetzungen umgesetzt werden kann.	Siehe Kommentar zu Nr. 99.		●
102	Verlängerung Mietvertrag der Gärtnerei Hirschgarten, Nutzung als Zulieferer der öffentlichen Bepflanzung im neuen Stadtteil.	Die Laufzeit des Pachtvertrags ist im Einvernehmen mit der Pächterin bis 2031 gesichert.		●
103	Im Nutzungskonzept älter werdende Generation berücksichtigen. Seniorenbegegnungszentrum → Seniorenheim.	Siehe Kommentar zu Nr. 79 (1).		●

104	Hundeauslaufgebiet mitdenken!	Eine Integration von Hundeauslaufgebieten in die öffentlichen Grünflächen wird im Zuge späterer Planungsphasen geprüft.		●
105	Wieviel Wohnungen werden behindertengerecht geplant werden und wie soll die medizinische Versorgung für die neu Hinzuziehenden gewährleistet werden?	Die Anzahl und räumliche Verteilung barrierefreier Wohnungen wird erst im Zuge der weiteren Planung festgelegt werden. Gleiches gilt für die medizinische Versorgung (siehe Kommentar zu Nr. 79 (1)).		●
106	Ist ein Kiezclub angedacht und welche Freizeitmöglichkeiten für Heranwachsende, Rentner soll es geben? Sind gastronomische Einrichtungen berücksichtigt?	Altersspezifische Einrichtungen sind u.a. auf dem Areal des ehemaligen Gaswerks vorgesehen. Über die Integration gastronomischer Einrichtungen entscheiden die jeweiligen Grundstückseigentümer. Die Planungen werden dies an geeigneter Stelle grundsätzlich ermöglichen.		●
107	Welcher Art werden die Wohngebäude gestaltet sein? Bzgl. Nachhaltigkeit, Dämmung, Lärmbelästigung, Sozialwohnungen, behindertengerecht, eventuell Dachbegrünung, Solaranlagen, Stromversorgung, medizinische Versorgung (Ärztehaus)	Dies wird Gegenstand der nachfolgenden Planungsstufen sein.		●
108	Das Fahrradparkhaus am Bhf. Hirschgarten sollte nicht, wie jetzt vorgesehen, auf Privatgelände geplant werden, sondern auf besser verfügbarem Gelände, also dem jetzigen Bahnhofsvorplatz oder am Beginn des Grünzuges. Wenn der nette Herr mit dem Hund nämlich nicht enteignet werden möchte wird dieses wichtige Element des Verkehrskonzepts ansonsten nie realisierbar sein.	Eine genauere Klärung zu Standort und Größe wird im Zuge der abschließenden Rahmenplanbearbeitung sowie zur Frage der Trägerschaft im Rahmen weiterer Planungsstufen erfolgen,	●	●
109	Wo bleiben die bestehenden Gewerbe im Bereich Seelenbinder / Bellevue-Straße, z. B. die Kfz-Werkstätten? Kunden sind aus den anliegenden Wohngebieten.	Das Kfz-Gewerbe unterliegt einem tiefgreifenden Strukturwandel. Soweit möglich, werden die ansässigen Betriebe neue Standortoptionen im Planungsgebiet finden.		●
110	Die Nutzungsaufteilungen halte ich für eine Kompromisslösung, es sind auch Lärmbelastung durch die soziale Infrastruktur zu berücksichtigen und zu planen, hier sollte auch das "ABC" einbezogen werden.	Die Nutzungsaufteilung folgt klaren Regelungen, was die Erdgeschossnutzung, die Standorte für Gewerbe, Gemeinbedarf und Wohnen anbetrifft. Etwaige Lärmbelastungen durch Gemeinbedarfseinrichtungen werden genauer zu überprüfen und ggf. bei der Standortwahl zu berücksichtigen sein.	●	●
111	Wird es Platz für einen Wochenmarkt oder Veranstaltungen geben? Bei so vielen neuen Einwohnenden gibt es auch neuen Bedarf dafür	Geeignete Standorte vor allem im Zentrum des neuen Stadtquartiers werden im weiteren Planungsprozess festzulegen und gemeinsam abzustimmen sein.		●
112	Wir fordern dazu auf, exakte Planungsunterlagen zu den Einrichtungen für gesellschaftliche Aktivitäten vorzulegen, so z.B. was wird exakt aus dem bestehenden Gebäude Stellingdamm 15. Ein Kieztreff, eine Senioreneinrichtung und wohl auch eine Kinderfreizeiteinrichtung sollten vorgesehen werden. Gegebenenfalls kann wohl auch das Areal der Wasserbetriebe eingeschränkt werden. Und was geschieht mit und in dem Objekt 15a, das wohl derzeit umfassend instand gesetzt wird und jahrzehntelang ungenutzt war? Das ist wohl ein Denkmalschutz-	Die Planungen für das ehemalige Gaswerkgelände werden gegenwärtig mit Nachdruck vorangetrieben. Das gesamte Areal soll Gemeinbedarfseinrichtungen für die Bewohnerschaft der benachbarten Quartiere ebenso wie für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern des neuen Stadtquartiers offenstehen. Das Gebäude Stellingdamm 15a soll als Vor-Ort-Büro für die Steuerung der Stadtentwicklungsmaßnahme sowie für das Management des Gaswerkgeländes genutzt werden. Nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme wird dieses Gebäude an den Bezirk für die		●

	objekt obersten Ranges und sollte für eine geeignete Nutzung für das Stadtquartier Elsengrund berücksichtigt werden	Unterbringung von sozialen Nutzungen übergeben.		
113	Wir brauchen soziale Einrichtungen auch für Senioren und Menschen mit Behinderung. Die Standorte der Einrichtungen sind neu zu überdenken, und gegebenenfalls ist der neue Schulstandort Hirtestraße besser einzubeziehen.	Siehe Kommentar zu Nr. 111. Vor allem am Standort des ehemaligen Gaswerks sind derartige Einrichtungen – neben kleineren, im neuen Stadtquartier verteilten Angeboten in den Erdgeschosszonen – vorgesehen.		●
114	Was geschieht mit und in dem Objekt 15a, das wohl derzeit umfassend instand gesetzt wird und jahrzehntelang ungenutzt war? Das ist wohl ein Denkmalschutzobjekt obersten Ranges und sollte für eine geeignete Nutzung für das Stadtquartier Elsengrund berücksichtigt werden	Das Gebäude Stellingdamm 17 (ehemals 15a) soll als Vor-Ort-Büro für die Steuerung der Stadtentwicklungsmaßnahme sowie für das Management des Gaswerkgeländes genutzt werden. Nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme wird dieses Gebäude an den Bezirk für die Unterbringung von sozialen Nutzungen übergeben.		

Nr.	Hinweis	Stellungnahme	Für die Rahmenplan-Bearbeitung relevant	Für nächste Planungs-schritte relevant
Mobilität / Verkehr				
115	Für die Masse an Menschen, die dort ein neues Quartier finden sollen, wird es ziemlich eng werden in der benachbarten Straße. Schon jetzt grenzt alles an Chaos zu bestimmten Stoßzeiten.	Ein großer Teil der zuziehenden Haushalte wird dank der guten Anbindung an den ÖPNV, an S-Bahn und Regional-Express und alternativer Mobilitäts-angebote auf die Nutzung eines eigenen Autos verzichten können. Es wird eine geringe Motorisierungsquote im neuen Stadtquartier angestrebt.		
116	Die verkehrliche Lösung betrachtet nicht die Gesamtproblematik des Raumes und nicht den FNP.	Die verkehrliche Lösung ist Teil eines Gesamtkonzepts, des sogenannten Tangentenvierecks, dessen östliches Teilstück die Ostumfahrung Bahnhof-straße bildet. Bezüglich der FNP-Darstellungen siehe Kommentar zu Nr. 41		
117	Warum wird das Auto immer noch mitgedacht, wenn wir längst wissen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) nur durch mehr ÖPNV, Radwege und Nahversorgung überwunden werden kann?	Das Auto wird auch in Zukunft – dann mit klimaneutralem Antrieb– eines der möglichen Verkehrsmittel bleiben. Auf die Nutzung eines eigenen Autos wird jedoch ein Großteil der künftigen Bewohnerschaft des autoarm geplanten Stadtquartiers verzichten können. Vor dem Hintergrund der guten ÖPNV-Anbindung wird eine geringe Motorisierungsquote angestrebt.	●	
118	Dass die Bewohner auf Autos verzichten, ist absolutes Wunschdenken. Es muss m. E. eine Verkehrsplanung für die Bahnhofstr. / Mahlsdorfer Str. mitgedacht werden.	Der Verzicht aufs eigene Auto bleibt jedem überlassen. Jedoch werden attraktive Mobilitätsalternativen dies begünstigen. Die Planung für Bahnhof- und Mahlsdorfer Straße ist Teil der großräumigen Verkehrsplanung.	●	
119	Neue Straßen für den Autoverkehr induzieren mehr Verkehr.	Das ist theoretisch richtig, aber die aktuelle Verkehrsbelastung im Südost-Raum ist nur durch die Bündelung der Verkehrsströme auf dafür ausge-wiesenen, ausreichend dimensionierten Straßen zu bewältigen.		
120	Die Trassenführung der Ostumfahrung verteilt den Verkehrslärm auf eine größere Fläche und bringt wenig Mobilitätsgewinn (Anbindung an den ÖPNV ist auch über Seelenbinder- u. Bahnhofsstraße gegeben).	Für den ÖPNV kann in der Bahnhofstraße vor allem in den Hauptverkehrs-zeiten nur dann eine zuverlässige Taktfolge gesichert werden, wenn der überörtliche Kfz-Verkehr auf die Ostumfahrung verlagert wird.	●	
121	Welche Prognose bzgl. einer Lastverteilung des Nord-Süd-Verkehrs in Biesdorf / Kaulsdorf / Mahlsdorf / Köpenick zwischen von West nach Ost, TVO, Rudolf-Rühl-Allee, Hämmerling-, Bahnhofstraße, Ostumfahrung liegt zugrunde? Die verkehrsberuhigende Gestaltung der Ostumfahrung erscheint zur Aufnahme eines überregionalen Durch-gangsverkehrs wenig geeignet.	Bereits im Abschlussbericht zu den vorbereitenden Untersuchungen für die Entwicklungsmaßnahme von 2019 (S. 74) wurden die hohen Verkehrs-belastungen im Berliner Südost-Raum benannt. Für die Ostumfahrung Bahnhofstraße ist von einer, für Ortsdurchfahrtsstraßen durchschnittlichen Verkehrsbelastung auszugehen. Die geplante Trassen-führung wird moderate Durchfahrtsgeschwindigkeiten begünstigen.	●	

122	Bitte überprüfen Sie erneut das 30-jährige Verkehrsgutachten für die Sinnhaftigkeit und Aktualität der geplanten Ostumfahrung. Diese Ostumfahrung grenzt direkt an eine 30er Zone und direkt im denkmalgeschützten Gebiet. Diese Straße wird das Gebiet in einem erheblichen Maße stören.	Mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens für die TVO im Herbst 2023 äußerte die zuständige Senatsverwaltung ihre Entschlossenheit, die jahrzehntealte Planung – und die Ostumfahrung Bahnhofstraße als Teil des Tangentenvierecks – zeitnah umzusetzen. Letztere schwenkt vor der Siedlung Elsengrund nach Süden ab und beeinträchtigt diese nicht.	●	
123	Wie können wir es schaffen den Senat/Stadtentwicklung noch umzustimmen, dass die Seelenbinderstraße mit direkter Stichstraße nach Norden eine geeignetere Ostumfahrung ist als mitten durch das neue Quartier? Die Straße gibt es schon, sie ist groß, dort fährt die Tram und die Autos / LKW / Busse lärmen lieber das Finanzamt voll statt all die tollen, neuen Wohnungen! Welch eine Qualität könnte für die neue Straße im Quartier entstehen! Das war im 1. Entwurf von ADEPT schon so drin ... gute Idee... ein neues Verkehrsgutachten als Grundlage wäre wichtig - nicht das 30 Jahre alte.	Der erste Entwurf des Planungsteams ADEPT, Karres en Brands, PGT hätte zusätzliche Lärmbelastungen in der Seelenbinderstraße und der südlich angrenzenden Wohnbebauung zur Folge. Bei der jetzt geplanten Trasse kann der Lärmbelastung in neuen Gebäuden – anders als im Bestand – mit entsprechender Grundrissgestaltung sowie baulichen Maßnahmen begegnet werden. Im Übrigen siehe Kommentar zu Nr. 121.	●	
124	Wieso wird das Quartier irreführend als „autoarm“ bezeichnet, d.h. wieso werden Hauptverkehrsstraßen, Nebenstraßen sowie eine neue Unterführung für Autos statt für Radler und Radlerinnen bzw. für den Fußverkehr sowie Quartiers-Garagen gebaut, was nachweislich den motorisierten Individualverkehr nicht verringert, sondern erhöht?	Außer der durch die übergeordnete Verkehrsplanung vorgegebene Ostumfahrung Bahnhofstraße ist lediglich im Osten des neuen Stadtquartiers eine Erschließungsstraße für die dort vorgesehene Gewerbezone geplant. Das übrige Quartier ist autoarm konzipiert – lediglich mit Zufahrtsmöglichkeiten für Belieferung, Ver- und Entsorgungs- sowie Einsatzfahrzeuge und dergleichen. Der Begriff autoarm bezieht sich vor allem auf die innere Erschließung des neuen Stadtquartiers und auf die angestrebte geringe Motorisierungsquote. Die neue Unterführung dient auch dem Rad- und Fußverkehr.	●	
125	Warum wird der Autoverkehr nicht grundsätzlich nachrangig bzw. im Spielstraßen-Modus geregelt und auch nur für Anlieger?	Siehe Kommentar zu Nr. 124. Auch Anlieger sollen – nur im Ausnahmefall – die internen Erschließungsräume, im Übrigen aber die Quartiersgaragen nutzen.	●	●
126	Autoarmes Stadtviertel und übergeordnete Durchgangsstraße sind ein Widerspruch in sich. Das neue Stadtviertel soll komplett verkehrsberuhigt sein. Alle Straßen als Wohnstraßen (Tempo 30) oder Spielstraßen ausbauen.	Siehe Kommentar zu Nr. 116 und 124.	●	
127	Warum wird dem dominanten Verkehrsfahrzeug PKW wieder einmal noch mehr Stellfläche – in diesem Fall sogar überdacht, in Häusern – zugebilligt?	Für das neue Stadtquartier ist eine Stellplatzquote von 0,2 Stpl./Wohnung geplant. Die Stellplätze sind ausschließlich in – kostenpflichtigen – Quartiers-Garagen und nicht auf öffentlichem Straßenland vorgesehen.	●	
128	Mit der Verdichtung der Bebauung muss der ÖPNV ausgebaut werden (Taktung von S-Bahnen, Tram, Bus / Busspur).	Das ist richtig. Zeitgleich mit dem Ausbau des Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof sind durch die BVG und die S-Bahn weitere, in ihrer Zuständigkeit liegende Optimierungen des ÖPNV erforderlich.		●
129	ÖPNV & Fußweg vor Rad & Auto.	Siehe Kommentare zu Nr. 117 und 124	●	

130	Evtl. Verlängerung der Busroute zum Essenplatz, um die vielen älteren Leute dort auch an das neue ÖPNV Netz anzubinden.	Eine Busanbindung der Siedlung Elsengrund ist mit SenMVKU und der BVG abzustimmen.		●
131	"Verbesserung des ÖPNV"? Soll das ein Witz sein? Die S-Bahn fährt alle 20 Min., Bus / Straßenbahn stehen im Stau. Was soll sich da verbessern?	Die entsprechenden Verbesserungen werden in Abstimmung zwischen BVG, DB und der zuständigen Senatsverwaltung SenMVKU Zug um Zug mit der Realisierung des neuen Stadtquartiers umzusetzen sein.	●	●
132	Es werden immer mehr Wohnungen im Köpenicker Bezirk gebaut. Aber die Straßen- und Verkehrsanbindungen werden nicht erneuert und auch nicht erweitert (z. B. Taktzeiten der S-Bahn)	Siehe Kommentare zu Nr. 128 und 131.	●	●
133	Unser Weg zum S-Bahnhof Hirschgarten ist kürzer als zum S-Bahnhof Köpenick – wird es endlich einen beleuchteten asphaltierten Weg von der Siedlung Elsengrund dorthin geben für Rad + Fuß?	Aufgrund der Umwelt- und insbesondere der Artenschutzerfordernisse ist im Bereich des Forstgebietes keine Beleuchtung und Asphaltierung des Radwegs möglich. Er kann gleichwohl eine wasserdurchlässige, gut befahrbare Fahrbahndecke erhalten.	●	●
134	- Hirtestraße als Umfahrung verhindern (z.B. Verkehrsinseln) - TVO schnellstmöglich realisieren zur Entlastung der Bahnhof- & Mahlsdorfer Str. - Elternparkplätze für die Grundschulen einrichten.	- Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung Hirtestraße (z.B. Einbahnstraße Richtung Süden) liegen vor, müssen jedoch mit dem Bezirksamt abgestimmt werden. - Baubeginn für die TVO wird frühestens 2026 sein. - Elternparkplätzen sind nicht geplant. Die Schule ist gut zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV zu erreichen.	●	●
135	Bei der geplanten Straßenführung wird die Hirtestraße noch mehr als jetzt schon als Umfahrung für die Mahlsdorfer Straße genutzt werden. Es sind Maßnahmen notwendig, um dies zu unterbinden, damit dieser Bereich in der Wohnqualität nicht zu sehr leidet und die Schüler der dort geplanten Grundschule sicher zur Schule gehen können.	Um die Nutzung der Hirtestraße als Umfahrung für die Mahlsdorfer Straße zu unterbinden, soll die Hirtestraße für Kfz künftig als Einbahnstraße nur in Richtung Stellingdamm befahrbar sein. Diese Lösung ist jedoch noch mit dem Bezirksamt abzustimmen.	●	●
136	Die Straßenbahn in Stellingdamm und Hirtestraße muss komplett weg!	Entsprechend der aktuellen Planung wird die Trasse weiterhin dort verlaufen, weil bei einer Sperrung der Brückendurchfahrt der Mahlsdorfer Straße das Wenden der aus Norden kommenden Tram über Stellingdamm und Hirtestraße möglich bleiben soll. Jedoch werden im Zuge der Gebietsentwicklung die Abstellgleise von der Hirtestraße auf das Baufeld südlich des Stellingdamms verlagert. Auch die Gleise im Stellingdamm entfallen und werden auf dasselbe Baufeld verlagert.	●	
137	Fällt eine dringend nötige Sanierung des S-Bahnhofs Hirschgarten potentiell mit in die Planung oder ist das nicht mehr Teil des Entwurfsgebiets? Kann das im Entwurf nicht genau erkennen.	Die Sanierung des S-Bahnhofs Hirschgarten ist zwar Sache der Deutschen Bahn und nicht Gegenstand des Rahmenplans. Jedoch ist der Neubau eines mittig zum Bahnsteig gelegenen behindertengerechten Zugangs bereits von der DB geplant.		
138	Bitte ermöglichen Sie, dass die Bushaltestellen der neuen Linienführung Haltestellenbuchten bekommen. Damit der rollende Verkehr	Die prognostizierten Verkehrszahlen lassen auch Haltestellenkaps zu. Haltebuchten sind derzeit aufgrund des höheren Flächenbedarfs nicht vorgesehen.		

	möglichst gut rollen kann. Wir sind schon neugierig wie es wird!			
139	Was wird passieren mit den fehlenden Parkplätzen und mit dem extrem zunehmenden Fahrzeugverkehr? Was wird passieren mit dem Nahverkehr S-Bahn, Bus, Straßenbahn? Und was wird mit der weiteren Infrastruktur Zu- und Abwasser, die Rohre sind nicht vorbereitet?	Zu den Parkplätzen siehe Kommentar zu Nr. 127. Zum ÖPNV siehe Kommentare zu Nr. 128 und 131. Zur technischen Infrastruktur: Nähere Angaben im Abschlussbericht zu den vorbereitenden Untersuchungen für die Entwicklungsmaßnahme von 2019 (S. 81)	●	
140	Eine Umfahrungsstraße??? Die bisherige Ruhe des Wohngebiets Märchenviertel ist dahin!!! An die Gärten der Alteinwohner-Häuser zu bauen ist Irrsinn vom Feinsten! Niemand aus der Senats- oder Bundespolitik würde so leben wollen. Meines Unmuts über die Bebauung des Märchenviertels können Sie gewiss sein!	Siehe Kommentar zu Nr. 122. Die Ostumfahrung schwenkt westlich der Siedlung Elsengrund nach Süden, um die Bahnanlagen zu unterqueren. Im Zuge nachfolgender Planungsphasen werden alle potentiellen Konflikte identifiziert sowie entsprechende Lösungen konzipiert werden. Die geplante Bebauung südlich der Gärten wird in der Siedlung Elsengrund die von der Bahntrasse ausgehenden Lärmemissionen mindern.	●	●
141	Ich habe den Eindruck, dass es für die Planer völlig egal ist, dass die Feinstaub- und Schadstoffbelastung für die Anwohner zu hoch ist. Der Dreck von der Seelenbinderstraße und der Bahnhofstraße ist schon Belastung genug.	Entsprechend dem Abschlussbericht zu den vorbereitenden Untersuchungen von 2019 (S. 98) lag die Schadstoff- und Feinstaubbelastung im Gebiet unterhalb des innerstädtischen Durchschnittswertes. Sie wird auch künftig im Bereich der Ostumfahrung diese Werte nicht überschreiten dürfen.	●	
142	Ich finde es schön, dass der Verkehr in der Bahnhofstraße entlastet wird.	Dies wird vor allem dem ÖPNV und dem Radverkehr zu Gute kommen.	●	
143	Die neue Ostumfahrung als übergeordnete Durchgangsstraße widerspricht dem Grundsatz autoarmes Quartier im neuen Stadtviertel.	Siehe Kommentare zu Nr. 116 und 124.	●	
144	Ostumfahrung: Die Straßenführung durch die Quartiersmitte widerspricht der Vorstellung eines verkehrsreduzierten Wohngebietes. Die Lage sollte nicht nur die Bahnhofstraße entlasten, auch das Wohnquartier umfahren. Führung nördlich des Quartiers, unterhalb der Bahnanlagen?	Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen 2019 wurden unterschiedliche Varianten - auch die hier genannte - geprüft sowie mit DB und Verkehrsverwaltung abgewogen. Die aktuelle Trassenführung ist Ergebnis dieses umfangreichen und mehrjährigen Abwägungsprozesses. Im Zuge der Quartiersentwicklung besteht die Chance einer städtebaulichen Integration der Straße.	●	
145	1) Ich bin voll gegen einen Tunnel, d.h. die Unterführung, die das Gebiet durchschneidet! 2) Diese Unterführung ist unnötig und falsch, weil sie nicht berücksichtigt, was die „Westumfahrung“ und die „TVO“ an Verkehr bringt bzw. entlastet. 3) Das Geld und die Belastung durch den Tunnel sollen eingespart werden!	Siehe dazu Kommentare zu Nr. 116 und 144. Die vorbereitenden Untersuchungen 2019 dienten auch der Überprüfung und Bewertung unterschiedlicher Varianten zur Querung der Bahnanlagen durch die Ostumfahrung (u.a. Brücke, Tunnel im Osten des Gebiets). Unter Berücksichtigung der TVO wurde die aktuelle Trassenführung ausgewählt, nachdem sich alle anderen aus unterschiedlichen technischen, städtebaulichen oder kostenrelevanten Gründen als nicht realisierbar erwiesen hatten.	●	
146	Sind Alternativen zur Ostumfahrung geprüft worden? Über die Friedrichshagener Str.? Oder Verzicht auf die Ostumfahrung?	Siehe Kommentare zu Nr. 144 und 145.	●	
147	Der Aufwand zur Entlastung der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Seelenbinderstraße durch die Ostumfahrung ist zu groß.	Entlastung der Bahnhofstraße bedeutet vor allem Entlastung für ÖPNV, Radverkehr und Passanten vom privaten motorisierten Verkehr.	●	

148	Zum Verkehrskonzept: Es ist eine Hauptverkehrsstraße quer durch das Wohngebiet mit mehreren Richtungsänderungen und einer teuren Bahnunterführung geplant. Als Umfahrung der Bahnhofstr. ist die Konzeption ungeeignet, wird aber sicher stark frequentiert. Besser wäre eine kurze Verbindung mit Bahnquerung westl. des Finanzamts, wenn man etwas für die Bahnhofstr. tun will. Es ist zu bedenken, dass im Wendenschloss diverse Wohneinheiten mit Tiefgarage im Bau sind, die zu weiterer Zunahme des Verkehrs führen. Es sollte auch ein Gesamtkonzept für die Verkehrsführung in Köpenick vorliegen, bevor das vorliegende Konzept beschlossen wird.	Siehe Kommentare zu Nr. 116, 123 sowie zu Nr. 144 und 145.	●	
149	Ostumfahrung Bahnhofstraße: Inwieweit ist die Querung der Gleise mit der Deutschen Bahn abgestimmt?	Siehe Kommentar zu Nr. 144.	●	
150	Zur Info-Veranstaltung: Nicht nur der Gebietsbeirat nannte – trotz interner Uneinigkeit, wie berichtet wurde – keine Argumente für die Ostumfahrung der Bahnhofstraße, auch die Veranstalter nannten keine.	Siehe Kommentare zu den Nr. 116, 122, 144 und 145.		
151	Ostumfahrung zu teuer, unnütz. Dafür lieber Unterführung Bahnhofstraße verbreitern.	Ein abermaliger Umbau der im Bau befindlichen Bahnunterquerung ist nun nicht mehr möglich. Im Übrigen würde durch deren Verbreiterung der Kfz-Verkehr beträchtlich erhöht und dem ÖPNV könnte in der Bahnhofstraße kein Vorrang eingeräumt werden.	●	
152	Kosten und Nutzen des Tunnels sind unverhältnismäßig!! Den Tunnel kann man sich sparen!!	Siehe Kommentare zu Nr. 116, 144 und 145.	●	
153	Die Querung-Ostumfahrung ist sehr fragwürdig. Bringt keine Entlastung und missachtet das Denkmalschutzgebiet.	Siehe Kommentare zu Nr. 116, 144 und 145.	●	
154	Mit der neuen Ostumfahrung werden viele neue Unfallquellen durch die Kreuzungen mit Radwegen, Schulwegen und Ausgängen des Bahnhofs geschaffen. Diese müssen bereits im Zuge der Planung entschärft werden.	In der Tat müssen im Detail diese und andere Punkte in weiteren Planungsschritten überprüft und konkretisiert werden.		●
155	Der Sinn der Ostumfahrung erschließt sich nicht. Vielleicht wollen Sie ja „Lärmgerechtigkeit“: gleichmäßige Verteilung des Lärms über ganz Köpenick. Durch die Umfahrung werden der bisher ruhige Elsengrund ebenso wie die geplanten Neubauten mit Verkehrslärm „beglückt“, während die Bahnhof- und Seelenbinderstraße kaum weniger Lärm haben. Die Umfahrung wird zusätzlichen Lärm in den Elsengrund ziehen. Dadurch wird die Bausubstanz wie schon zu Zeiten des Schießplatzes durch Erschütterung in Mitleidenschaft gezogen.	Verglichen mit der aktuellen und künftigen Lärmbelastung bei Tag und Nacht durch den Bahnbetrieb wird der für die Siedlung Elsengrund relevante Verkehrslärm der Ostumfahrung Bahnhofstraße relativ gering sein. Allenfalls die westlich der Torhäuser gelegenen Gebäude am Stellingdamm liegen im Einflussbereich möglicher Lärmemissionen der nach Süden in Richtung Bahnunterquerung abschwenkenden Ostumfahrung. Dagegen ist die deutliche Entlastung der Bahnhof- wie auch der Seelenbinderstraße erklärtes Planungsziel.	●	

156	Die Ostumfahrung macht keinen Sinn! Wozu den Verkehr aus einer vierspurig angelegten, entsprechend bebauten, gut funktionierenden Straße (Seelenbinder- u. Bahnhofstr.) wegleiten in ein über 100 Jahre altes denkmalgeschütztes architektonisches Kleinod des Stadtbezirks Köpenick die Bausubstanz der dort anliegenden Häuser (Stellingdamm) wird dem zu erwartenden Verkehr nicht standhalten! Dieser wird dadurch auch nicht fließender (mehr Kurven, Ampeln und die Engstelle am S-Bhf. Köpenick bleibt!	Siehe Kommentare zu Nr. 116, 121, 147 und 155. Die Engstelle am Bahnhof Köpenick kann bei einer Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs als „Flaschenhals“ entschärft werden.	●	
157	Bitte unbedingt die tollen Entwurfsideen von Deichpark und den sanften Übergängen von den angrenzenden Quartieren erhalten!!! - Verlauf der Ostumfahrung unbedingt überdenken! Warum sticht die Straße nicht von der Seelenbinderstr. direkt nach Norden? - Die Straße gibt es schon und das neue Viertel könnte weniger Verkehr haben, ohne LKW, Busse in der Mitte. Und: Der nördliche Punkt so nah am Eingang der Denkmal-Siedlung ist inakzeptabel. Das verändert eine ruhige Gartenstadt maximal! Bitte zurück Richtung Hirtestraße verlegen.	Siehe Kommentare zu Nr. 123, 144, 145 und 155.	●	
158	Welcher Lärmschutz ist geplant für die Ostumfahrung bezüglich der Wohnbebauung?	Die Grundrisse der Neubauwohnungen beiderseits der Ostumfahrung werden so konzipiert sein, dass lärmsensible Räume den Blockinnenbereichen zugewandt sind. In Bestandswohnbauten ist, sofern Grenzwerte überschritten werden, der erforderliche Lärmschutz durch den Einbau schallschützender Fenster zu gewährleisten.		●
159	Wir wohnen in der Wolfsgartenstr. und befürchten, dass der Verkehr immens zunehmen wird, sowohl der fließende als auch der ruhende. Wir fragen uns, ob die Ostumfahrung tatsächlich notwendig ist, vor allem, ob sie unbedingt am Seniorenwohnheim Stellingdamm vorbeiführen muss. Gibt es wenigstens eine Geschwindigkeitsbegrenzung? Wie der Mensch so gestrickt ist, wird niemand freiwillig aufs Auto verzichten und sei der ÖPNV noch so gut und günstig. Ich bin Radfahrerin und freue mich auf gute Radwege, aber nicht jeder kann das...	Siehe Kommentare zu Nr. 116, 144 und 145. Zum Verzicht auf das private Auto siehe Kommentar zu Nr. 118. Ein eng vernetztes Radwegenetz ist wichtiger Teil des Mobilitätskonzepts für das neue Stadtquartier.	●	
160	Wie wird Kreuzung Ostumfahrung in den Elsengrund geregelt?	An der Einmündung des östlichen Stellingdamms in die Ostumfahrung ist eine Lichtsignalanlage geplant. Die Planungen für die Einmündungen werden im Zuge späterer Planungsschritte konkretisiert.	●	●

161	Sicherer Zugang zur neuen Grundschule an der Ostumfahrung und Verkehrskreuzung kritisch (Stellingdamm).	An der Ostumfahrung sind insbesondere zur Schulwegsicherung Lichtsignalanlagen im Bereich der Kreuzung mit der Hirtestraße sowie an der Einmündung des östlichen Stellingdamms geplant. Die Planungen für die Straßenabschnitte in unmittelbarer Nähe zu den beiden Schulstandorten werden im Zuge späterer Planungsschritte konkretisiert.	●	●
162	Wie soll der morgendliche "Bringe-Verkehr" an der neu geplanten Grundschule in der Hirtestraße geregelt werden?	Siehe Kommentar zu Nr. 134.		
163	Was wird passieren mit der Bellevuestraße bis Brandenburgplatz wegen Verkehr?	Die Bellevuestraße wird als Verlängerung der Ostumfahrung wichtiger südlicher Abschnitt des „Tangentenvierecks" sein. Siehe Kommentar zu Nr. 116.	●	
164	Die Schule ist bequem zu Fuß oder Fahrrad erreichbar, da müssen keine Autos in Schlange fahren. Wenn eine Umfahrungsstraße gebaut wird, warum nicht vom Brandenburgplatz abgehend?	Siehe Kommentare zu Nr. 134 und 144 Die Ostumfahrung Bahnhofstraße wird am Brandenburgplatz anschließen. Siehe auch Kommentare zu Nr. 144 und 145.	●	
165	Wird der Stellingdamm ausgebaut? Und wird der Ausweichverkehr nicht in die Hirtestraße verlegt!	Ein Teil der Ostumfahrung wird über den Stellingdamm geführt und entsprechend ausgebaut. Über die Hirtestraße erfolgt kein Ausweichverkehr, vgl. Kommentar zu Nr. 135.	●	
166	Lärmschutz im Stellingdamm ist nötig und erforderlich, um den negativen Einfluss des dort zu erwartenden großen Verkehrsaufkommens zu begrenzen. Die Anwohner des Stellingdamms werden darauf bestehen.	Siehe Kommentar zu Nr. 158.		
167	Welche Höchstgeschwindigkeit ist für Hauptverkehrsstraße Ostumfahrung vorgesehen?	Eine Absenkung auf 30 km/h ist für Teilabschnitte (z.B. im Bereich der Schulstandorte) geplant.	●	●
168	Was ist angedacht, um den Verkehr aus dem Märchenviertel rauszuhalten, Stichwort Ostumfahrung. Betrifft Hirtestraße und allgemein durchs Märchenviertel – Schmaus-, Genovevastraße da spart man vier Ampeln und ca. 1,5 km in Richtung Mahlsdorf.	Siehe Kommentar zu Nr. 135. Ergänzende Maßnahme zur Vermeidung von Schleichverkehr durch das Märchenviertel sind im weiteren Planungsprozess zu prüfen. Er wird im Übrigen aufgrund der begrenzter Durchfahrtsbreiten ohnehin erschwert.		●
169	Es ist wenig bis gar nicht mehr ersichtlich, dass die Zufahrt zum Elcknerplatz 16/16H/18 sichergestellt ist. Nr. 18 ist eine Arztpraxis!	Die Zufahrt wird in diesem Bereich auch künftig möglich sein.	●	●
170	Das Konzept macht einen stimmigen Eindruck; gut ist, dass das Thema Wasserrückhalt mit betrachtet wurde. Vielleicht könnten manche Anliegerstraßen in den einzelnen Baublöcken verkehrsberuhigt werden durch Aufenthaltsinseln & Grünstrukturen / Pflanzkästen / Bänke.	In den für den Autoverkehr nicht vorgesehenen Erschließungsräumen (siehe Kommentar zu Nr. 124) sind vielfältige Aufenthalts- und begrünte Bereiche vorgesehen. Ihre konkrete Ausgestaltung bleibt nachfolgenden Planungsschritten vorbehalten.		●

171	Wo fahren die schweren LKW während der Bauarbeiten? Hoffentlich nicht durch den Elsengrund, die über 100 jährigen Häuser halten das ohne Schäden nicht aus. - Während S Bahnhof gebaut wird, ist rings nur Chaos im Verkehr; wie wird hier geplant? Werden die Anwohner massiv behindert? - Es scheint, alle „Vorteile“ in Form von Einrichtungen, Läden, evtl. Cafés befinden sich nur auf der Hirschgartenseite, während die Einschränkungen der Bauarbeiten alle betreffen. Werden wir mit dem Auto noch über den Stellingdamm aus dem Viertel kommen? Es gibt Leute die das Auto zur Arbeit etc. benötigen	Die Siedlung Elsengrund wird weder von Baustellenverkehr, noch von Bauarbeiten unmittelbar betroffen sein. - Zum Bauablauf am Bahnhof Köpenick und in dessen Umfeld sind genauere Aussagen noch nicht möglich. Angestrebt wird jedoch – vorbehaltlich der Zustimmung der Deutschen Bahn – die Abwicklung eines Teils des Baustellenverkehrs über die Schiene. Details sind erst im weiteren Planungsprozess festzulegen. - Eine einseitige Verteilung von „Vorteilen“ ist nicht vorgesehen. - Die Erschließung über den Stellingdamm wird voraussichtlich in einzelnen Etappen des Bauprozesses eingeschränkt, aber durch Umleitungen gesichert sein. Auch dies ist jedoch Gegenstand künftiger Planungsschritte.	●	●
172	Welche Straßen- und Brückensperrungen wird es geben? Wo entlang wird der LKW-Verkehr geleitet?	Siehe Kommentar zu Nr. 171. Der größte Anteil des Bau-Lastverkehrs auf der Straße wird über den Brandenburgplatz und Bellevuestraße geleitet.		●
173	Vielleicht habe ich es auf den Darstellungen übersehen. Falls es wieder zu einer Zeitenwende kommt und wir die Bahn als klimafreundliches Transportmittel nutzen wollen, das auch innerhalb der Stadt etwas auslädt, gibt es eine Zufahrt zum Bahngelände, die auch für LKW tauglich ist?	Die hier aufgeworfene Frage betrifft die City-Logistik im erweiterten Sinn – also den klimaneutralen Transport von Gebrauchsgütern auch über größere Distanzen innerhalb des Stadtgebiets. Lösungsmöglichkeiten dazu sind u.a. Gegenstand eines detaillierten Mobilitätskonzepts, das derzeit erarbeitet wird. Inwieweit und an welchen Standorten die DB geeignete Umladestellen bereitstellen kann, bedarf der genaueren Klärung.		●
174	Können die Garagen auch durch wohngebietsfremde Anlieger aus den umliegenden Wohngebieten angemietet werden?	Siehe Kommentar zu Nr. 79 (3).		●
175	Gentrifizierer fahren SUV und größere Luxus-Wagen. Wo können die abgestellt und gepflegt werden?	Für diese und jegliche andere privat genutzten Autos sind die Quartiersgaragen vorgesehen. Für die Pflege kommen Kfz-Betriebe in Betracht.		
176	Wieviel Kapazität wird diese "Garage" denn haben? Einfach, um mal eine Größenvorstellung zu haben?	Geplant sind drei Quartiersgaragen mit durchschnittlich jeweils etwa 180 bis 200 Stellplätzen.	●	
177	Einfach nur schrecklich, was den Anwohnern zugemutet wird. Habt ihr bei dieser Planung auch an die alten Leute gedacht? Müssen es immer Schulen, Büros und Wohnungen in diesem schönen Altstadtflair sein? Baut lieber Parks und vor allem Garagen oder Parkhäuser für die Anwohner! Wo sollen die denn ihre Autos hinstellen? Immer nur bauen, was nicht nützlich ist; es ging bisher auch und es war schön. Wenn ihr schon bauen müsst, dann bitte Parkhäuser für die Anwohner!	Neben den dringend benötigten Wohnungen für jüngere wie auch für ältere, für mobile und weniger mobile Menschen sind in dem neuen Stadtquartier öffentliche Einrichtungen sowie Grün- und Freiflächen geplant. All dies wird auch für die Bewohnerschaft in der Nachbarschaft nutzbar sein und zur Verbesserung der gegenwärtigen Versorgungssituation beitragen. Das Ziel eines autoarmen Stadtquartiers wird nur durch attraktive Mobilitätsangebote als Alternativen zum eigenen Auto und eine Verknappung der Parkplätze erreichbar sein.	●	
178	Erweiterung CarSharing auf die angrenzenden Gebiete Elsengrund etc.	Das ist sinnvoll, stationsungebundene CarSharing-Angebote sind jedoch von den jeweiligen Betreibern in die Wege zu leiten.		●

179	Mobilitätsstation im Südosten des Bhf. Köpenick.	Eine solche Station ist an dieser Stelle vorgesehen.	●	
180	Tankstelle? Park + Ride Parkplätze?	Eine Tankstelle ebenso wie P + R-Plätze sind nicht geplant.	●	
181	S-Bahnhof Hirschgarten: Der Gebietsausbau wird die Attraktivität des Bahnhofs erhöhen. Die derzeitige Nutzung als Park+Ride-Standort hat schon jetzt ein Zuparken vom „Am Wiesenrain“ und den angrenzenden Wegen zur Folge. Der Parkdruck wird sich verstärken. Warum wird auf dem direkt angrenzenden Areal kein Park+Ride-Parkplatz zur Entlastung vorgeschlagen (was schon seit Jahren möglich gewesen wäre). Dass das Verkehrsaufkommen abnimmt, ist Wunschdenken!	Das derzeit ungeregelte P + R-Parken sowohl am Bahnhof Köpenick als auch im Bereich des Bahnhofs Hirschgarten soll künftig grundsätzlich nicht mehr möglich sein. Als Voraussetzung dafür ist allerdings eine umfassende Lösung (beleuchteter und bewachter P + R- Platz an geeigneten Standorten außerhalb des Planungsgebiets) erforderlich. Entsprechende Konzepte sind jedoch nicht Teil der Rahmenplanbearbeitung.	●	
182	Ich finde gut, dass es Elektro-Ladestationen gibt, mehr davon!	Geeignete Möglichkeiten sind erst in der Realisierungsphase zu prüfen.		●
183	Kurzhaltebuchten für Lieferfahrzeuge (Taxen, Amazon, Post, Lieferando).	Für Taxen und City-Logistik sind Zufahrts- und kurzzeitige Haltemöglichkeiten auch innerhalb der verkehrsberuhigten Erschließungsräume vorgesehen.	●	●
184	Wurden die Flächen für Fußballfans berücksichtigt? Wo können Fußballfans parken? Bisher leider bis in die Mittelheide rein.	Dies ist nicht Gegenstand des Rahmenplans.		
185	Wie wird der enorme Parkdruck auf die anliegenden alten Wohngebiete inkl. dem Denkmalensemble Elsengrund verhindert, der durch das autoarme Gebiet verursacht wird?	Im weiteren Planungsverlauf wird ein Mobilitätskonzept erstellt. Darin werden Maßnahmen definiert, welche den Parkdruck und Durchgangsverkehre in den anliegenden Wohngebieten mindern sollen.	●	●
186	Höhere Parkplatzquote, 1 Tiefgarage/Parkplatz pro Wohnung, das ist für hiesige Verhältnisse niedrig, zudem kann der Stellplatz - wenn nicht für einen PKW - auch für Räder, Lastenräder, Kinderwagen, Hebamme, Altenpflege, Besucher, Moped, Handwerker genutzt werden.	Siehe Kommentar zu Nr. 127. Für Fahrräder, Kinderwagen etc. sind wohnungsnahe überdachte Abstellmöglichkeiten, für Hausbesuche (Arzt, Hebamme) und Handwerker kurzfristige Haltemöglichkeiten ebenfalls in Wohnungsnähe vorgesehen.	●	●
187	Bürgerfreundliche Stellplätze fürs Finanzamt!	Parkplätze für das Finanzamt sind im Rahmenplan nicht ausgewiesen.	●	
188	Wie viele Stellplätze wird diese "Garage" haben bzw. anbieten? Wird diese nur für Gentrifizierer zugänglich sein oder für alle, also auch für Pendler zum S-Bahnhof?	Siehe Kommentar zu Nr. 176.		
189	Was macht eine Quartiersgarage zu einem Quartierstreffpunkt? Was ist das Besondere an der Garage?	Die Quartiersgarage ist als multifunktionales Gebäude mit vielfältigen Erdgeschossnutzungen durchaus ein möglicher Quartierstreffpunkt.		●
190	Wenn wir Köpenicker*innen dann mehr werden und wie hier explizit gewünscht auch mehr Radfahrer*innen: werden wir dann endlich für eine Radschnellverbindung in die Innenstadt beachtet? Die aktuelle Planung hat Treptow-Köpenick dabei komplett ausgespart.	Die geplante übergeordnete Radverbindung südlich der Gleisanlagen ist so konzipiert, dass sie in das bezirksübergreifende – im Bereich Treptow-Köpenick bereits bestehende – Radverkehrsnetz eingebunden ist.		
191	Welche Vorrang-Radstraßen sollen da gemeint sein? Diese kleinen drei Stück?	Das Radverkehrsnetz umfasst sowohl das Binnennetz mit den Erschließungsräumen als auch die übergeordnete Radverbindung (siehe Nr. 188).		

192	Fokus auf Fahrräder bei der Mobilität.	Die quartiersbezogene Mobilität stützt sich auf Fuß- und Radverkehr, sie wird ergänzt um CarSharing, ÖPNV und S-Bahn.	●	
193	Bitte Fahrradwege lastenrad-tauglich planen!	Ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen (> 2,50 m) sind für das gesamte neuen Stadtquartiers geplant.	●	●
194	Die Radwege in der Ostumfahrung Bahnhofstraße müssen zu Lasten der Parkplätze ausgebaut werden, wegen mehr Wohnungen.	Entlang der Straße sind auch für Lastenräder dimensionierte Radwege und vereinzelt Haltebuchten für den Lieferverkehr, jedoch nicht für Bewohnerstellplätze vorgesehen.	●	
195	Wie wird der Bahntunnel ausgestaltet, um Nord- und Südbebauung zu verbinden? Kann dieser begangen und mit dem Fahrrad befahren werden?	Die geplante Bahnunterführung wird mit beidseitigen Fuß- und Radwegen ausgestattet sein, die auf einem gegenüber der Straße höheren Niveau geführt werden.	●	
196	Radweg Elsengrund Richtung Bahnhof endet in der Hauptverkehrsstraße Stellingdamm. Ist dort eine Fahrradanbindung geplant? Im Plan nicht ersichtlich!	Beiderseits der Ostumfahrung Bahnhofstraße ist eine Radverkehrsanlage geplant, in die der Radweg aus der Siedlung Elsengrund einmünden wird.	●	
197	Die kürzeste und beste Fahrradroute zum Bhf Köpenick würde meiner Meinung nach am Brandenburgplatz geradeaus Richtung Gleise und dann an den Gleisen entlang zum Bahnhof führen. (Keine Hauptverkehrsstraße aber schneller Weg). Aktuell sieht es aus, als ob es für Radfahrende durchaus schwierig ist schnell durch den „Stadthain“ zum Radweg an den Gleisen zu gelangen. Für eine schnelle Verbindung die keine Spazierfahrt ist, wird kein Mensch den längeren Radweg östlich außerhalb des Quartiers benutzen.	Die beschriebene Route vom Brandenburgplatz zur Radverbindung südlich der Bahn wäre in der Tat die kürzest mögliche Strecke. Sie ist ergänzend zu den beiderseits der Ostumfahrung geplanten Radwegen vorgesehen.	●	
198	Südlich der Bahn: Gelnitzstraße. Geplanten Weg hinter der Grundstücksgrenze zum Genossenschaftsbau weglassen, dafür neben dem geplanten Radweg anordnen. Gewachsenes Grün erhalten (Gärten)! → Klima.	Entlang der Grundstücksgrenze der BWV-Gebäude ist kein gesonderter Fußweg geplant. Zu den Gärten siehe Kommentar zu Nr. 47 (4)	●	
199	Ich wohne genau daneben, es ist erstens laut, und damit es nicht laut ist, wollen sie uns eine Mauer vor das Fenster setzen, aus Beton, das geht nicht!	Die Lärmschutzwände sollen die Bewohnerschaft von Gebäuden in der Nachbarschaft der Bahnanlagen vor Lärmeinwirkung schützen. Die Maßnahmen sind in diesem Bereich nicht Teil der Entwicklungsmaßnahme, sondern Pflichtaufgabe der DB.	●	●
200	Es fehlt der Durchgang vom geplanten Ostausgang des Bahnhofs zur Gelnitzstraße und zur mittleren Seelenbinderstraße.	Der Durchgang bleibt erhalten. Er ist möglicherweise auf einem der Pläne schwer erkennbar.	●	
201	Erhalt des direkten Zugangs vom Waldweg aus dem Märchenviertel für Fuß- u. Radverkehr (nicht über Rampe) am S-Bahnhof Hirschgarten (Nord).	Künftig sollen nach den Plänen der Deutschen Bahn statt der Treppen zwei Rampen den barrierefreien Anschluss an Wege und Straßen herstellen.	●	
202	Planstraße Elsengrund mit Waldburgweg für Fußgänger verbinden (am Ende) der Planstraße.	Die vorhandene Wegverbindung soll erhalten und ausgebaut werden.	●	

203	Spielstraße im Elsengrund/Waldburgweg, um zusätzlichen Verkehr dort zu verlangsamen.	Dies ist nicht Gegenstand der städtebaulichen Rahmenplanung für das neue Stadtquartier. Für ein solches Konzept ist der Bezirk Treptow-Köpenick zuständig.		
204	Wo ist der Fußweg an der Nordseite der Bahntrasse hin? Warum nicht analog zur südlichen Aufschüttung auch ein Wall an der Nordseite mit befestigtem Fußweg. Meine Sorge: Fußgänger suchen sich Wege.	Der in früheren Planfassungen enthalten Grünzug mit Fußweg ist in der angedachten Form nicht mehr realisierbar. Statt des vorgeschlagenen Erdwalls muss die Böschung des aufgeschütteten Bahndamms abgetragen und im westlichen Teil des Stellingdamms durch eine Stützwand ersetzt werden.	●	
205	Fußgängerwege zwischen alten und neuen Stadtteilen Waldburgweg, Seelenbinderstraße, Gelnitzstraße.	Mit der Bahnunterquerung der Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie im Bereich der Bahnhöfe werden bessere Fußwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen nördlich und südlich der Bahntrasse verfügbar sein.	●	
206	Mobilität-Zugang zum Märchenviertel → wird es Fuß- und Radwege zwischen den zwei Quartieren geben – z.B. Ende nördliche Erschliessungsstraße Übergang / Zugang zum Waldburgweg?	Siehe Kommentar zu Nr. 205.	●	
207	Inselplanung? In der gezeigten Planung wird die notwendige Darstellung der An- und Einbindung an übergeordnete stadträumliche und verkehrliche Beziehungen vermisst. Wege- und Raumbeziehungen enden an den Planungsgebietsgrenzen, und dann ...?	Grundlage des städtebaulich-freiräumlichen Rahmenplans sind die 2016/17 vorausgegangenen vorbereitenden Untersuchungen. Im Abschlussbericht dazu wurden die betreffenden Sachverhalte ausführlich behandelt; siehe Kommentar zu Nr. 18.	●	●
208	Im Landschaftsschutzgebiet der Erpe-Wiesen bitte nur schmalen naturnahen Fußweg aber keinen Radweg mit überörtlicher Bedeutung.	Ein solcher Radweg ist im Rahmenplan nicht vorgesehen.	●	
209	2 Parkhäuser für Fahrräder in Bahnhofsnähe - schon jetzt gibt es da viel zu wenig Stellflächen.	Das Stellplatzangebot für Fahrräder soll in Bahnhofsnähe ungefähr verfünffacht werden.	●	
210	Fahrradabstellanlagen: Die Standorte sollten sich nördlich und südlich des Bahnhofs Köpenick in unmittelbarer Nähe der Zugänge befinden.	Dies ist geplant.	●	
211	Am S-Bahnhof werden unbedingt ein oder zwei große Fahrradgaragen gebraucht.	Siehe Kommentar zu Nr. 209.	●	
212	S-Bf. Hirschgarten Nord: Wiederherstellung Fahrrad-Stellplätze nach / mit dem Umbau auch auf der nördlichen Seite.	Dies ist geplant.	●	
213	Mehr Menschen in Köpenick: Fahrradständer im öffentlichen Raum, vor Läden in Bahnhofstraße.	Diese Vorgabe ist für das neue Stadtquartier bindend; allerdings sind die Fahrradständer in der Bahnhofstraße nicht Gegenstand der städtebaulichen Rahmenplanung und Sache des Bezirks und der Geschäfte.		●
214	Fahrradbügel nicht nur für die Zuziehenden, sondern auch für diejenigen, die bereits ansässig sind und zwar kostenlos.	Siehe Kommentar zu Nr. 210.		
215	Bitte auf Barrierefreiheit achten! Auch bei Straßenbelägen, für Kinderwagen & Rollatoren & Rollschuhe.	Mit der Rahmenplanung wird zunächst die Bebauungs- und Nutzungsstruktur festgelegt. Erst in folgenden Planungs- und Realisierungsschritten sind		●

		detaillierte Maßnahmen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit zu planen.		
216	Wieviele Parkplätze sind vorgesehen und wie hoch ist der Schlüssel im Verhältnis zu den Wohn-, Gewerbeeinheiten.	Zu Kfz-Stellplätzen für Wohneinheiten siehe Kommentar zu Nr. 125. Über die Stellplatzquote für die gewerblichen Nutzungen ist noch zu entscheiden.	●	
217	Die Thematik Ostumfahrung war auf der Bürgerveranstaltung am 23.01.2024 ein großes Thema und Kritikpunkt. Die Senatsverwaltung versicherte valide Informationen bereitzustellen, u.a. zum erwarteten Verkehrsaufkommen. In welcher Form werden diese den interessierten Bürgern zur Verfügung gestellt?	Entsprechende ausführliche Informationen sind in naher Zukunft vorgesehen.	●	●
218	Wo werden die ca. 130 gestrichenen Parkplätze im Stellingdamm und der Hirtestraße ersetzt?	Für die entfallenden Parkplätze werden zum Teil Stellplätze in den neuen Quartiersgaragen verfügbar sein – siehe Kommentar zu Nr. 79 (3).	●	
219	Der durchgehende angestrebte Fahrradweg neben den Gleisen mit angemessenem Abstand ist überzeugend.	Nach aktuellem Planungsstand ist weiterhin eine übergeordnete Radverkehrsverbindung südlich der Bahntrasse vorgesehen.	●	●
220	1. Die Quartiersgarage im Stellingdamm sollte genutzt, dort geplante Parkplätze in der zentralen – aufzustockenden – Quartiersgarage untergebracht, der Parkplatzschlüssel auf 0,3 erhöht werden. Begründung: Die geplanten Parkplatzkapazitäten sind zu gering, die zulässigen Möglichkeiten lt. Senatsvorgabe nicht ausgeschöpft. Der durch das autoarme Gebiet absehbare Parkdruck auf die Nachbarschaft und das Denkmalgebiet Elsengrund muss vermieden werden. Der Schatten der zentralen Quartiersgarage träfe bei Aufstockung keine Wohngebäude. 2. Die Ostumfahrung greift unverantwortlich in das Denkmalschutzensemble Elsengrund ein. Wie steht die Denkmalschutzbehörde zur Genehmigungsfähigkeit des Troges und einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße direkt im westlichen Teil dieses Gebietes? 3. Wie hoch sind die Kosten für den Trog inkl. Support-Infrastruktur? Wie positioniert sich die DB dazu? Vorschlag: Einsatz dieser Gelder für verbesserte Wohnbebauung. Wie vereinbart sich eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße mit einem autoarmen Wohngebiet, die es durchqueren soll? Welche Lebensqualität soll daraus entstehen, Abgase, Lärm, Gefahr? 4. Welcher Verkehrsfluss wird erwartet, wenn auf einer zweispurigen Straße, je Richtung eine Spur mit je 3,5 m Breite in der Hauptnutzungszeit mindestens 1.000 Fahrzeuge passieren, bei gleichzeitigen Halte-	Zu 1: Eine Vergrößerung der Quartiersgarage um ein Geschoss ist nicht vorgesehen- Allerdings werden für einen Teil der am Stellingdamm wegfallenden Parkplätze Stellplätze in der Quartiersgarage bereitgestellt werden; siehe Kommentar zu Nr. 218. Der Stellplatzschlüssel ist mit 0,2 Stpl./Wohnung geplant. Zum Parkdruck im Umkreis des neuen Stadtquartiers siehe Kommentar zu Nr. 221 (2) Zu 2: Die Denkmalbehörden stellen ihre geäußerten Bedenken gegen die Ostumfahrung aufgrund deren übergeordneter Erforderlichkeit zurück. Sie werden im weiteren Planungsverlauf fordern, dass der Umgebungsschutz gewährleistet ist. Im Übrigen greift die Ostumfahrung nicht direkt in das Denkmalschutzgebiet ein. Die Trasse schwenkt ca. 100 m westlich der Torbauten der Siedlung Elsengrund nach Süden ab; siehe auch Kommentar zu Nr. 140 Zu 3: Valide Kostenschätzungen zur Bahnunterführung liegen derzeit noch nicht vor. Die Planung dafür erfolgt in enger Abstimmung mit der DB. Zur Ostumfahrung Bahnhofstraße als Teil des übergeordneten Verkehrskonzepts siehe Kommentare zu Nr. 116 und Nr. 144. Zu 4: Genauere Prognosen zur werktäglichen Verkehrsbelastung liegen derzeit noch nicht vor. Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungs- und Querungserfordernisse wird Sache der Verkehrssteuerung u.a. mittels Licht-	● ● ●	● ●

	punkten für die Buslinie, Querungen der Straßenbahn (Hirtestraße), östlicher Ausgang des Regionalbahnhofs sowie Zugang zur neuen Grundschule auf dem ehemaligen Gaswerksgelände?	signal-Anlagen und Gegenstand weiterer Planungsschritte sein.		
	5. Wie wirken sich die Rettungsfahrzeuge Feuerwehr, Krankentransporte, die bereits jetzt überwiegend mit Sondersignal fahren, auf den Verkehrsfluss sowie auf die Belästigung der alten und neuen Anlieger aus? Lärm ist ebenfalls eine Art der Umweltverschmutzung.	Zu 5: Die städtebauliche Integration der Ostumfahrung und ihre Trassenführung ermöglichen ein moderates Niveau der für Durchfahrtsstraßen üblichen Lärmemissionen. Sofern Grenzwerte überschritten werden, auch durch Rettungsfahrzeuge, sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen.		●
	6. Wie wurden die Senioreneinrichtungen im westlichen Teil des Stellingdamms berücksichtigt, erhöhte Gefahr für Menschen mit altersbedingten Behinderungen? Die bereits stark reduzierten Bauflächen für die Wohnbebauung der 1.800 WE, von ca. 50 ha auf 35 ha, kann durch den Wegfall des Troges mit ca. 100 m Länge, ca. 20 m Breite und einer Höhe von 4,5 m zuzüglich seitlich liegender Rampen besser für eine Wohnbebauung genutzt werden. Vorschlag: Stellingdamm mit separaten Rad- und Fußwegen versehen, ohne Bahntrassenquerung. Zur Querung des Rad- und Fußverkehrs den neuen östlichen Zugang zum Regionalbahnhof verwenden und einen neuen Radweg zum S-Bahnhof Hirschgarten direkt neben der Bahnlinie schaffen, ohne dabei unangemessen in das Landschaftsschutzgebiet - Waldland einzugreifen. Die Fußgänger sollten weiterhin die bisher genutzten Waldwege nutzen.	Zu 6: Die Berücksichtigung altersbedingter Mobilitätseinschränkungen ist eine der Pflichtaufgaben aktueller Verkehrsplanung (abgesenkte Bordsteine, angemessene Umlaufzeiten an Lichtsignal-Anlagen, genügende Bewegungsflächen für Menschen zu Fuß etc.). Dies wird auch für die geplante Straße gelten. Zum Thema Wegfall des Troges siehe Kommentar zu Nr. 145. Die Verkleinerung des Entwicklungsbereichs ist zum überwiegenden Teil auf die Herausnahme der Bahnflächen aus der Entwicklungsmaßnahme zurückzuführen. Die vorhandenen und geplanten Unterquerungen der Bahntrasse im Bahnhofsbereich werden nur zu Fuß begehbar sein. Nördlich der Bahntrasse wird kein bahnnaher Fuß- und Radweg geplant.	●	●
	7. Die Erschließung des südlichen Teils über die Bellevuestraße/ Brandenburgplatz / Seelenbinder Straße für aktuell geplante 360 Fahrzeuge mit Parkplätzen für das Gesamtgebiet und etwas Lieferverkehr ist völlig ausreichend. Die ÖVPN-Erschließung ist durch die beiden S- Bahnhöfe Köpenick und Hirschgarten sowie die Straßenbahn- und Buslinien im Stellingdamm gegeben, Haltestellen sind ggf. anzupassen.	Zu 7: Für Belieferung, Ver- und Entsorgung sowie die Zufahrt zu den Quartiersgaragen ist eine Erschließungsstraße in dem neuen Stadtquartier unverzichtbar. Diese Funktion wird künftig von der Ostumfahrung Bahnhofstraße übernommen werden.	●	●
	8. Das Konzept der Ostumfahrung ist konträr zu den dargestellten Zielen des Mobilitätskonzeptes und entbehrt einer logischen Nachvollziehbarkeit. Leider erscheint es einer gewissen ideologischen Willkür zu unterliegen, mit dem Hauptziel, den MIV möglichst und weitestgehend aus Köpenick Nord zu verbannen. Dazu gehört die parallel laufende Planung, jeglichen MIV aus der Bahnhofstraße zu verbannen, mit gleichzeitiger Abschaffung aller Parkplätze in der Bahnhofstraße und der Errichtung einer "Flaniermeile".	Zu 8: Siehe Kommentare zu Nr. 116 und Nr. 144.	●	●

221	1. In Köpenick kommen auf 1.000 Einwohner ca. 336 PKW. Das dürften etwa 750 bis 800 pro 1.000 Wohnungen sein. Dazu kommen noch Firmenwagen, Wohnmobile, Pendler-Pkw und andere. Die Bereitstellung von nur 300 Parkplätzen für 1.000 neue WE ist schon kurios. 2. Die Parkplatzsituation in der Dammvorstadt ist jetzt bereits grenzwertig. Wenn das neue Wohnviertel größtenteils von Radfahrern, Fußgängern und Nutzern des ÖPNV bezogen werden soll, dann bitten wir doch für die Bestandsviertel und nur für diese um die Einrichtung von Parkzonen rund um die Uhr für die dortigen Anwohner. Ein Parkausweis für einen Pkw pro Haushalt sollte dabei ausreichend sein. Gern bin ich bereit, dafür eine kleine Gebühr zu entrichten. 3. Es gibt hier viele ältere Anwohner, welche auf einen Pkw angewiesen sind, um am öffentlichen Leben teilzuhaben. Diese Maßnahme würde sicher auch den Pendlerverkehr durch den Bezirk verringern und so der Umwelt dienen. Und es würden dann im Neuen Quartier wirklich nur sehr umweltbewusste Personen einziehen womit allen Anwohnern gedient wäre. Weniger Verkehr als jetzt, entspannte Parkplatzsituation für alle Anwohner, weniger Belastungen für die Umwelt.	Zu 1: Bezüglich „autoarmes“ Stadtquartier siehe Kommentare zu Nr. 114, 117 und 118. Zu 2: Im weiteren Planungsverlauf wird zunächst ein Mobilitätskonzept erstellt. Darin werden Maßnahmen definiert, welche den Parkdruck in den anliegenden Wohngebieten mindern sollen. Der Maßnahmenkatalog wird voraussichtlich Parkraumbewirtschaftung mit Sonderregelungen für Bewohnerparkplätze enthalten. Dies ist jedoch vom Bezirk politisch zu beschließen und umzusetzen. Zu 3: Die geplante Verbesserung der Mobilitätsangebote soll es auch älteren Menschen ermöglich, ohne ein eigenes Auto auszukommen. Im Übrigen werden Stellplätzte für mobilitätseingeschränkte Personengruppen nachgewiesen.	●	● ● ●
222	Die Planung, keine Parkplätze im öffentlichen Raum anzubieten, finde ich gut. So wird der Verkehrsfluss auf der Straße und der ÖPNV weniger behindert. Dass Anwohner ihr Fahrzeug nur in Parkhäusern parken können, ist eine gute Idee. Es müssen aber für den geplanten Einzelhandel zumindest 2 bis 3 Ladezonen möglich sein, bzw. ist die Frage, wo diese dann geplant wären. Sonst ist die Ansiedlung von Gewerbe eventuell schwierig, wenn es nicht zu beliefern ist. Wird in der Hauptverkehrsstraße, wenn dort auch ÖPNV entlangfahren soll, für diesen eine Extraspur bzw. Vorrang vor dem PKW Verkehr geplant werden? Es sollte vermieden werden, dass eine Umfahrung der geplanten Bahnhofsstraße zum Rasen in dem neuen Wohnquartier genutzt wird..	In der Tat sind für Einzelhandel und Gewerbe Lieferzonen vorgesehen. Ihre Anzahl und Lage ist im Rahmenplan noch nicht genauer definiert und erfolgt im Rahmen der Bebauungspläne. Über die nutzungsrelevante Widmung der betreffenden Flächen entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Einrichtung einer gesonderten Busspur ist nicht vorgesehen.	●	●

223	1. *Es ist nicht erkennbar, dass ernsthaft beabsichtigt wird, unnötigen Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet durch z.B. die Schaffung von Sackgassen herauszuhalten.* 2. *Wer außerdem überall „Mobilitätshubs" sät, wird unweigerlich Verkehr ernten.* 3. *Warum wird die ruhige und ampelfreie Straße Am Wiesenrain nicht mehr planmäßig als Radverbindung vorgesehen (im Ursprungsentwurf Fahrradstraße), sondern der Radverkehr in schönen Umwegen über die Hauptstraßen nach Osten geführt?* 4. *Ist es möglich, die Beweggründe der Straßenführung der Ostumfahrung mitten durch das Wohngebiet (unabänderliche Planungsvorgabe!) online zugänglich zu machen? Für den Laien wäre der „kurze Weg" ohne Bogen am Finanzamt vorbei näherliegend gewesen...*	Zu 1: Durchgangsverkehr siehe Kommentar zu Nr. 185 Zu 2: Die an den Quartiersgaragen und an markanten Standorten geplanten Mobilitätshubs dienen dem Umstieg auf meist umweltfreundliche Verkehrsmittel (z.B. von Auto / ÖPNV auf E-Bike, E-Scooter, Fahrrad). CarSharing-Plätze sind auch an den Quartiersgaragen und nahe den Bahnhöfen vorgesehen. Zu 3: Die Straße am Wiesenrain bleibt, so wie gegenwärtig, Erschließungsstraße für die dort bestehende Wohnbebauung und ist – allerdings nicht ausschließlich – für den Radverkehr nutzbar. Zu 4: Siehe Kommentar zu Nr. 120, 123 144 und 145. Eine Veröffentlichung der bisherigen Planungsunterlagen zur Ostumfahrung Bahnhofstraße wird geprüft.	●	●
224	In der Grafik sind nur mehr oder weniger autolastige Erschließungsstraßen verzeichnet. Sie sind Teil von ganz normalen Tempo-30-Zonen. Wo genau befinden sich die verkehrsberuhigten Wohnstraßen mit hoher Aufenthaltsqualität und sicheren Kinder-Wegen? Auf die hier sichtbaren Straßen sollte man sicher kein Kind zum Spielen schicken...	Zu den drei, für den Rahmenplan maßgeblichen Straßenkategorien siehe Kommentar zu Nr. 124. Die Erschließungsräume sind grundsätzlich befahrbar für Belieferung, Ver- und Entsorgungs- sowie Einsatzfahrzeuge. Die Zufahrt zu den Gebäuden durch den motorisierten Individualverkehr ist jedoch nur im Ausnahmefall und dann nur in Schrittgeschwindigkeit vorgesehen.	●	●
225	Ist es möglich zu prüfen, ob eine Busverbindung, z.B. aus Müggelheim, zum Bahnhof Hirschgarten mit Wendeschleife dort eingerichtet werden kann? Statt der Fahrt zum überlasteten Umfeld des Bahnhofs Köpenick könnte man dort pünktlich ankommen und umsteigen. Da die Straßenunterführung der Bahn wegen der notwendigen Planungsprozesse vermutlich nach dem Wohngebiet fertig werden wird, könnte diese Anbindung frühzeitig hergestellt werden. Platz für eine Wendeschleife bietet die nicht mehr geplanten Bebauung am Bhf. Hirschgarten.	Dieser prüfenswerte Vorschlag betrifft nicht die Entwicklungsmaßnahme, sondern ist Angelegenheit der Berliner Verkehrsbetriebe. Er kann – wenn überhaupt – erst im Zuge des weiteren Planungs- und Umsetzungsprozesses weiterverfolgt werden. Da die Ostumfahrung Bahnhofstraße neben ihrer übergeordneten Funktion als Entlastungsstraße auch eine Erschließungsfunktion für einen Großteil des neuen Stadtquartiers hat, muss diese im Vorfeld des Wohnungsbaus fertiggestellt werden.	●	
226	Wird der Sandweg von Hirschgarten zum Elsengrund und weiter bis Stellingdamm befestigt als fester Radweg? Weiterführende befestigte Anbindung bis Friedrichshagen wünschenswert.	Ein befestigter Fuß- und Radweg ist innerhalb des Planungsgebiets vorgesehen. Aufgrund der Umwelt- und insbesondere der Artenschutzerfordernisse ist im Bereich des Forstgebietes keine Beleuchtung und Asphaltierung des Weges möglich. Er kann gleichwohl eine wasserdurchlässige, gut begehbare Oberfläche erhalten.	●	●

227	Anwohnerparkausweise müssen sein oder ähnliche Angebote.	Voraussetzung wäre hier die Parkraumbewirtschaftung in entsprechend ausgewiesenen Parkzonen. Bedingung dafür sind indessen politische Beschlüsse auf Bezirksebene, die jedoch für Treptow-Köpenick bislang nicht vorliegen. Ein Mobilitätskonzept für das neue Stadtquartier und sein Umfeld wird die Machbarkeit von Parkraumbewirtschaftungszonen untersuchen.		●
228	*Als ehemaliger Bewohner und jetziger Einwohner von Friedrichshagen mein Hinweis, dass es evtl. für die Wohnqualität (Schallemissionen) der Häuser am Stellingdamm besser wäre, wenn die Straße parallel zu den S-Bahnschienen verläuft. Sie könnte vom Brandenburgplatz dann direkt auf den verlängerten Stellingdamm durchstoßen. Für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger sind so viele unübersichtliche Kurven und Kreuzungen aus Richtung Friedrichshagen bzw. von der Allende-Brücke eingebaut, dass auch die Luftqualität beeinträchtigt wird. Auch erhöhen sich Aufwand und Kosten. Die Straßenbahnlinie 61 könnte man von Friedrichshagen abbiegen lassen und den hinteren Siedlungsbereich Elseneck/ Mittelheide besser an den ÖPV anbinden. Ferner könnte man den S- Bahnhof Hirschgarten mit der Straßenbahn auf der Nordseite erschließen mit einer Endhaltestelle anstelle der in der Hirtestraße. Zu empfehlen wäre ein Einbahnsystem des Verkehrs: Von der Kreuzung Mittelheide zur Mittelheide, und den Stellingdamm gemeinsam mit der Straßenbahn in die Mahlsdorfer/ Bahnhofstraße einbinden. Bitte denken Sie nicht in den engen Grenzen des Rahmenplanes, sondern verbessern Sie die Wohnqualität der Bürger mit Blick auf ihre Bewegungen vom Wohn - und Aufenthaltsort wie Friedrichshagen mit ÖPNV.*	Zur Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße siehe Kommentare zu den Nr. 144 und 145. Zur Straßenbahntrasse siehe Kommentar zu Nr. 229 (4). Die Kosten für eine Verlängerung der Tram von der Hirtestraße bis zum S-Bhf. Hirschgarten stünden in keiner vertretbaren Relation zu deren geringem Fahrgastaufkommen. Es ist bereits eine Einbahnstraßenregelung für die Hirtestraße in Richtung Stellingdamm vorgesehen, um Schleichverkehr durch die benachbarten Wohngebiete zu vermeiden. Diese Regelung muss jedoch zunächst mit dem Bezirksamt abgestimmt werden.	●	●
229	*Die vorgetragenen Bedenken kann ich nur teilen,* 1. *das Verkehrskonzept, die zu viel geringen Parkplätze (auch für die Fans von Union-Spielen) lassen keine Lebens- und Wohnqualität entstehen.* 2. *Ärzte, Supermärkte und deren Erreichbarkeit sind nicht erkennbar. Das erscheint mir als große Fehlplanung. Hier ist nachzubessern:* 3. *Ausreichende Radwege im Stellingdamm.* 4. *Warum hat das Wohngebiet keinen Anschluss an die Straßenbahn, die doch auf beiden Seiten des Planungsraumes fährt.*	Zu 1: Zum Verkehrskonzept siehe Kommentare zu Nr. 116, 121, 170, bezüglich der Parkplätze Kommentar zu Nr. 127. Der Parkplatznachweis für Fußball-Fans ist nicht Gegenstand der städtebaulichen Rahmenplanung für das neue Stadtquartier. Im Übrigen hat die Alte Försterei einen Straßenbahn-Anschluss und ist fußläufig vom Bahnhof Köpenick zu erreichen. Zu 2: Detaillierte Nutzungsfestlegungen erfolgen erst in nachfolgenden Planungsschritten. Zu 3: Entlang des Stellingdamms sind beidseitige Radwege geplant. Zu 4: Die mögliche Führung einer Straßenbahntrasse durch das neue Stadtquartier wurde in einem frühen Planungsstadium geprüft. Sie wurde nach Abwägung von Nutzen, den hohen Kosten und der im Übrigen ohnehin sehr guten Anbindung an ÖPNV, S- und Regionalbahn zugunsten einer zusätzlichen Buslinie durch das Gebiet nicht weiter verfolgt. Auf der Ostumfahrung	●	●

		Bahnhofstraße wird eine Buslinie verkehren.		
230	*Die Planung einer grünen und autoarmen Nachbarschaft finde ich sehr gut. Es sollte sichergestellt werden, dass die Durchgangsstraße verkehrsberuhigt ist und dies rechtlich auch standhält. Sichere Radwege, die nicht eng zwischen parkenden oder anliefernden Autos und Fußweg liegen, wären wichtig. Außerdem eine Ampelschaltung, die Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV gegenüber dem Auto bevorzugt.*	Die Ostumfahrung Bahnhofstraße soll übergeordnete Verkehre aufnehmen. Insofern sind durchgehende verkehrsberuhigende Maßnahmen auf dieser Straße ausgeschlossen Gleichwohl soll in Teilabschnitten (z.B. im Umfeld der Schulstandorte) eine geringere Geschwindigkeit vorgegeben werden. (siehe Kommentar zu Nr. 167). Detaillierte Aussagen zur Verkehrssteuerung werden Gegenstand nachfolgender Planungsschritte sein.	●	●
231	*Im Mobilitätshub sollte auch Platz für ein CarSharing-Angebot sein. Dies fehlt im Kiez bisher und ist wichtig, um den Anwohnenden wirklich ein autofreies Leben zu ermöglichen. Dann ist es m.E. auch sehr gut vertretbar, keine Anwohnerparkplätze anzubieten, sondern nur Parkhäuser und ausgewiesene Ladezonen (sowie Behindertenparkplätze).*	Dieser Hinweis entspricht exakt dem Ziel der Rahmenplanung; siehe dazu Kommentar zu Nr. 223 (2).	●	
232	*Die derzeit geplanten Verkehrsmaßnahmen mit dem Mittelpunkt Ostumfahrung Bahnhofstraße sind absurd und gegen die Interessen der Einwohner des Denkmalgebietes, aber auch der zu erwartenden Bewohner des neuen Stadtareals. Nach Jahren der Diskussion muss ein Gesamtkonzept vorgelegt werden und das einschließlich der Einfahrt zum Forum und der Tangentialen Verbindung Ost (TVO).*	Grundlage der geplanten Verkehrsmaßnahmen ist das politisch beschlossene verkehrliche Gesamtkonzept zur TVO; siehe dazu Kommentare zu Nr.116 und 122. Die Siedlung Elsengrund ist durch die Planung nicht unmittelbar betroffen, es wird keinen baulichen Eingriff in das Denkmalschutzgebiet geben; siehe dazu Kommentar zu Nr. 155.	●	
233	1. *Sie glauben doch nicht, dass die Leute, die sich diese Wohnungen leisten können, alle ohne Auto sind.* 2. *Sie wollten ja ein „autoarmes" Gebiet bauen.* 3. *Da wird das Parkhaus nicht reichen. Demzufolge wird, wie auch jetzt schon, in den Seitenstraßen geparkt.* 4. *Direkt vor unserem Küchenfenster wird ein Mobilitätshub entstehen. Toll. Wie ich gesehen habe, ist ja die Generation Fahrrad hier federführend.*	Zu 1: Zum Wohnungsangebot siehe Kommentare zu den Nr. 24 - 26. Ungeachtet der zukünftigen Mieterschaft wird eine geringe Motorisierungsquote angestrebt. Zu 2: Siehe Kommentar zu Nr. 118. Der Begriff „autoarm" bezieht sich auf die innere Erschließung und betrifft den Sachverhalt, dass einige Haushalte trotz der guten Anbindung an den ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote aus dem einen oder anderen Grund auf die Nutzung eines privaten Autos angewiesen sind. Zu 3: Insgesamt sind drei Quartiersgaragen geplant; zur Kapazität siehe Kommentar zu Nr. 176, zu Maßnahmen, die dem Parkdruck entgegenwirken siehe Kommentare Nr. 185 und 223 (2) Zu 4: Siehe Kommentar zu Nr. 223 (2)	●	

Nr.	Hinweis	Stellungnahme	Für die Rahmenplan-Bearbeitung relevant	Für nächste Planungs-schritte relevant
Freiräume und Klima				
234	Zu wenig öffentliche Grünflächen innerhalb des Gebiets.	Als Ausgleich für die durch Vergrößerung des Schulcampus verringerten Grünflächen des Deichparks werden die Bauflächen am Wiesenrain zugunsten zusätzlicher öffentlicher Grün- und Parkflächen reduziert. Die in Berlin geltenden Planungsrichtlinien für Grünflächen werden eingehalten.	●	
235	Ist es richtig, dass anstelle des ursprünglich angedachten "Deichs" jetzt bis zu 6 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen sind? Werden die wenigstens begrünt?	Die Entwurfsidee des Deichparks bleibt erhalten, sie wurde jedoch konkretisiert. Die Deutsche Bahn wird im direkten Umfeld der Bahnhöfe Köpenick und Hirschgarten und schützenswerter Bestandswohngebäude Lärmschutzwände errichten. Hier ist die Anlegung eines „Deichs“ aus Lärmschutzgründen nicht erforderlich. Der zentrale Bereich des Güterbahnhofsgeländes, der derzeit noch nicht bebaut ist, erhält einen Deichpark, um die zukünftigen Wohngebäude vom Bahnlärm abzuschirmen. Aufgrund der Stärke und Ausbreitung des Bahnlärms wird es erforderlich sein, auf der oberen Kante des Deichparks eine Lärmschutzwand zu errichten. Möglichkeiten ihrer Begrünung müssen im weiteren Planungsfortgang geprüft werden.	●	●
236	Wie wird die Klimaneutralität und Energieversorgung umgesetzt? Ist der Bau von Häusern geplant, die größtenteils aus Holz bestehen?	Gemäß dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 ist die Energie- und Wärmeversorgung in dem neuen Stadtquartier weitgehend aus erneuerbaren Rohstoffen bzw. Energien im Sinne der Klimaneutralität vorgesehen. Die Erarbeitung entsprechender Planungen ist nicht Gegenstand der Rahmenplanung; sie wird im Rahmen weiterer Planungsschritte erfolgen. Für Wohnungsbau und Gemeinbedarfseinrichtungen gilt der Energie-Plus-Standard als Ziel – das kann auch Gebäude in Holzbauweise umfassen.		●
237	Was meinen Sie konkret auf den Ausstellungstafeln im Forum mit "lärmemittierendem" Gewerbe und mit "ausgleichswirksamer Fläche" ein Ausgleich für Versiegelung kann es logisch nicht geben, außer man baut nicht oder entsiegelt!	Bei lärm-emittierendem Gewerbe handelt es sich um Gewerbearten, deren Betrieb oder Anlieferungserfordernisse Lärm erzeugen, die die Richtwerte für Wohnnutzungen überschreiten. Diese sind, sofern möglich, von Wohnflächen abzuschirmen. Mit Ausgleichsflächen entsprechend „Gesamtstädtischer Ausgleichskonzeption“ wird die Inanspruchnahme naturnaher Flächen entsprechend Bundesnaturschutzgesetz vor Ort, in unmittelbarer Nähe oder an anderer Stelle ausgeglichen.	●	●

238	Wird eine DGNB, BNB o.ä. Zertifizierung angestrebt?	Derartige Zertifizierungen werden in späteren Planungsphasen angestrebt.		●
239	Wieso wird das Areal nicht ausschließlich aus nachhaltigen Baustoffen bebaut und energieautark konzipiert – alles vor einer Rhetorik eines angeblich „grünen“ Bauvorhabens – und warum werden die dafür nötigen Finanzmittel nicht aus einem „Sondervermögen“, aus wiedereinzuführenden Reichensteuern oder aus der Umwidmung schädlicher Subventionen Bundeswehr; Waffenverkauf, industrielle intensive Landwirtschaft, SUV-Besteuerung; Kerosin; Dienstwagenprivileg, etc. pp. gewonnen?	Der städtebaulich-freiräumliche Rahmenplan dient zunächst allein einer Festsetzung der Bebauungs- und Nutzungsstruktur. Für die Realisierung des künftigen Stadtquartiers gilt das Ziel klimaneutralen Bauens mit Energie-Plus-Gebäuden, die entsprechend hohe Anforderungen an Baustoffe, Dämmmaterialien und Bauweise erfüllen sollen. Die Entwicklungsmaßnahme wird eine Vielzahl privat- und stadtwirtschaftlicher Effekten auslösen, die längerfristig dazu beitragen, die eingesetzten Investitionsmittel teilweise zu refinanzieren. Zudem wird die Entwicklungsmaßnahme aus dem Berliner Haushalt finanziert. Dessen Zusammensetzung, insbesondere die der Einnahmenseite, wird an dieser Stelle nicht diskutiert.		●
240	Werden die Grünflächen für alle Menschen offen sein oder nur für Gentrifizierer?	Die Grünflächen werden gemäß ihrer Widmung als öffentliches Grün für alle – neu Hinzuziehende ebenso wie die in der Umgebung lebenden Nachbarinnen und Nachbarn – zugänglich sein.		●
241	Wieso ignorieren die DB, die Stadt Berlin sowie die Käufer des Areals die wissenschaftliche Erkenntnis, dass jegliches Versiegeln sowie jeglicher Quadratmeter Gebäudefassade grundsätzlich mikroklimatisch, ökologisch und auch aus Transformationssicht schlichtweg falsch, weil hitzespeichernd ist und dass die Lösung des sogenannten „Stadtraum- u. Wohnraummangels“ unumgänglich in einer Neuregelung der Verteilungsfrage sowie der Eigentumspflichten bei bestehendem Wohnraum liegt und nicht im Neubau?	Der Wohnungsneubau ist neben Ankauf sowie Mieterschutz ein Eckpfeiler der Berliner Wohnungsbaupolitik. Bei Bau- und Entwicklungsvorhaben müssen die Verursachenden zunächst die Planung optimieren, um nachteilige Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft soll vor Ort ein Ausgleich geschaffen werden (siehe Kommentar zu Nr. 238).Mit Blick auf die geringstmögliche Belastung von Klima und Natur sind Regenwasserbewirtschaftung sowie Dach- und Fassadenbegrünung der Gebäude bindende Vorgaben ebenso wie eine möglichst geringe Bodenversiegelung.	●	●
242	Warum werden nicht stringent alle Fassaden z.B. an vorgesetzten Gerüsten begrünt, wenn es tatsächlich ein grünes Quartier sein soll?	Fassadenbegrünung wird vor dem Hintergrund des Entwicklungsziels angestrebt, ein klimaangepasstes Quartier zu errichten.		●
243	Die Bedeutung der Grünverbindungen wurde unterstrichen. Doch die nördliche wird von der abbiegenden Ostumfahrung und kurz danach von der Straßenbahn unterbrochen, die dort in die Hirtestraße abbiegt.	Das ist zutreffend. Die ursprünglich nördlich der Bahn als Durchwegung vorgesehene durchgehende Grünverbindung ist in dieser Form nicht zu realisieren. Jedoch sind Biotopverbundflächen und -elemente für heimische Pflanzen und Tierarten vorgesehen.	●	●
244	Wird die komplette Erpe mit einem Radweg versehen? in einem Landschaftsschutzgebiet?	Ein Radweg entlang der Erpe ist aufgrund des Landschaftsschutzes weder zulässig noch geplant. Etwaige Plandarstellungen sind fehlerhaft und werden korrigiert.	●	
245	Bitte beziffern: Wieviele Bäume sollen gefällt, wieviel Bestandsgrünfläche vernichtet und wieviel Quadratmeter versiegelt werden?	Genaue Daten liegen dazu noch nicht vor. Über den Erhalt vorhandener Bäume wird erst in nach der Rahmenplanung folgenden Planungsschritten entschieden.		●

246	Werden die Frei- und Sportflächen der Gemeinschaftsschule für die Allgemeinheit für Spiel- und Sportaktivitäten zugänglich sein?	Das ist prinzipiell angestrebt. Zu klären sind hierbei jedoch Haftungsfragen und die jeweiligen Verantwortlichkeiten für die ordnungsgemäße Nutzung.		●
247	Eine neue, dichte Baumbepflanzung des Stellingdamms auf beiden Seiten ist wünschenswert und im Sinne der umweltbewussten Planung.	Dies ist bereits im Rahmenplan vermerkt. Die Umsetzung wird Gegenstand des künftigen Planungs- und Umsetzungsprozesses sein.	●	●
248	Das Gebiet ist viel größer als der eigentliche Güterbahnhof, zerstört z. T. gewachsene Nachbarschaften / Kleingärten.	Ziel ist im Gegenteil die Stärkung gewachsener und neuer Nachbarschaften. Zu den Kleingärten siehe Kommentar zu Nr. 47 (4)	●	
249	Denkt jemand an die Unterhaltungskosten?	Sie werden bereits in der Konzeptphase mitgedacht und im Rahmen der Detailplanung optimiert.	●	●
250	Bestandsgrün erhalten! Grün auch weiter anbauen!	Siehe Kommentare zu Nr. 238, 242 und 246.	●	
251	Letzte Blöcke an der Erpe nicht bauen (C4 / C5). Keine vier Stockwerke, da Biotop und als Wanderweg nutzen.	Zu C4/C5 siehe Kommentar zu Nr. 66. Entlang der Erpe werden ungeachtet der vorgesehenen Bebauung an der Bellevuestraße insbesondere in deren westlichen Bereich großflächige Biotopschutzflächen gesichert.	●	
252	Wie kann es sein, dass die Gärten wegkommen! Die Bowlinghalle ist schon zu. Die Seite ist nicht der Güterbahnhof. Ich bin entsetzt und schockiert! Glaube nicht, dass sich mit meiner Meinung etwas ändert. Es geht nur um Geld. Gärten unbedingt erhalten! Bowlinghalle sofort wieder öffnen! Gärten erhalten. Bin sehr enttäuscht über die Planung.	Die heutigen Gärten werden künftig Teil der ufernahen Grünzone zwischen Alter Erpe und künftiger Bebauung sein. Die Bowlinghalle war aufgrund nachlassender Nutzung offenbar wirtschaftlich nicht mehr tragfähig. An ihrer Stelle und auf den Nachbargrundstücken als Teil des Entwicklungsgebiets ist die neue Wohnbebauung geplant.		
253	Das bestehende Grün (Bäume alt usw.) sollte nördlich und südlich der S-Bahn erhalten bleiben!! Verdichtung gerade neben der S-Bahn vermeiden! Wer soll dort wohnen? Gärten und Grünbestand erhalten!	Die Entwicklung der brachgefallenen Bahnfläche führt zu unvermeidbaren Eingriffen in die dort gewachsene Flora und Fauna, die im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften auszugleichen sind (siehe auch Kommentar zu Nr. 236). Soweit dies an bestimmten Stellen möglich ist, soll wertvoller alter Baumbestand entlang der Bahn erhalten bleiben.	●	
254	Bestandsbäume Seelenbinder Str. Südseite fehlen.	Im Bereich der Neubauten ist aus verkehrstechnischen Gründen eine Aufweitung des gegenwärtigen Straßenraums erforderlich. Mit Ausnahme des Umfelds um den Brandenburgplatz soll die Seelenbinderstraße auch künftig durch Bäume gesäumt werden.	●	●
255	Erhalt wertvoller Bäume am Südrand der Siedlung Elsengrund.	Für wertvolle Bäume südlich der Gartengrundstücke wird die Möglichkeit ihres Erhalts im weiteren Planungsverlauf geprüft werden, siehe Kommentar zu Nr. 254.		

256	Grünfläche Hirschgarten (Gleispark) sollte bebaut werden, da gegenüber sowieso viel Grün vorhanden (Einfamilienhäuser). Dafür sollte zusammenhängende Grünfläche (jetzt Gärten) erhalten bleiben ohne Bebauung (südlich der S-Bahn), da gegenüber bereits dichte Bebauung (Thürnagel-, Gelnitzstraße).	Zu den Grünflächen des geplanten Gleisparks im Bereich Am Wiesenrain siehe Kommentare zu Nr. 48 und Nr. 235. Zu den Gärten im Bereich Thürnagel- / Gelnitzstraße siehe Kommentare zu Nr. 47 (4).	●	●
257	In den Gärten südlich der S-Bahn existieren schützenswerte Fauna und Flora. Die Gärten sollten als Grünzug erhalten bleiben, ohne Bebauung. Ein Radweg längs der Bahn ist begrüßenswert, aber kein Weg an dem Genossenschaftswohngebiet entlang. Dichter Grünzug als Thermostat!!	Die „Thermostatfunktion“ des Grünzugs wird bestehen bleiben. Zu den Gärten siehe Kommentar zu Nr. 47 (4). Die Führung des Weges ist an dieser Stelle Bestandteil einer übergeordneten Fuß- und Radwegeverbindung südlich der Bahntrasse.	●	●
258	Keine Baumfällungen im Gebiet. Bestandsbäume unbedingt erhalten.	Siehe Kommentar zu Nr. 254.		●
259	Werden die Freizeit- und Spielflächen auf den Dächern öffentlich sein?	Derartige Flächen, sofern vorhanden, werden den Nutzergruppen der jeweiligen Gebäude vorbehalten sein.		●
260	Boden prüfen in der Bellevuestraße.	Siehe dazu Kommentar zu Nr. 79 (5).		●
261	*Die durchgehende Grünverbindung ist, realistisch betrachtet, eher nicht mehr vorhanden. Wenn bei dem schmalen Streifen an der Schule die Asphaltfläche der Radverbindung abgezogen wird, ist praktisch nichts übrig. Vorschlag: Den nördlichen Teil des Schulgeländes baurechtlich bindend als Grünfläche ausweisen und z.B. gemäß der ursprünglichen Planung herstellen. Die Pflanzung z.B. von Bäumen der Grünverbindung erfolgt dann eben auf dem Schulgelände... besser so als gar nicht.* *Nachtrag: Die dargestellten Bäume an der Schallschutzwand des Schulgeländes sind so nicht möglich, da zu den Bahnanlagen Abstandsflächen einzuhalten sind. An dieser Stelle wird es nach jetziger Planung keine nennenswerte Begrünung mehr geben können. Somit gibt es auch keine Grünverbindung mehr...*	Aus dem genannten Grund muss die Dimensionierung der Grünverbindung überprüft werden. Das gilt auch für die mögliche Inanspruchnahme des Schulgrundstücks durch die Öffentlichkeit. Die Bedenken bezüglich Baumpflanzungen an der Schallschutzwand nördlich des Schulgrundstücks sind bekannt. Die Ausarbeitung der Planung für diesen Teilbereich ist noch nicht abgeschlossen.	●	●
262	*Als stimmiges Gegenstück zum Park Hirschgarten (Gleisdreieck) sollten die Gärten (südlich Bahn) hinter dem Genossenschaftskomplex Thürnagel- /Gelnitzstraße als zusammenhängender Grünraum bzw. Biotop ohne jegliche Bebauung erhalten bleiben! Ein breiter Grünzug mit hier vorhandenen Bäumen /Sträuchern und entsprechender Tierwelt (ist ein Schutz vorhandenen und verdichteten Wohnens, das sowieso schon beeinträchtigt wird durch die Erweiterung der Bahn, besonders den Regionalbahnhof. Ein geplanter Weg unmittelbar neben der Begrenzung zu den vorhandenen Wohnbauten ist (besonders wegen der*	Zu den Gärten im Bereich Thürnagel- / Gelnitzstraße siehe Kommentare zu Nr. 47 (4). Zur geplanten Wegeverbindung siehe Kommentar zu Nr. 258.	●	●

	wenigen Meter zu den Höfen Gelnitzstraße) m. E. überflüssig.			
263	*Da eine Lärmbelastung der Anwohner durch die geplante Schule und Sportplatz entstehen und dies zu Konflikten mit zukünftigen Bewohnern führen kann, empfehle ich eine zusätzliche Baumreihe neben bzw. parallel zu den geplanten Schwammbereichen. Diese würden auch in der Höhe entstehenden Schall schlucken.*	Immsionsschutzsrechtlich besteht kein Lärmschutzerfordernis gegenüber Schulfreiflächen. Anders verhält sich dies gegenüber Sportflächen, die außerhalb der Schulzeiten genutzt werden. In diesem Kontext sind entsprechende Lärmschutzoptionen zu prüfen und ggf. in weiteren Planungsschritten zu präzisieren.	●	●
264	*Dachbegrünungen sind begrüßenswert, jedoch nur, wenn diese auch für Insekten geeignet sind. Für sie sind reine Sedumpflanzungen Wüsten, da sie Nahrung, aber keine Nistmöglichkeiten für Insekten und somit auch keine Nahrungsquelle für Vögel darstellen. Es sollte eine gute Mischung überwiegend von Kräutern und wenigen Sedum-Arten bzw. verschiedener extensiver und intensiver Begrünungen umgesetzt werden. Es reicht jedoch in der heutigen Zeit nicht mehr aus, die Dächer zu begrünen, um die Folgen des Klimawandels abzufedern, besonders, wenn man auf dem "blanken Acker" alles neu "herstellt". Gemäß Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen sind neu gepflanzte Bäume innerhalb von 21-30 Jahren und Sträucher innerhalb von 11-20 Jahren ausgewachsen. Deshalb sollten mind. alle fensterlosen Wände begrünt werden: Kletterpflanzen wachsen je nach Art schnell und tragen somit zeitnah zur Kühlung der Umgebungstemperatur bei, was für die Schaffung gesunder Arbeits- und Lebensverhältnisse enorm wichtig ist. Fassadenbegrünung geht sowohl in der Erde bzw. mittels Kübeln in die Fassade integriert oder als Ranksystem zur Abgrenzung gegenüber dem Straßenverkehr als "grüner Erker".* *Alle Fenster müssen gemäß Senatsvorgaben so gestaltet werden, dass der tödliche Anprall von Vögeln vermieden wird. Des Weiteren muss das gesamte Quartier gemäß Insektenschutzgesetz mit insektenfreundlichem Licht ausgestattet werden. Vor allem bedarf es auch technischer Möglichkeiten (Rollos, Vorhänge), um nächtliche Lichtemissionen aus dem Gebäudeinnern zu vermeiden (z.B. bei verglasten, oft die ganze Nacht erleuchteten Eingangsbereichen), Abblendung unter der Horizontalen, möglichst niedrige Anbringung; nur notwendige Fläche beleuchten. Einsatz von Abschalt- bzw. Dimmungstechnologie; Lichtfarbe warmweißgelb & LT; 3.000 Kelvin im Außenbereich besser & LT; 1.700 Kelvin; Spektrum ideal 540 – 700 nm; keinerlei UV- oder Infrarot-Anteile; ggf. Verwendung von Amber-LED (verträglicher für Menschen – Melatonin);*	Dieser ausführliche Hinweis ist für nachfolgende Planungsschritte außerordentlich hilfreich. Mit der Rahmenplanung wird zunächst die Bebauungs- und Nutzungsstruktur festgelegt. Erst in nachfolgenden Planungsphasen werden die hier angesprochenen Detailfragen behandelt und umgesetzt werden.		●

	Oberflächentemperatur & LT; 60° C, geschlossenes Gehäuse. Diese Vorgaben sollten schon während der Bauphase beachtet werden.			
265	*Nein, der „Schwamm" wird kein zentrales Element der Regenwasserrückhaltung, sondern, wie den vorangegangen Kapiteln zu entnehmen ist, eine stinknormale voll versiegelte Tempo 30 Zone mit lustigen Kiss and Ride Flächen – ebenfalls versiegelt - zum wild Parken an den Enden. Einen Tod muss man sterben: wirksame Versickerungsflächen oder Autostraße. Beides geht nicht und wenn, doch nur zu einem Preis, den in Berlin keiner bezahlen kann/will/ wird. Also liebe Planer: setzt euch durch, schmeißt die Autos raus und tut was für den Klimaschutz! Es ist bitter nötig!*	Alle lokalen Erschließungsräume haben auch eine wichtige Funktion für die Regenwasserversickerung. Es ist in der Tat eine besondere Herausforderung, in den nachgeordneten Erschließungsräumen die vorgesehenen Versickerungsflächen und gleichermaßen die Erschließungserfordernisse zu sichern.	●	●
266	*Es sollten genügend unversiegelte Flächen vorhanden sein, auf denen das Wasser versickern kann und nicht nur in den privaten Gärten.*	Siehe Kommentare zu Nr. 242 und Nr. 266		●
267	*Es scheinen mir bisher sehr wenige Spielplätze für so viele Menschen. Sind Sport- und Spielplätze für Jugendliche und Erwachsene vorgesehen? Z.B. Tischtennisplatten, Skatepark oder Fitnessgeräte?*	Die im Rahmenplanentwurf vorgesehenen Spielplatzflächen reichen nicht aus. Mögliche ergänzende Flächen werden gegenwärtig genauer untersucht.	●	●
268	*Ist mitgedacht, dass auf den Fußwegen und Plätzen im Sommer genügend Schatten vorhanden ist und die Luft zirkulieren kann? (Windschneisen mitdenken, auch für Lebensqualität in den Wohnungen im heißer werdenden Sommer).*	Schattenspendende Bäume sind bereits im Rahmenplan gekennzeichnet. Detailliertere Aussagen erfolgen erst im weiteren Planungsprozess. Die Beachtung von Frischluftschneisen ist prägendes Merkmal des Rahmenplans.		●
269	*Aus der derzeitigen Rahmenplanung ist erkennbar, dass wohl bis auf wenige Ausnahmen vorhandene Bäume und Sträucher auf der Seite des Stellingdamms und Essenplatz ersatzlos beseitigt werden - das ist Raubbau an der Natur, umweltvernichtend und gegen den Willen der Anwohner.*	Die Siedlung Elsengrund ist nicht Teil des Rahmenplangebiets und deshalb auch nicht der Essenplatz. Die in dem für eine Bebauung vorgesehenen Bereich zwischen Bahn und Stellingdamm vorhandenen Bäume werden größtenteils nicht erhalten. Jedoch sind dort Baumneupflanzungen geplant. Auch am Stellingdamm ist eine beidseitige Pflanzung neuer Bäume geplant.	●	●
270	*Wir fordern eine exakte Baumbestandsanalyse / -zählung und ein Konzept wie der Bestand erhalten werden kann. Die Köpenicker grüne Stellingdamm-Lunge zugleich auch als Frischluftzone damals konzipiert, darf nicht zerstört werden. Das Schulplatzgelände Hirtestraße ist Ausdruck von Frevel und nicht von sinnvollem Umgang.*	Siehe Kommentare zu Nr. 246 und Nr. 270. Im Rahmen der Bebauungsplanung erfolgen eine Bewertung des Baumbestands und detaillierte Aussagen wie er erhalten oder ggf. ersetzt werden kann. Der erforderliche Ausgleich für die Eingriffe in den Baumbestand im Vorfeld des Neubaus der Grundschule an der Hirtestraße ist bereits gesichert.		●
271	*Das vorgelegte Rahmenkonzept zeugt von einem vernachlässigten Umgang mit der Natur. Tierliebhaber werden vollständig ausgegrenzt.*	Die ökologische Bewertung aller Eingriffe in die vorhandene Situation ist zwingender Bestandteil der Planung. Dies betrifft auch Maßnahmen zum Schutz der natürlichen Fauna. Für die angemessene Haltung von Haustieren sind die Voraussetzungen auf privaten Grundstückflächen maßgeblich.	●	●

272	*1. Seit über 30 Jahren hat sich auf dem Güterbahnhof Köpenick ein schützenswertes Biotop entwickelt. Verwiesen wird auf das UrbanPlan-Gutachten, Juli 2019, S. 83-90. Dort wurde die Flora und Fauna im Gebiet aufgelistet: 41 Brutvogelarten - darunter drei der Roten Liste Berlin/Deutschland Baumpieper, Pirol, Trauerschnäpper (Höhlen-, Spalten- und Gebäudebrüter) - Bachstelze, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Haussperling - streng geschützte Arten Grünspecht, Turmfalke), hochwertiger Lebensraum für Reptilien - darunter Zauneidechse, Ringelnatter, drei Arten Blindschleichen, fünf streng geschützte Fledermausarten, Breitflügel- und Zwergfledermäuse - Großer Abendsegler, Fransen- und Wasserfledermaus. Ein wertvolles Gebiet für Insekten - hohe Zahl bedrohter und geschützter Arten sowie bemerkenswerte Neufunde, 265 wild wachsende Pflanzenarten, darunter 21 Rote-Liste-Arten sowie vier nach Bundesartenschutzverordnung, drei Pflanzenarten in der Liste der Zielarten des Berliner Florenschutzes. In der Umgebung der Alten Erpe zu schützende Amphibien und Baumbestand. Zu dem z. T. sehr alten Baumbestand auf dem Güterbahnhofsgelände und angrenzend zählen u.a. Ahorn, Eichen, Erlen, Pappeln, Kiefern, Ulmen, Linden, Walnuss, Birken, Robinien, Eschenahorn, Sträucher und Obstbäume. In dem Gebiet befinden sich zudem schützenswerte Biotope auf den Halbtrockenrasen-/ Trockenrasenflächen.* *2. Das Gelände im Rücken des Wohngebiets Thürnagel- / Gelnitzstraße hat sich zum Naturschutzgebiet entwickelt. Der sehr alte Baumbestand und die dort heimische geschützte Flora und Fauna müssen erhalten bleiben. Dieses Naturschutzgebiet steht insgesamt einer Bebauung entgegen. Es müsste für die Bevölkerung achtsam erschlossen und begehbar zur Verfügung stehen. Bei Erschließung des Geländes werden Schadstoffe freigesetzt u.a. PCB. Dem Klimawandel steht das Projekt auch entgegen, da eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts und der Luftqualität sowie hohe Lärm- und Schmutzbelastung zu erwarten sind. Flora und Fauna haben kaum Bedeutung. So äußerte eine Abgeordnete am 23.01.2024 bei der Infoversammlung: „Dem Wohnungsbau müssen eben Opfer gebracht werden.“ Unglaublich in Zeiten des Klimawandels und Artensterbens.*	Zu 1: Das Areal des früheren Güterbahnhofs zählt aus den weiter oben benannten Gründen zu den wichtigen Wohnungsbauschwerpunkten im Land Berlin - siehe Kommentare zu den Nr. 18 und 36. Grundlage des aktuellen Rahmenplankonzepts sind die Ergebnisse des hier zitierten Abschlussberichts zu den vorbereitenden Untersuchungen vom September 2019. Das gilt insbesondere für die dort bis ins Detail benannten sogenannten Ausgleichsmaßnahmen (S. 137 ff.). Orientierungsrahmen dafür ist die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption (GAK) anhand derer konkrete, für den Ausgleich geeignete Flächen und Landschaftsräume zu benennen sind (S. 140). Zu 2: Bei den hier benannten Gärten handelt es sich nicht um Dauerkleingärten und auch nicht um Biotop- oder Naturschutzflächen; siehe Kommentar zu Nr. 47 (4) Sie werden weitgehend als Grün- und Freiflächen für Spiel und gemeinschaftliches Gärtnern erhalten bleiben.	●	●

Nr.	Hinweis	Stellungnahme	Für die Rahmenplan-Bearbeitung relevant	Für nächste Planungs-schritte relevant
Planungs- und Realisierungsprozess				
273	Wer ist der Eigentümer des Areals?	Eigentümer des ehemaligen Güterbahnhofgeländes südlich der Bahntrasse ist das Bundeseisenbahnvermögen. Im Entwicklungsgebiet, das eine größere Fläche umfasst (u.a. nördlich der Bahntrasse und südlich der Seelenbinder-straße) befinden sich einige Flächen im Besitz des Landes Berlins sowie privater Eigentümerinnen und Eigentümer. Das Land Berlin strebt den frei-händigen Erwerb der privaten Grundstücke an. Sofern die Eigentümerinnen und Eigentümer bereit und in der Lage sind, ihre Grundstücke entsprechend den Zielen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu nutzen, können sie diese entwickeln. Sie müssen einen Ausgleichsbetrag an das Land Berlin entrichten, der der Höhe der entwicklungsbedingten Wertsteigerung ihres Grundstücks entspricht.		●
274	Werden Architekten- und Planungsleistungen für die weiteren Schritte neu ausgeschrieben oder bleibt es bei dem aktuellen Planungsteam?	Mit der Begleitung der Bauleitplanungsverfahren und diverser Fachplanungen wurden bereits weitere Planungsteams beauftragt. Für die Realisierung der öffentlichen Bauten werden die Architekturleistungen ausgeschrieben oder im Rahmen von Wettbewerbsverfahren vergeben. Architektur- und Planungs-leistungen für Baumaßnahmen privater Eigentümer werden von diesen beauftragt.		●
275	Sind alternative Vergabestrategien bspw. partnerschaftliche Ver-fahren angedacht?	Die Vergabestrategien sind den jeweiligen Eigentümergruppen vorbehalten (siehe Kommentar zu Nr. 24). An den Wohnungsbauprojekten sollen sich auch Baugruppen ggf. auch im Rahmen partnerschaftlicher Modelle beteiligen können.		●
276	Baut die WISTA die Wohnhäuser? Welche Investitionssumme ist vor-gesehen?	Die WISTA als Entwicklungsträger wird nicht am Wohnungsbau beteiligt sein. Zu den – nach Anteilen öffentlicher und privater Eigentümer – aufge-gliederten Investitionssummen sind derzeit noch keine Angaben möglich.		
277	Können Teile des Quartiers auch nach dem aktuell geplanten § 246e BauGB Sonderregelung zur Schaffung dringend benötigten Wohn-raums gebaut werden?	Mit dem Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, in deren Rahmen das neue Stadtquartier realisiert wird, erübrigt sich die Anwendung des – ohnehin erst geplanten – § 246e BauGB.		
278	Wer zahlt eigentlich, wenn Bauschäden an unseren Häusern im Denk-malschutzgebiet Elsengrund entstehen? Erhöhter Verkehr und Erschüt-terungen durch die Baumaßnahmen!	Aller Voraussicht nach ist mit Bauschäden an Gebäuden in der Siedlung Elsengrund infolge des mehrjährigen Bauprozesses nicht zu rechnen. Generell wären durch Baumaßnahmen entstehende Schäden dem Entwick-lungsträger zu melden und durch die jeweiligen Verursacher zu tragen.		●

279	Werden die Eigentümer diese Planung umsetzen? Ist diese wirtschaftlich?	Die privaten Eigentümer werden entweder die Planung selbst umsetzen oder ihre Grundstücke dem Land Berlin veräußern. Auf Grundstücksflächen im Eigentum des Landes Berlin werden die geplanten Hochbaumaßnahmen in der Regel durch landeseigene Wohnungsunternehmen oder Wohnungsgenossenschaften durchgeführt. Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die landeseigenen Wohnungsunternehmen sind im Rahmenplanprozess eingebunden, damit die Perspektive der Wirtschaftlichkeit früh genug zum Tragen kommt.		●
280	Baufelder südlich der Erpe sehr attraktiv für kooperative Bauprojekte.	Das Entwicklungsgebiet wird im Süden durch die Erpe begrenzt. Für die Durchführung kooperativer Bauprojekte sind in anderen Teilbereichen entsprechende Grundstücksvergabeverfahren an interessierte Baugruppen zu einem späteren Zeitpunkt geplant.		●
281	Abwicklung der Zufahrten während der Bauphase?	Sie ist Gegenstand künftiger Planungsschritte; siehe Kommentar zu Nr. 169		●
282	Beräumung und Bodenneuordnung südlich Elsengrund nicht vorzeitig - so nah wie möglich an Bahnbau.	Die Beräumung und Erschließung der entsprechenden Flächen wird unmittelbar im Anschluss an die Bauarbeiten der Deutschen Bahn angestrebt.		●
283	Energieversorgung? Versorgung für das gesamte Quartier.	Siehe Kommentar bezüglich Wärmeversorgung zu Nr. 40. Gleiches gilt hier.		●
284	Wird in Erwägung gezogen, das Viertel Elsengrund in die Fernwärmeversorgung des neuen Gebiets einzubeziehen (alles Gasheizungen)	Siehe Kommentar zu Nr. 40.		●
285	Anschluss von Bestandsgebäuden an „neues“ Nahwärmenetz o.Ä. (Beamtenwohnungsverein).	Siehe Kommentar zu Nr. 40.		●
286	Was genau ist die Bedeutung von die „Grenze stadtpolitische Bedeutung“ für die denkmalgeschützte Elsengrund Siedlung. Die Siedlung darf nicht in der Mitte geschnitten. werden.	Die betreffende Planchiffre hat lediglich historische Bedeutung, die darauf verweist, dass innerhalb des gekennzeichneten Gebietes die Notwendigkeit der Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme geprüft wurde. Im Ergebnis wurde die Siedlung Elsengrund nicht in den Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme aufgenommen.		
287	Nicht voreilig abreißen, damit keine Brachflächen entstehen.	Eine präzise Zeit-, Ablauf- und Maßnahmenplanung ist Voraussetzung für weitere Planungs- und Realisierungsschritte.		●
288	Die Verkehrslösungen müssen jetzt vorgelegt werden, denn die Bewohner des umgebenden vorhandenen und die des neu zu errichtenden Wohngebiets bleiben. Lediglich die politisch Verantwortlichen unterliegen den gesellschaftlichen Veränderungen. Der politische Beschluss des Rahmenplanes – nach derzeitigem Plan für Frühjahr 2024 vorgesehen – ist sicher in absehbarer Zeit nur noch eine schlechte Diskussionsgrundlage.	Siehe dazu Kommentar zu Nr. 116 Der politische Beschluss des Rahmenplanes wird erst nach Prüfung und Auswertung aller Hinweise aus der Bürgerschaft ebenso wie der zahlreichen hinzugezogenen Sachverständiger erfolgen.	●	●

289	Bereits vor Jahren wurde in Kiezveranstaltungen der Bewohner darauf hingewiesen, dass die Baumaßnahme der Bahn und für das Stadtquartier abgestimmt werden müssen. Zugleich muss es verbindliche Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde geben. Der jetzt vorgestellte Rahmenplan zeigt nach wie vor behördliche Einzelentscheidung einiger Bereiche, aber nicht die Gesamtverantwortung aller Träger.	Schon im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen 2019 erfolgte die intensive Abstimmung mit der Deutschen Bahn, der Denkmalschutzbehörde sowie allen anderen zuständigen Fachverwaltungen. Darüber wurde u.a. anlässlich der Informationsveranstaltung im Juni 2022 ausführlich berichtet. Auch in die Vorbereitung und Bearbeitung des städtebaulichen Rahmenplans waren etliche Sachverständige, die zuständigen Fachverwaltungen und andere Träger öffentlicher Belange ebenso wie die interessierte Öffentlichkeit einbezogen.	●	●
290	Wir gehen davon aus, dass die Bürgerbeteiligung die Grundlage jeglicher politischer Entscheidungen ist und nicht die Selbstgefälligkeit einzelner Verantwortungsträger.	Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sowie vorgetragene Einwände sind bei der Planung zu berücksichtigen, können jedoch im Einzelfall nicht immer umgesetzt werden. Grundlage von Entscheidungen sind behördenübergreifende und funktionierende Planungskonzepte sowie Bebauungspläne, deren Ziel es ist, Konflikte weitestgehend zu reduzieren. Gleiches betrifft Fachgutachten, welche den entsprechenden Nachweis erbringen.	●	●

Nr.	Hinweis	Stellungnahme	Für die Rahmenplan-Bearbeitung relevant	Für nächste Planungs-schritte relevant
Gebietsbeirat und Gebietsfonds				
291	Erhalt Denkmalschutzgebiet.	Die Siedlung Elsengrund ist von der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und damit auch bezüglich ihres Denkmalschutzstatus nicht unmittelbar betroffen. Mögliche Beeinträchtigungen im Umfeld werden in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde auf ein mögliches Minimum reduziert.	●	●
292	Entwicklung Bahnhofstraße (Bäume, Bänke etc.).	Die Entwicklung der Bahnhofstraße ist nicht Gegenstand des Rahmenplans für das neue Stadtquartier. Allerdings ist deren Verkehrsentlastung und Aufwertung die Begründung für die Planung der Ostumfahrung Bahnhofstraße.		
293	Spielplatzkommission.	Größe und Lage der Spielplätze werden im weiteren Planungsverfahren noch zu überprüfen und ggf. anzupassen sein. Die Tätigkeit der bezirklichen Spiel-platzkommission ruht derzeit.		●
294	Erinnerungskultur (Historie des Areals).	Neben der Umnutzung der denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Gaswerks wird auch bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers auf angemessene Weise an die historische Nutzung erinnert werden.	●	●

Städtebau / Nutzungsstruktur

- Orientierung an Maßstab der Nachbarbauten
- Überprüfung der Hochpunkte
- Verlagerung Kitastandort
- Vermeidung Überangebot an Büroflächen
- Lärmschutz an Bahntrasse

Mobilität / Verkehr

- Verkehrliche Gesamtsituation betrachten
- Infragestellung Ostumfahrung *
- Übergeordneter Radweg
- Vermeidung von Schleichverkehr
- Gute Erreichbarkeit ÖPNV/Mobilitätsstation

Freiraum

- Erhalt des Bestandsgrüns
- Einbindung Schulgelände in Freiflächengestaltung
- Kinderspielplatz

** Steht im Widerspruch zu den Planungszielen*