

Bürgerhinweise zum Werkstattverfahren im Rahmen der Online-Beteiligung und öffentlichen Ausstellung sowie der 2. Bürgerwerkstatt im Mai 2023

Die folgende tabellarische Übersicht zeigt eine zusammenfassende Darstellung von Bürgerhinweisen, die zu den vier im Verfahren verbliebenen Konzepten sowohl im Rahmen der Online-Beteiligung vom 28.04. bis 04.05. 2023 und der 2. Bürgerwerkstatt am 04.05.2023 als auch anlässlich der öffentlichen Präsentation dieser Konzepte im Forum Köpenick vom 28.04. bis 13.05.2023 geäußert wurden.

Die mehr als rund 220 eingegangenen Hinweise lieferten wertvolle Anhaltspunkte für die Auswahl eines der Planungskonzepte als Grundlage zur Erarbeitung des Rahmenplans für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Die Vielfalt an Hinweisen enthielt zahlreiche Mehrfachnennungen und z.T. subjektive Bewertungen, die für die weitere Bearbeitung der vorgestellten Planungskonzepte jedoch keine direkten Anhaltspunkte liefern₁. Aus der Gesamtzahl der Hinweise werden in die vorliegende Tabelle daher nur diejenigen aufgenommen und bei Mehrfachnennung zusammengefasst, die sich für die weitere Bearbeitung als relevant erwiesen haben.

Von den interessierten Anwohnerinnen und Anwohnern wurde insbesondere die bereits in der Aufgabenstellung geforderte Berücksichtigung von angrenzenden Bestandsbauten wiederholt vorgetragen. Die betreffenden Hinweise, die schon in der 1. Bürgerwerkstatt dokumentiert wurden und in den Planungsprozess sowie in die Bewertung der Entwürfe durch das Beratungsgremium eingeflossen sind, werden daher hier nicht nochmals aufgerufen.

Die vorliegende Tabelle zeigt, wie mit den vorgetragenen Hinweisen während des Werkstattverfahrens umgegangen wurde und wie die Hinweise im Zuge der städtebaulich-freiräumlichen Rahmenplanung, in der das ausgewählte Planungskonzept weiter qualifiziert wird, berücksichtigt werden. Zur erleichterten Orientierung sind wesentliche Hinweise in einem Übersichtsplan dargestellt.

Ein als Jury tätiges Beratungsgremium hat der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, als Ausloberin empfohlen, das Konzept des Planungsteams **ADEPT & Karres en Brands mit PGT Umwelt & Verkehr** für die Erarbeitung des städtebaulich-freiräumlichen Rahmenplans auszuwählen. Die Ausloberin folgt der Empfehlung des Beratungsgremiums. Das Konzept wurde unter anderem deshalb ausgewählt, weil es eine Vielzahl der vorgetragenen Hinweise berücksichtigt: Hochpunkte werden im Zentrum des neuen Quartiers konzentriert und beeinträchtigen nicht die umliegende Bestandsbebauung. Die Höhe der umliegenden Gebäude wird aufgegriffen, so dass sich das Konzept gut in die bestehende Stadtstruktur einfügt. Der denkmalgeschützten Siedlung Elsengrund werden keine massiven Baukörper gegenübergesetzt und damit wird ihr Denkmalwert nicht beeinträchtigt. Zudem wird der Schulstandort so angeordnet und konfiguriert, dass von ihm keine negativen Auswirkungen auf die benachbarten Wohngebäude ausgehen.

₁ Subjektive Hinweise, die zur weiteren Bearbeitung der Rahmenplanung für das Gebiet und zum Verfahren keinen Beitrag leisten oder Hinweise, die die Gebietsentwicklung oder Teile davon grundsätzlich in Frage stellen, finden hier keine Berücksichtigung. Hinweise, die zeitlich noch nicht zugeordnet werden können, weil sie z. B. detailliert oder umsetzungsbezogen sind, werden gespeichert und zu gegebener Zeit wieder aufgegriffen.

Nr.	Hinweis	Umgang mit dem Hinweis während des Werkstattverfahrens	Weiterer Umgang mit dem Hinweis in der Rahmenplanerarbeitung und in darauffolgenden Planungsschritten
Städtebau			
1	Höhere Gebäude mit Blick auf Umweltbelange anstatt einer bodenversiegelnden dichten Bebauung in Traufhöhe.	Aufgabe des Werkstattverfahrens war unter Bezug auf die Bauhöhe der benachbarten Bestandsgebäude die Entwicklung eines städtebauliches Konzepts mit höheren Gebäuden im Inneren des Neubauquartiers, um möglichst viel Grünflächen zu schaffen.	Im Zuge der Rahmenplanung werden, anknüpfend an die Aufgabenstellung des Werkstattverfahrens, die Verteilung von Bau- und Grünflächen sowie die Höhe der Baukörper und die bauliche Dichte qualifiziert.
2	Keine Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe der Bahn wegen Lärmbelastung sowohl durch Schienenverkehr als auch durch herüberschallende Ansagen von beiden Bahnhöfen. Keine hohen Lärmschutzwände in unmittelbarer Nähe wegen störender Sichtblockaden.	Um die Vorteile der guten Anbindung an das Schienennetz zu nutzen, ist es Ziel der Quartiersentwicklung, in geringer Entfernung zu den Haltepunkten der S- und Regionalbahn möglichst viele Wohnungen anzuordnen. Der Lärmschutz soll städtebaulich und nicht durch hohe Lärmschutzwände gewährleistet werden. In dem Siegerentwurf des Werkstattverfahrens wird der Lärmschutz durch die Aufschüttung eines als Park angelegten Erdwalls („Deichpark“) erreicht.	In der weiteren Rahmenplanung wird noch untersucht werden, in welchem Umfang auf Lärmschutzwände verzichtet werden kann.
3	Kleinere Einheiten, mehr Architektur, keine Kuben.	Für das Werkstattverfahren war die Konzipierung einer kleinteiligen Nutzungsmischung und einer vielgestaltigen Bebauungsstruktur, nicht aber baulicher Details vorgegeben.	Über die Konfiguration von Gebäuden und deren architektonische Gestaltung wird erst im Anschluss an die Erarbeitung des Rahmenplans entschieden.
4	Maximal zwei Geschosse für neue Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zur Siedlung Elsengrund, und anstelle einer Bebauung am Waldburgweg aktiv nutzbare Grünflächen.	Im Werkstattverfahren war eine maßvolle Bebauung in unmittelbarer Nachbarschaft der Siedlung Elsengrund gefordert. Die Begrenzung auf zwei Geschosse wurde von SenStadt und den Denkmalschutzbehörden nicht für erforderlich erachtet.	Im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans wird unter Bezugnahme auf die Bestandsbebauung sowie den Siegerentwurf des Werkstattverfahrens die Geschoszahl der künftigen Bebauung überprüft.

5	Keine Bebauung südlich der Siedlung Elsengrund.	Der Siegerentwurf des Werkstattverfahrens sieht im Süden der Siedlung Elsengrund eine von den Denkmalschutzbehörden grundsätzlich akzeptierte Bebauungsstruktur vor.	
6	Es sollten Tiefgaragen unter den Wohngebäuden geplant werden; nicht alle Menschen nutzen Fahrräder	Tiefgaragen sind in der Aufgabenstellung nicht vorgesehen und auch mit dem vorgegebenen Ziel der autoarmen Quartiersentwicklung nicht vereinbar. Stellplätze für PKW werden in zentralen Quartiersgaragen untergebracht.	Die Lage der zentralen Quartiersgaragen wird im Zuge der Rahmenplanung überprüft und ggf. angepasst.
7	Oberste Priorität für den Bau bezahlbarer Wohnungen und den vorrangigen Ausbau der Infrastruktur - insbesondere Verkehr - vor der übrigen Bebauung.	Die frühzeitige Realisierung des übergeordneten Erschließungsnetzes ist Vorgabe für die Quartiersentwicklung. Zudem wird ein Großteil der zu entwickelnden Wohnungen im bezahlbaren Preissegment angeboten.	
8	Vermeidung eines Überangebots an Gewerbeeinheiten angesichts zunehmenden Gewerbe-Leerstands in der Gesamtstadt.	Die vorgegebene Größe der Gewerbeflächen ergibt sich u.a. aus der Notwendigkeit, dringend benötigte Flächen zur Ansiedlung und Umsetzung bereits bestehender kleinerer Gewerbebetriebe am Brandenburgplatz bereitzustellen. Dessen ungeachtet lässt der Siegerentwurf des Werkstattverfahrens eine stufenweise und nachfrageorientierte Gewerbeentwicklung zu.	Standortprioritäten für mögliche Entwicklungsstufen werden im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans abgestimmt.
9	Zustimmung zur Anordnung von Gewerbebebauung unmittelbar südlich der Bahnstrecke (Cityförster), da so die Ostumfahrung Wohngebiete nicht unmittelbar durchschneidet.	Aus Sicht des Beratungsgremiums besteht der Nachteil eines Gewerbebands südlich der Bahntrasse darin, dass es aufgrund seiner Bedeutung für den Lärmschutz der südlich davon gelegenen Wohnbebauung (Abschirmung des Lärms der Bahntrasse) bereits zu Beginn der Quartiersentwicklung in einem Schritt zu realisieren wäre - unabhängig von der Marktnachfrage. Falls dieses Gewerbeband	

		wegen zu geringer Nachfrage nicht entwickelt wird, kann der Wohnungsbau auf Grund des fehlenden Lärmschutzes ebenfalls nicht realisiert werden.	
10	Forderung durchgehender Grünstrukturen südlich der Bahntrasse (Deichpark) sowie des Schulstandort mit Sportplatz.	Die Jury hob in ihrer Auswahlbegründung die Bedeutung des Deichparks als identitätsstiftendem Bestandteil im Quartierskonzept des Siegerentwurfs hervor.	
11	Einbeziehung gemeinschaftsfördernder Konzepte in die weitere Entwicklung des neuen Quartiers (Solidarische Landwirtschaft, selbstverwaltete Werkstätten, etc.)		Entsprechende Überlegungen – z.B. auch über die Trägerschaft solcher gewünschter Konzepte – werden erst im Anschluss an die Erarbeitung des Rahmenplans möglich sein.
12	Ausweisung unterschiedlicher Orte und Räumlichkeiten für Jugendliche.	Teil der Aufgabenstellung des Werkstattverfahrens war auch die Planung einer Jugendfreizeiteinrichtung.	Als Bestandteil der Rahmenplanung und daran anschließender Planungsschritte werden auch Freizeitangebote für Jugendliche in den öffentlichen Freiräumen abgestimmt.
13	Orte für kulturelle Aktivitäten (Kunst-, Workshop-, Ausstellungs- und Begegnungsräume) sowie des Austauschs und der Kommunikation.	Auf dem früheren Gaswerkgelände werden unabhängig vom Werkstattverfahren vielfältige Gemeinbedarfsangebote geschaffen werden.	Im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans und daran anschließender Planungsschritte wird untersucht, ob und ggf. welche Bestandsbauten sowie ggf. in Neubauten auf dem Güterbahnhofsgelände die betreffenden Aktivitäten aufnehmen können.
14	Plädoyer für Radwege und Grünzüge entlang der Bahntrasse sowie für eine aufgelockerte Bebauung mit Gärten für EG-Wohnungen zusammen mit einer Aufwertung des Elcknerplatzes als künftigem Aufenthaltsort (KCAP).	Aus Sicht der Jury besteht der Nachteil des entsprechenden Planungskonzepts u.a. darin, dass die aufgelockerte Bebauung mit Gärten im Verbindung mit einer städtebaulichen Großfigur vorgeschlagen wird. Diese müsste jedoch in einem Zug durch einen Bauträger realisiert werden. Dies widerspräche der gewünschten Vielfalt auch der angestrebten Eigentümerstruktur.	Radwege und Grünzüge entlang der Bahntrasse sind in dem ausgewählten Entwurf von ADEPT qualifiziert vorgesehen und werden in der weiteren Erarbeitung des Rahmenplans konkretisiert.

15	Bei den Grundschulen müsste eine Schwimmhalle vorgesehen werden.	Bau und Unterhaltung einer Schwimmhalle sind nicht im Rahmen der Schulentwicklung vorgesehen.	
16	Schulen und Sportplätze sollten in der Mitte vorgesehen werden, da auch vorteilhaft für die umliegenden Quartiere.	Im finalen Konzept des Siegerentwurfs wurde der Schulstandort ins Zentrum des Quartiers verlagert.	
17	Standort der Schulgebäude von Grund- und Gemeinschaftsschule in einigen Konzepten zu nah an den vorhandenen Wohngebäuden des Beamtenwohnvereins und ebenfalls an den Gleisanlagen angeordnet.	Der Schulstandort im Siegerentwurf des Werkstattverfahrens zeichnet sich durch einen ausreichenden Abstand zur Bestandsbebauung aus und ist durch den angeböschten Deichpark gegenüber dem Bahnlärm geschützt.	
18	Barrierefreiheit für die Schule mit bedenken.		Die Barrierefreiheit der Schule wird im Anschluss an die Rahmenplanerarbeitung als Bestandteil des architektonischen Konzepts nachzuweisen sein.
19	Schultypen u.a. aus sozialen Gründen trennen (eigene kindgerechte Gebäude).		Der Nachweis eines kindgerechten Konzepts der Schulbauten wird als Bestandteil des noch zu erarbeitenden architektonischen Entwurfs zu erbringen sein.
20	Sportplatz nicht nur für Schulsport.	Die Schulsportanlagen sollen außerhalb des Regelschulbetriebs auch der Allgemeinheit zugänglich sein.	
21	Verbesserung der lokalen Versorgung		In Abstimmung mit dem Bezirk werden dezentrale Angebote für den quartiersbezogenen täglichen Bedarf neu entstehen.

Nr.	Hinweis	Umgang mit dem Hinweis während des Werkstattverfahrens	Weiterer Umgang mit dem Hinweis in der Rahmenplanerarbeitung und in darauffolgenden Planungsschritten
Mobilität / Verkehr			
22	Die Entfernung der Wohngebäude sollte nicht allzu weit zu ÖPNV und Mobilitätsstation sein. Andernfalls werden Anwohner nicht auf das Auto verzichten und es irgendwo in der Nachbarschaft abstellen.	Mit Blick auf eine gute ÖPNV-Erschließung ist zusätzlich zum vorhandene ÖPNV-Netz eine Buslinie durch das neue Quartier geplant sowie für die Bereiche außerhalb des 300-m-Radius der Haltestellen ergänzende ÖPNV- und Mobilitätsangebote. Im Siegerentwurf ist zudem ein dichtes Netz von Mobilitätsstationen vorgesehen.	Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept des Siegerentwurfs wird im Zuge der Rahmenplanung qualifiziert vor dem Hintergrund der Entwicklungsziele, ein autoarmes Quartier zu verwirklichen und den Umweltverbund zu fördern.
23	Park & Ride-Plätze an den Bahnhöfen	Um den Kfz-Verkehr im Umfeld des neuen Stadtquartiers nicht zu erhöhen, sind im Bereich der S-Bahnhaltepunkte keine Flächen für öffentliche P+R-Plätze vorgesehen	
24	Es wird alles deutlich dichter und höher als in den umliegenden Quartieren werden. Autoarm, wie vorgesehen, wird hier, bei den notwendig langen Wegen nicht gut funktionieren, zumal die S-Bahnhöfe von einigen Wohnungen im Neubaugebiet aus zu weit entfernt sind. Ob alle Neubewohner mit dem Fahrrad zu den Bahnhöfen fahren, ist zu bezweifeln.	siehe Hinweis 22.	
25	Bei der Verkehrslösung wird nicht die verkehrliche Gesamtsituation betrachtet (Erschließung Müggelheim, Entwicklung Wendenschloss, BBR / Erkner (Tesla)).	Die Ostumfahrung Bahnhofstraße ist Teil des geplanten Tangentenvierecks (Bellevuestr./Salvador-Allende-Str. / Müggelheimer Str. / Spindlersfelder Str. / An der Wuhlheide / Friedensstr.). Dieses wiederum ist integraler Baustein der gesamtstädtischen Verkehrsplanung.	

26	Die Vorgabe der "Ostumfahrung" als überörtlicher Straße steht im Widerspruch zu einem autoarmen Gebiet.	Wichtige Aufgabe der Ostumfahrung Bahnhofstraße ist die Kanalisierung und Bündelung von übergeordneten Verkehrsströmen. Das interne Erschließungsnetz des Quartiers wird autoarm gestaltet und konzipiert.	Die Konzipierung detaillierter Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Straße erfolgt im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans.
27	Die Ostumfahrung muss als erstes gebaut werden. Das Verkehrschaos auf der Bahnhofstraße ist immens.	Mit Blick auf ihre Erschließungsfunktion für das neue Quartier (ÖPNV, Zufahrt zu Quartiersgaragen und Mobilitätshubs) hat der Bau der Ostumfahrung höchste Priorität vor der eigentlichen Bebauung.	
28	Erforderlich ist eine weitere Zufahrtsstraße zum neuen Quartier, ebenfalls mit Unterquerung der Gleise.	Eine derartige Straße ist weder vorgesehen noch verkehrsplanerisch erforderlich.	
29	Die Verkehrsführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße ist kritisch zu beurteilen. Sie darf nicht über die jetzige Trasse des Stellingdamms geführt werden, sondern direkt neben der Bahntrasse so wie es für die Straßenbahngleise vorgesehen ist.	Mögliche Varianten für die Trassenführung der Ostumfahrung wurden in umfangreichen Untersuchungen untersucht und bewertet. Dazu gehörte auch die hier vorgeschlagene Variante, die sich u.a. wegen der erforderlichen Kurvenradien als nicht realisierbar erwies.	
30	Die neue Straßenanbindung Brandenburgplatz via Stellingdamm sollte, da sie erheblichen Autoverkehr aufnehmen wird (Entlastung Bahnhofsstraße / Lindenstraße) so kurz wie möglich vom Brandenburgplatz aus die Bahn queren (nicht entlang der neuen Bebauung) und vierspurig geplant werden.	Aufgabenstellung im Werkstattverfahren war es, unter Berücksichtigung eines vorgegeben Querungspunktes eine verkehrlich und städtebaulich sinnvolle Linienführung zu konzipieren. Eine Vierspurigkeit ist vor dem Hintergrund der prognostizierten Verkehrszahlen für die Ostumfahrung Bahnhofstraße nicht erforderlich.	
31	Die Bezeichnung der Ostumfahrung als Boulevard ist irreführend; da es sich um eine Hauptverkehrsstraße handelt.		Die grundsätzliche Gestaltung und städtebauliche Integration übergeordneter Verkehrsstraßen sowie ihre Bezeichnung werden im Zuge der Rahmenplanerarbeitung weiterentwickelt.

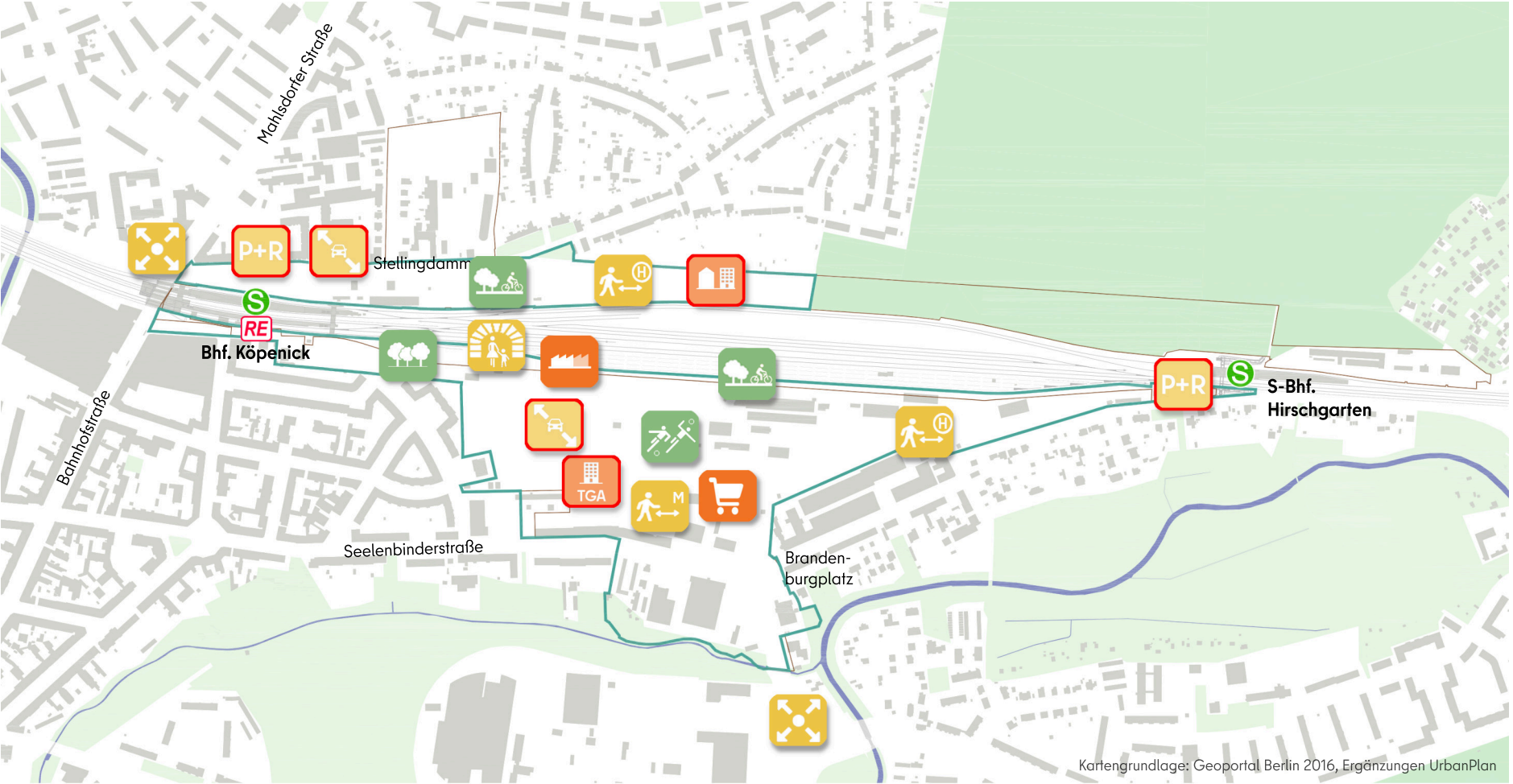
32	In allen Entwürfen fehlen Aussagen zur Gestaltung der Bahnunterführung der Ostumfahrung. Soll sie für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar sein oder wird das ein „gruseliger“ Ort allein für den PKW und LKW-Verkehr? Für Schwerlastverkehr sollte die Straße mit Blick auf die Wohnqualität des neuen Quartiers sowie der Bestandsquartiere nicht zugänglich sein.	Grundsätzlich wird die Unterführung für alle Verkehrsarten nutzbar und entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen sicher zu gestalten sein. Da im Güterverkehr Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht zum Schwerverkehr zählen, wird auch dieser Verkehr die Straße nutzen. Das betrifft nicht nur den Busverkehr, sondern auch Versorgungs- und Lieferfahrzeuge.	Detaillierte Untersuchungen zur Gestaltung der als Nord-Süd-Verbindung der beiden Teilbereiche des neuen Stadtquartiers wichtigen Bahnunterführung werden erst im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans sowie nachfolgender Planungen erfolgen.
33	Durch die Bündelung des Verkehrs am Brandenburgplatz werden alle Fahrzeuge in Richtung Mahlsdorf die Ostumfahrung nutzen. Für die Anwohner eine Zumutung, keine Verkehrsberuhigung.	Die Ostumfahrung Bahnhofstraße wird die Bahnhofstraße entlasten, in seiner Zentrums- und Versorgungsfunktion stärken und die Fortbewegung mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes fördern. An anderer Stelle (Stellingdamm) wird dies eine Zunahme des Verkehrs bedeuten. Aufgabe im Werkstattverfahren war es, die Ostumfahrung Bahnhofstraße als übergeordnete Stadtstraße möglichst umfeld- und bestandsverträglich zu konzipieren.	Bei den folgenden Planungsschritten für die Ostumfahrung Bahnhofstraße, werden weiterhin Lösungen konzipiert, die die Straße möglichst umfeld- und bestandsverträglich in das bestehende Stadtgefüge einbetten, um die Auswirkungen auf die Bestandsbebauung so gering wie möglich zu halten.
34	Mit einer Verlängerung des Tunnels der Ostumfahrung bis zum Brandenburgplatz wäre der Durchgangsverkehr in dem neuen Wohnquartier vollständig zu vermeiden.	Die Untertunnelung des gesamten südlichen Bereichs ist wegen signifikanter Kosten, hohem technischen Aufwand und vorhandener Alternativen nicht geplant.	
35	Am Brandenburgplatz sollte ein Kreisverkehr geplant werden.	Der ausgewählte Entwurf von ADEPT sieht aktuell eine Kreuzung vor. Es war den Teilnehmenden freigestellt, einen Kreisverkehr oder eine Kreuzung zu konzipieren.	Detaillierte Untersuchungen der künftigen Verkehrsführung am Brandenburgplatz werden im Zuge der Bearbeitung des Rahmenplans und nachfolgender Planungsschritte erfolgen.
36	Wichtig ist die Anknüpfung des Radwegenetzes an die soziale Infrastruktur.	Ein engmaschiges Radverkehrsnetz war Teil der Aufgabenstellung. Es ist im Siegerentwurf unter Einbeziehung öffentlicher Einrichtungen entsprechend geplant.	Zusammen mit der Festlegung der Nutzungsverteilung wird auch das Radwegenetz im Zuge der Rahmenplanerarbeitung weiterentwickelt.

37	S-Bhf. Hirschgarten für Radfahrer besser erreichbar machen - Stellplätze mit Überdachung - Durchquerung ohne Absteigen und Tragen!	Eine ausreichende Zahl überdachter Radabstellplätze war Teil der Aufgabenstellung und ist im Siegerentwurf – u.a. mit einer Fahrradgarage am S-Bahnhof Hirschgarten umgesetzt.	Die Deutsche Bahn wird die Unterführung des S-Bahnhof Hirschgarten zugunsten von Barrierefreiheit und Querungsmöglichkeiten mit dem Fahrrad ab 2025 umgestalten. Parallel zur Rahmenplanung werden mit der Deutschen Bahn Abstimmungsgespräche für die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze und Überdachung von Fahrradstellplätzen geführt.
38	Eine Quartiersgarage nördlich der Gleise ist für Anwohner des südlichen Bereichs nicht sinnvoll, da nur durch die S-Bahnunterführung erreichbar.	Um die Entfernung zu den Quartiersgaragen für die Nutzenden attraktiv zu gestalten, sind hierfür separate Standorte im nördlichen und im südlichen Teil des Neubauquartiers geplant.	
39	Organisation von Parkraum unter Berücksichtigung von Lärm, Kinderschutz, Grünflächen.	Mit der Konzentration der Pkw-Stellplätze auf dezentral angeordnete Quartiersgaragen entfallen quartiersinterne Parksuchverkehre und die Inanspruchnahme von Grün- und Freiflächen durch den motorisierten Individualverkehr.	
40	Die Zuwegung der Gebäude mit Pkw und ggf. Lieferverkehr sollte über eine durchgehende Tiefgarage erfolgen	siehe Hinweis 6.	

Nr.	Hinweis	Umgang mit dem Hinweis während des Werkstattverfahrens	Weiterer Umgang mit dem Hinweis in der Rahmenplanerarbeitung und in darauffolgenden Planungsschritten
Freiräume			
41	Notwendig sind viele öffentliche grüne Freiräume.	Der im Werkstattverfahren ausgewählte Siegerentwurf zeichnet sich durch ein breites Spektrum attraktiver Grünräume aus.	Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung und nachfolgender Planungsschritte erfolgt die Abgrenzung und Weiterentwicklung der öffentlichen Grünräume.
42	Erforderlich sind genügende grüne Außenflächen für Kitas.	Die im Siegerentwurf des Werkstattverfahrens vorgeschlagenen Kita-Standorte enthalten den jeweiligen Kitas zugeordnete begrünte Außenflächen. Zudem liegen die Kita-Standorte in unmittelbarer Nähe von öffentlichen Grünräumen.	Bestandteil der Rahmenplanerarbeitung ist die Festlegung der Kitastandorte und der ihnen zugeordneten Freiflächen.
43	Wer erlaubt, wer ist berechtigt, wer haftet bezüglich der vorgeschlagenen gärtnerischen Nutzung von Dachflächen?		Die Nutzungsmöglichkeit der Dächer wird im Rahmen der Bauleitplanung geregelt, die an die Rahmenplanerarbeitung anschließen wird. Die Haftung müssen die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Gebäude übernehmen.
44	Inwieweit kann belasteter Boden für die Aufschüttung im Bereich des Deichparks verwendet werden?		Die Wiederverwendung von Bodenaushub für die Aufschüttungen des Deichparks ist grundsätzlich möglich. Ob auch belastete Böden nach Sanierung wiederverwendet werden können, wird im weiteren Planungsprozesses geklärt.
45	Erhalt der Gärtnerei Hirschgarten		Die Entscheidung über die künftige Nutzung des Gärtnereistandorts erfolgt im Zuge des weiteren Planungsprozesses.
46	Ausweisung von Hundenauslaufmöglichkeiten		Hundenauslaufmöglichkeiten werden im Rahmen nachfolgender Planungsschritte geregelt.





Nr.	Hinweis	Umgang mit dem Hinweis während des Werkstattverfahrens	Weiterer Umgang mit dem Hinweis in der Rahmenplanerarbeitung und in darauffolgenden Planungsschritten
Klima / Nachhaltigkeit			
47	Wie werden die Häuser beheizt? Ist ein Anschluss der denkmalgeschützten Wohnsiedlung an das Heizsystem des neuen Stadtquartiers möglich?		Das Energieversorgungskonzept wird im Rahmen der weiteren Planung erarbeitet. In diesem Kontext erfolgt auch eine Klärung, ob und ggf. welche Anschlussmöglichkeiten bestehen.
48	Erforderliche Abstimmung des Wasserkonzepts auf extreme Wetterereignisse	Im Rahmen des Werkstattverfahrens war bereits ein Regenwassermanagement-Konzept zu erarbeiten.	Das Regenwassermanagement-Konzept wird auch für Starkregenereignisse in der weiteren Planung konkretisiert.
49	Das Thema erneuerbare Energie ist unbedingt nachzubessern. 1. Photovoltaik auf allen Dachflächen. 2. Versiegelte Grundstücks- und Dachflächen vermeiden, um die Versickerung von Regenwasser zu gewährleisten. Regenwasserbewirtschaftung mittels Rückhaltung, Rigolen und Zisternen, damit Regenwasser nicht über das Abwasser-System in Bäche oder Flüsse geleitet wird.	Im Rahmen des Werkstattverfahrens war der Nachweis zu führen, dass die Quartiersentwicklung klimaneutral erfolgen wird. Dabei waren die genannten Komponenten angemessen zu berücksichtigen.	Die Konkretisierung der genannten Komponenten erfolgt in Verbindung mit der weiteren Planung, vor allem als Bestandteil der Bauleitplanung sowie von Grundstückskaufverträgen.

Nr.	Hinweis	Umgang mit dem Hinweis während des Werkstattverfahrens	Weiterer Umgang mit dem Hinweis in der Rahmenplanerarbeitung und in darauffolgenden Planungsschritten
Beteiligung			
50	Eine erleichterte Beteiligung auch für Laien durch mehr Übersetzung und Niedrigschwelligkeit (z.B. Legenden und Lesehinweise, farbliche Kennzeichnung der neuen Bauvorhaben - keine seitenlangen Texte in Kniehöhe).		Für künftige öffentliche Präsentationen von Planungsergebnissen wird der Hinweis berücksichtigt.
51	Bei zukünftigen Projekt Darstellungen bitte auch Blicksituationen aus Fußgängerperspektive beifügen.	Perspektivische Darstellungen in Augenhöhe wurden aus Platzgründen im Forum Köpenick nicht ausgestellt. Sie sind für jedes der Konzepte im Internet zu sehen unter https://werkstattverfahren-gbk.berlin.de/beitraege/ .	
52	Wer vertritt die zukünftigen Neubewohner? Auch wenn die künftige Entwicklung für die gegenwärtige Bewohnerschaft Veränderungen ihres Umfelds und Besorgnisse mit sich bringt, ist jede zusätzliche Wohnung zu begrüßen, sofern sie gut, bezahlbar und nachhaltig realisiert wird. Neue Schulen und öffentliche Einrichtungen werden ebenfalls dringend benötigt!		Die Bewohnerschaft des neuen Stadtquartiers ist naturgemäß noch nicht identifizierbar. Sie wird im weiteren Planungsprozess, ggf. über Vertretungen der künftigen Bauträger (z.B. Wohnungsbaugenossenschaften, landeseigene Wohnungsbaugesellschaften) im bereits bestehenden Gebietsbeirat vertreten sein, der jeweils im Zwei-Jahresturnus neu gewählt wird. Dort wie auch im Rahmen anderer Beteiligungsformate wird die künftige Bewohnerschaft ihre Interessen einbringen können.
53	Die Planungseinwände des Gebietsbeirates sollten mehr Gewicht bekommen!	Der Gebietsbeirat war durch zwei gewählte Mitglieder während des gesamten Werkstattverfahrens an allen Sitzungen des Beratungsgremiums beteiligt und konnte dort jederzeit seine Hinweise einbringen. Die von ihm formulierten Anregungen hatten im Rahmen der gesetzten Vorgaben Einfluss auf die verschiedenen Planungskonzepte wie auch auf die Empfehlungen der Jury.	Entsprechend seiner Geschäftsordnung obliegt dem Gebietsbeirat u.a. die konstruktive Begleitung des gesamten Entwicklungsprozesses mit Anregungen und Hinweisen zu jeweils aktuellen Planungs- und Umsetzungsschritten.






Kartengrundlage: Geoportal Berlin 2016, Ergänzungen UrbanPlan






Städtebau / Nutzungsstruktur

-  Keine Bebauung *
-  Tiefgaragen unter Wohngebäuden *
-  Vermeidung Überangebot an Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel
-  Stärkung der Nahversorgung

Freiraum

-  Grünzüge mit Radwegen entlang der Bahn
-  Sporteinrichtungen nicht nur für Schulsport
-  Erhalt der Grünflächen

Mobilität / Verkehr

-  Verkehrliche Gesamtsituation betrachten
-  Infragestellung Ostumfahrung *
-  Angstfreie Bahnunterquerung
-  Gute Erreichbarkeit ÖPNV/Mobilitätsstation
-  Park+Ride-Plätze an den Bahnhöfen *

* Steht im Widerspruch zu Planungsvorgaben.

 Entwicklungsbereich  Bearbeitungsgebiet Werkstattverfahren