

Der Senat von Berlin  
StadtWohn IV D 21  
Tel.:90139-4219

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e

- zur Kenntnisnahme -  
gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin  
Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs  
ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

-----  
Wir bitten, gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin zur Kenntnis zu nehmen,  
dass der Senat die nachstehende Verordnung erlassen hat:

**Verordnung  
über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs ehemaliger  
Güterbahnhof Köpenick**

Vom 12.05.2020

Auf Grund des § 165 Absatz 6 Satz 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) in Verbindung mit § 27 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Dezember 2017 (GVBl. S. 664) geändert worden ist, verordnet der Senat:

**§ 1  
Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs**

- (1) Zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sowie zur Wiedernutzung brachliegender Flächen wird der Bereich ehemaliger Güterbahnhof Köpenick mit angrenzenden Flächen im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin als städtebaulicher Entwicklungsbereich förmlich festgelegt.
- (2) Der räumliche Geltungsbereich dieser Rechtsverordnung ergibt sich aus der beigefügten Flurstückskarte (Anlage 1) und umfasst die in der beigefügten Flurstücksliste (Anlage 2) nach Gemarkung, Flurnummer und Flurstücksnummer aufgeführten Grundstücke. Im Zweifel sind die in der Flurstückskarte dargestellten Grenzen für die Zugehörigkeit der Grundstücke zum städtebaulichen Entwicklungsbereich maßgebend. Flurstückskarte und Flurstücksliste sind Bestandteile dieser Rechtsverordnung.

## **§ 2**

### **Unbeachtlichkeit der Verletzung von Vorschriften, Hinweise**

(1) Wer die Rechtswirksamkeit dieser Verordnung überprüfen lassen will, muss

1. eine beachtliche Verletzung der Verfahrens- und Formvorschriften, die in § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 des Baugesetzbuchs bezeichnet sind,
2. nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,
3. eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften, die im Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs enthalten sind,

innerhalb eines Jahres seit der Verkündung dieser Verordnung gegenüber der für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zuständigen Senatsverwaltung schriftlich geltend machen. Der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist darzulegen. Nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist werden die in Nummer 1 bis 3 genannten Verletzungen oder Mängel gemäß § 215 Absatz 1 des Baugesetzbuchs und gemäß § 32 Absatz 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs unbeachtlich.

- (2) Die Beschränkung des Absatzes 1 gilt nicht, wenn die für die Verkündung dieser Verordnung geltenden Vorschriften verletzt worden sind.
- (3) Für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme finden die Vorschriften der §§ 144, 145 und 153 Absatz 2 des Baugesetzbuchs über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge Anwendung.

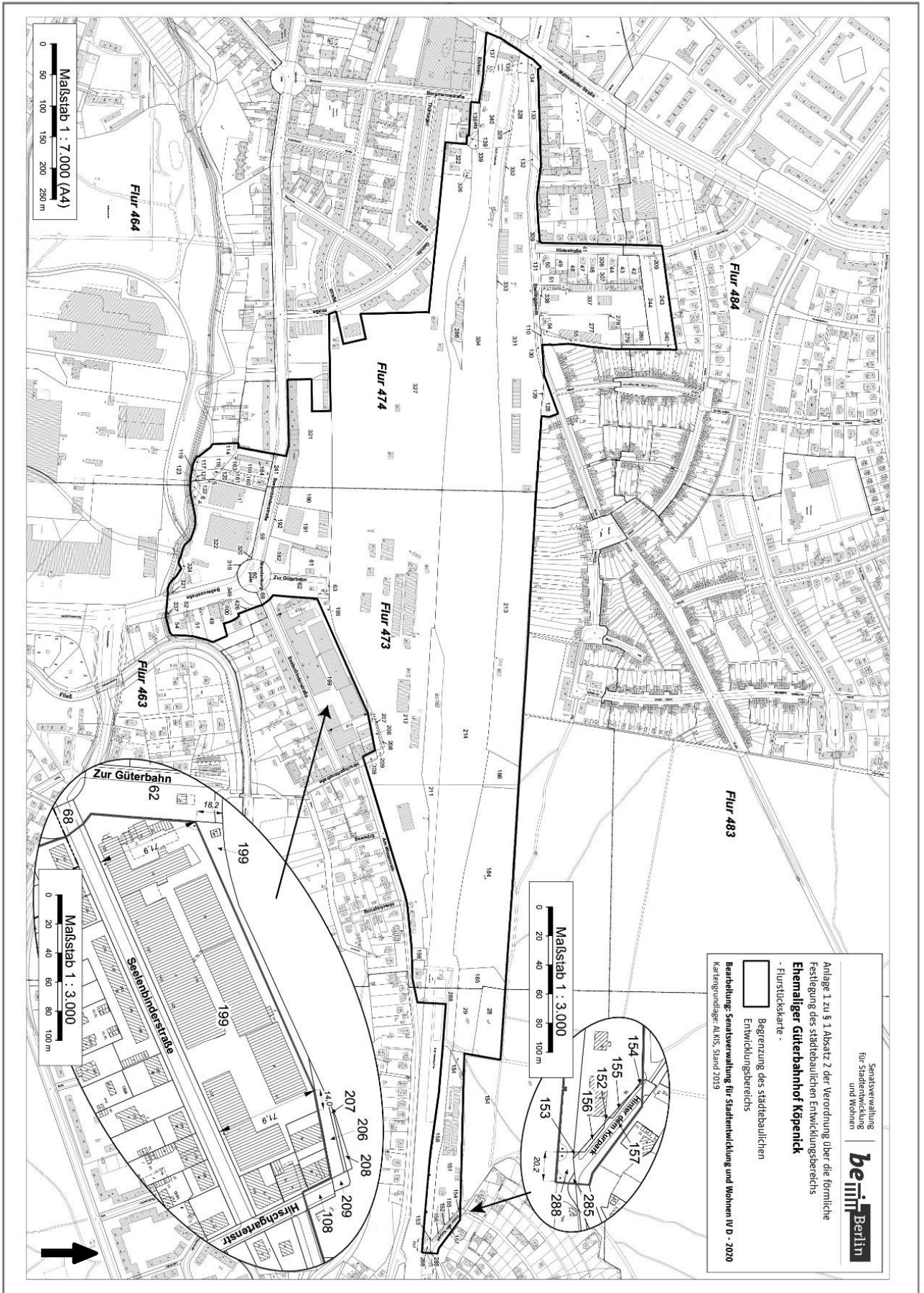
## **§ 3**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

Berlin, den ...

Anlage 1  
 (zu § 1 Absatz 2)  
 Flurstückskarte



**Anlage 2  
(zu § 1 Absatz 2)  
Flurstücksliste**

Bezirk	Gemarkung	Gemarkungsnummer	Flurnummer	Flurstücksnummer	Beschreibung Teilfläche Flurstück
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00001	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00004	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00005	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00006	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00049	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00051	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00052	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00054	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00319	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00320	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00321	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00322	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00324	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00349	Nördliche Teilfläche des Flurstücks 349 (Bellevuestraße), im Süden begrenzt durch die nördliche Uferlinie der alten Erpe.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	463	00400	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00114	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00115	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00116	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00117	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00119	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00120	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00121	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00122	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00123	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00159	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00160	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00161	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00163	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	464	00164	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00028	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00029	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00151	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00152	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00153	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00154	2 Teilflächen - Teilfläche 1: Dreieckige Teilfläche des Flurstücks 154 südlich der gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des Flurstücks 151 nach Westen bis östliche Grenze Flurstück 29. Teilfläche 2: Dreieckige Teilfläche des Flurstücks 154 südlich der gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des Flurstücks 151 nach Osten bis westliche Grenze des Flurstücks 157.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00155	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00156	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00157	Teilfläche des Flurstücks 157 (Straße Hinter dem Kurpark) südlich der gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des Flurstücks 151 nach Osten bis westliche Grenze Grundstück Straße Hinter dem Kurpark 2 / 4A, mit östlicher Grenze entlang der Senkrechten, die im rechten Winkel abgeht von der gedachten Verlängerung der südlichen Grenze des Flurstücks 158 um 20,20 Meter nach Osten bis südliche Grenze des Grundstückes Straße Hinter dem Kurpark 4B.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00158	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00177	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00285	Teilfläche des Flurstücks 285, geteilt durch die Senkrechte, die im rechten Winkel abgeht von der gedachten Verlängerung der südlichen Grenze des Flurstücks 158 um 20,20 Meter nach Osten bis südliche Grenze des Grundstückes Straße Hinter dem Kurpark 4B (s. Beschreibung Teilfläche Flurstück 157, Flur 472).

Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00288	Teilfläche 1 - Nördliche Teilfläche des Flurstücks 288 geteilt im Osten durch die Senkrechte, die im rechten Winkel abgeht von der gedachten Verlängerung der südlichen Grenze des Flurstücks 158 um 20,20 Meter nach Osten bis südliche Grenze des Grundstücks Straße Hinter dem Kurpark 4B (s. Beschreibung Teilfläche Flurstück 157, Flur 472 und Beschreibung Teilfläche Flurstück 285, Flur 472); Teilfläche 2: Nördliche Teilfläche des Flurstücks 288 westlich der gedachten Verlängerung der südlichen Grenze des Flurstücks 158 nach Westen bis zur Schnittstelle mit der gedachten Verlängerung der östlichen Grenze des Flurstücks 177 nach Norden.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00059	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00060	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00061	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00062	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00063	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00068	Südwestliche Teilfläche des Flurstückes 68, geschnitten an der gedachten Verbindung der südöstlichen Spitze des Flurstücks 62 und der nordwestlichen Spitze des Flurstücks 426.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00108	Nördliche Teilfläche des Flurstücks 108 nördlich der gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des Flurstücks 137 nach Westen.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00156	Teilfläche des Flurstücks 156 (rechteckige Auskrugung) nördlich der gedachten Verlängerung der südlichen Grenze des Flurstücks 212 nach Osten bis zur Schnittstelle mit der westlichen Grenze des Flurstücks 187.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00182	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00184	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00185	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00186	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00187	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00190	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00191	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00192	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00199	Nördliche schmale Teilfläche des Flurstücks 199, parallel verlaufend zur nördlichen Begrenzung der Seelenbinderstraße (Flurstück 68) in einem Abstand von 71,90 Metern ausgehend von der Schnittstelle der östlichen Grenze des Flurstückes 62 und der gedachten Senkrechten ab nördliche Begrenzung der Seelenbinderstraße mit einer Länge von 71,90 Metern bis zur Südgrenze des Flurstücks 206.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00206	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00207	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00208	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00209	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00211	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00212	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00213	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00214	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00041	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00042	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00043	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00044	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00046	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00047	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00048	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00049	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00050	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00051	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00054	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00055	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00110	Kleine Teilfläche des Flurstücks 110 westlich der gedachten Süd-Verlängerung der westlichen Grenze des Flurstücks 75 bis zur nördlichen Grenze des Flurstücks 130.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00128	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00129	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00130	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00131	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00132	

Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00133	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00134	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00135	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00137	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00139	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00241	Teilfläche des Flurstücks 241 östlich der gedachten Nord-Verlängerung der westlichen Grenze des Flurstücks 163
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00277	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00278	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00279	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00280	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00286	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00306	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00307	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00309	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00321	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00322	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00326	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00327	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00328	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00329	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00331	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00332	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00333	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00334	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00337	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00338	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00339	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00340	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	484	00209	Teilfläche des Flurstücks 209 südlich der gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des Flurstücks 243 nach Westen.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	484	00240	Teilfläche des Flurstücks 240 südlich der gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des Flurstücks 243 nach Osten.
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	484	00243	
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	484	00244	

## A. Begründung

### a) Allgemeines:

Der Senat hat am 1. Oktober 2019 den Bericht über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofes Köpenick und angrenzende Flächen sowie auf dieser Basis die beabsichtigte Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme einschließlich einer vorläufigen Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 165 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen und dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnisnahme unterbreitet (Drs. 18 / 2269).

Der beschlossene Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofes Köpenick und angrenzende Flächen gemäß § 165 BauGB erläutert, dass eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme das geeignete und erforderliche Instrument für die zügige Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist. Geplant sind ca. 1.800 Wohneinheiten, drei Schulen, Gewerbeflächen sowie öffentliche Straßen einschließlich einer übergeordneten Straßenverbindung und öffentliche Grünflächen. Die komplexe Gebietsentwicklung geht einher mit einer umfassenden Aktivierung der großen Brachflächen des ehemaligen Güterbahnhofs. Neben der Feststellung, dass fachliche Belange der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nicht entgegen stehen, wurden in den vorbereitenden Untersuchungen die grundlegenden Ziele für die Gebietsentwicklung definiert, ein Strukturkonzept entwickelt, das die Rahmenvorgaben und künftigen Nutzungszuordnungen für die Gebietsentwicklung enthält, sowie eine vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht auf der Basis des Strukturkonzeptes aufgestellt.

Seit Fertigstellung des Berichts über die vorbereitenden Untersuchungen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen bereits vielfältige und erforderliche Aktivitäten zur Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchgeführt. Dazu gehörten insbesondere die europaweite Ausschreibung und Beauftragung des Planungsdienstleisters, die Beauftragung des treuhänderischen Entwicklungsträgers, die Gespräche mit Eigentümerinnen und Eigentümern, die weitere Vorbereitung von Grundstücksankäufen, die Aufstellung des Bebauungsplanes für die geplante Grundschule im Norden, die vertiefende Strukturierung des Gesamtprojektes, die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG zu dem Planfeststellungsverfahren für den 16. Planungsabschnitt der Ausbaustreck Berlin-Frankfurt/Oder einschließlich des Neubaus des Regionalbahnhofs sowie die Vorbereitung von vorgezogenen Ordnungsmaßnahmen.

Eine ausführliche Begründung zur förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs befindet sich in **Anlage 1**.

Anlage 1:

Ausführliche Begründung zur förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Februar 2020



## **b) Einzelbegründung:**

### **1. Zu § 1 Absatz 1**

Die vorbereitenden Untersuchungen haben erwiesen, dass die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB das geeignete und erforderliche Instrument für die zügige Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist. Eine durchführungsorientierte städtebauliche Entwicklung der großflächigen Brache des ehemaligen Güterbahnhofs und der angrenzenden Flächen kann nur durch umfassenden und aufeinander abgestimmten Mitteleinsatz gelingen.

Eine Entwicklungssatzung bzw. Entwicklungsrechtsverordnung legt mit Bindungswirkung für ein etwaiges nachfolgendes Enteignungsverfahren fest, dass das Wohl der Allgemeinheit den Eigentumsentzug generell rechtfertigt. Aufgrund dieser so genannten enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Entwicklungsrechtsverordnung erfordert die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs den Nachweis des Allgemeinwohlerfordernisses für die geplante Entwicklung. Für den städtebaulichen Entwicklungsbereich ehemaliger Güterbahnhof Köpenick bestehen folgende Allgemeinwohlerfordernisse nach § 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB:

- Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten,
- Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten,
- Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen,
- Wiedernutzung brachliegender Flächen.

#### **Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten**

Ein erhöhter Wohnungsbedarf liegt vor, wenn strukturbedingt die Wohnungsnachfrage das Angebot längerfristig deutlich übersteigt. Der erhöhte Bedarf an Wohnstätten muss dabei über die allgemeinen Wohnbedürfnisse der Bevölkerung allgemein gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BauGB hinausgehen, welche die Aufstellung eines Bebauungsplanes nach § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich machen. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist ein Instrument für besondere Bedarfssituationen, die durch das Instrumentarium des allgemeinen Städtebaurechts des Baugesetzbuchs nicht abgedeckt werden können.

In Berlin besteht gemäß dem aktuellen Stadtentwicklungsplan Wohnen (StEP Wohnen 2030) bis 2030 ein Wachstumsbedarf von 117.000 Wohnungen. Hinzuzurechnen ist ein sich aus den Überhängen der Vorjahre errechnender Entlastungsbedarf von 77.000 Wohnungen. Insgesamt sind bis zum Jahr 2030 somit mindestens 194.000 Wohnungen neu zu errichten. Der für den Bezirk Treptow-Köpenick erwartete Bevölkerungsanstieg nimmt mit knapp 10 % einen der Spitzenplätze unter den Berliner Bezirken ein und liegt deutlich über dem prognostizierten Anstieg von 7,5 % für Berlin (Prognosezeitraum 2015 – 2030). Damit ergibt sich ein erhöhter Bedarf an Wohnstätten im Sinne des § 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB. Dieser lässt sich mit Mitteln der Bauleitplanung oder mit anderen Instrumenten im Rahmen des allgemeinen Städtebaurechts (wie z. B. Baulückenschließung, Bebauung landeseigener Flächen, Nachverdichtung) nicht allein bewältigen.

Darüber hinaus besteht ein Allgemeinwohlerinteresse nicht nur an der Schaffung weiteren Wohnraumes im Allgemeinen. Entscheidend ist vielmehr der wachsende Bedarf an preisgünstigem Wohnraum. Für einkommensschwache Haushalte bestehen vor allem in der derzeitigen Phase wachsender Wohnungsnachfrage zunehmende Schwierigkeiten, eine ihren Lebensumständen entsprechende Wohnung zu finden. Diese Situation wird unter den gegebenen Umständen ohne Maßnahmen der öffentlichen Hand nicht zu verändern sein. Dazu zählen mietrechtliche und andere flankierende gesetzliche Regelungen sowie Wohnungsbaufördermaßnahmen. Im Hinblick darauf hat das Land Berlin bereits mehrere Maßnahmen ergriffen, um dem Mangel vor allem an preisgünstigem Wohnraum abzuwehren



(z. B. Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung, Kooperationsvereinbarung mit den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungsneubauförderung).

Bei der Entwicklung der im Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt vorgesehenen inzwischen 16 Wohnungsbau Schwerpunkte soll daher ein besonderer Schwerpunkt auf der Schaffung bezahlbaren bzw. ökonomisch tragfähigen Wohnraums sowie einer sozial gerechten Baulandentwicklung liegen. Dementsprechend ist es Ziel der Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes Köpenick, mindestens 40 % der Wohnungen als mietpreis- und belegungsgebundene Mietwohnungen zu errichten.

### **Deckung eines erhöhten Bedarfes an Arbeitsstätten**

Die Deckung eines erhöhten Bedarfes an Arbeitsstätten im Sinne des Gemeinwohls setzt insbesondere voraus, dass ein dauerhafter Nachfrageüberhang nach Gewerbeflächen in einem bestimmten Gebiet besteht. Derzeit ist in sämtlichen Bezirken Berlins eine steigende Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen bei zugleich schwindenden Flächenpotentialen zu verzeichnen. Daher ist es Ziel Berlins, Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe aus dem Bestand heraus zu schaffen, vorhandene Flächenpotentiale auszuschöpfen und Möglichkeiten der Nachverdichtung wahrzunehmen.

Seit einigen Jahren besteht im Bezirk Treptow-Köpenick eine anhaltende Nachfrage von kleinen und mittleren Unternehmen nach Gewerbeflächen. Geeignete Standorte dafür sind insbesondere wegen hoher Mieten und Grundstückspreise nicht vorhanden. Auch sind Erweiterungsmöglichkeiten im Umfeld nicht verfügbar. Entsprechende Gewerbenachfragen nach Kleingewerbeflächen betreffen beispielsweise Kfz-Betriebe, Autosalons und – waschanlagen, Bootsbauer, Elektro-, Metall- und Fensterbau- sowie Winterdienstbetriebe, Containerdienste, Zweiradhandel, Lackierereien und Straßenbaubetriebe. Der Gewerbestandort am Brandenburgplatz ist eine der wenigen Potentialflächen, die sich im Bezirk Treptow-Köpenick für die Deckung eines erhöhten Bedarfes an kleinteiligen Gewerbeflächen und entsprechenden Arbeitsstätten eignet. Ziel der Entwicklungsmaßnahme ist es daher, die hier vorhandenen Gewerbestrukturen soweit wie möglich zu erhalten bzw. aufzuwerten und zusätzlich Gewerbeflächen für eine flächenintensive kleinteilige Nutzung zu entwickeln.

### **Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen**

Gegenstand der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme kann auch die Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sein, die die angestrebte Entwicklung des Landes- oder Gemeindegebietes befördern. Dazu zählen insbesondere Schulen und Kindergärten, Krankenhäuser, Sporthallen und Kirchen sowie sonstige soziale, gesundheitliche und kulturelle Einrichtungen wie beispielsweise Altenpflegeheime, Bibliotheken oder auch ein Landschaftspark für die Naherholung.

In der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes bestehen erhebliche Defizite insbesondere in der Versorgung mit Grundschulen und weiterführenden Schulen sowie mit spezifischen sozialen Einrichtungen. Diese Defizite sollen im Zuge der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme beseitigt werden. Zu diesem Zweck sind in dem Gebiet neue Schulstandorte mit zwei Grundschulen und einer integrierte Sekundarschule (ISS) geplant. Diese sollen vorrangig zugunsten eines größeren Bevölkerungskreises geschaffen werden. So wird etwa die neue ISS fast vollständig die übergeordneten Bedarfe im Bezirk Treptow-Köpenick sowie der Nachbarbezirke abdecken.

Durch die Entwicklungsmaßnahme bedingte Folgeeinrichtungen können auch sonstige, im engeren Sinne nicht als Gemeinbedarfseinrichtungen zu bezeichnende bauliche Anlagen sein, die erforderlich sind, um den Entwicklungszweck zu verwirklichen. Dazu zählen z. B. Schallschutzmaßnahmen oder öffentlich zugängliche Ausgleichsflächen. Sowohl Schallschutz- als auch Ausgleichsmaßnahmen sind Teil der geplanten Entwicklung. Um zu gewährleisten, dass die im Einwirkungsbereich des Schienenlärms neu entstehenden Wohnungen den erforderlichen Lärmschutz erhalten, ist es notwendig, den gesamten Wohnungsbau einheitlich

mit Blick auf einen lärmrobusten Städtebau durchzuführen. Das gilt auch für die notwendige Kompensation des durch den Wohnungsbau bedingten Eingriffs in Natur und Landschaft auf Flächen im Osten des Untersuchungsgebietes. Auch die Kompensation für Waldflächen, die für eine andere Nutzungsart in Anspruch genommen werden, zählt hierzu.

### **Wiedernutzung brachliegender Flächen**

Das zur Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderliche Interesse des Allgemeinwohls ergibt sich schließlich aus dem Gesichtspunkt der Wiedernutzung brachliegender Flächen. Dabei handelt es sich um nicht mehr genutzte Flächen, die in der Vergangenheit baulichen oder infrastrukturellen Zwecken gedient haben, z. B. Flächen von Bahn oder Post. Die Wiedernutzung brachliegender Flächen wird generell als Allgemeinwohlerfordernis angesehen, weil innerstädtische Brachen nicht nur das Stadtbild stören, sondern auch die Funktionalität eines Ortsteils beeinträchtigen. Darüber hinaus wird mit der Wiedernutzung brachliegender Flächen sichergestellt, dass zur Deckung eines bestehenden Bedarfs an Bauland nicht auf andere bisher noch ungenutzte Flächen z. B. im baurechtlichen Außenbereich zugegriffen werden muss.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes Köpenick beiderseits der Gleisanlagen der Deutsche Bahn AG zwischen den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten liegen seit Beginn der 1990er Jahre brach. Sie werden zukünftig nicht mehr zu Bahnbetriebszwecken benötigt und sind, bis auf kleine Randbereiche oder geplante temporäre Baustelleneinrichtungsf lächen von den aktuellen Maßnahmen im Rahmen des Ausbaus der Regionalbahnstrecke und des Regionalbahnhofes durch die Deutsche Bahn AG nicht erfasst.

Das Land Berlin kann deshalb im Rahmen der Entwicklung die Freistellung für diese Flächen aktiv betreiben. Sie sind als Standort für Wohnungsbau, erforderliche technische Infrastruktur sowie für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, verbunden mit umfassenden Bau- und Ordnungsmaßnahmen (Grundstücksberäumung, Beseitigung von Altlasten, Straßenbau und Erschließung) vorgesehen. Ihre Inanspruchnahme ist aus Gründen der Innenentwicklung erforderlich, um einer weiteren Ausdehnung Berlins auf unbebaute Flächen an der Peripherie sowie der Abwanderung von Wohnungssuchenden und Gewerbebetrieben in das Umland entgegenzuwirken.

(Vgl. ausführlich Kapitel 8 und 9.7 der Anlage 1, sowie Abschlussbericht: Vorbereitende Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, September 2019, Kapitel 4.3, 4.4, 5.2, 5.3, 5.4, 4.6, 5.6)

### **Absatz 2**

Die Grenzen des städtebaulichen Entwicklungsbereichs resultieren aus der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange mit der Planung für das neue Stadtquartier. Sie sind Ergebnis der in den vorbereitenden Untersuchungen durchgeführten städtebaulichen Abwägung des Strukturkonzeptes (Vorgabe für die weitere Planung) sowie der spezifischen entwicklungsrechtlichen Abwägung mit der besonderen Prüfung und Berücksichtigung der Belange der Grundstückseigentümerinnen und –eigentümer.

Das Strukturkonzept wurde auf Grundlage der ermittelten Gegebenheiten und Vorprägungen des Gebietes sowie unter der Vorgabe der städtebaulichen Umsetzung der Allgemeinwohlerfordernisse bzw. der Entwicklungsziele in einem iterativen Planungs- und Abstimmungsprozess entwickelt. Darin einbezogen waren auch die Betroffenen, die interessierte Öffentlichkeit sowie Initiativen und Akteure vor Ort.

Das Strukturkonzept teilweise ablehnende Eigentümerinnen und Eigentümer wünschen die Freihaltung ihrer Grundstücke von Ausgleichs- und Gemeinbedarfsflächen, insbesondere von Schulflächen; sie fordern das Ermöglichen von Wohnungsbau bzw. die Ausweisung höherer Dichten auf ihren Grundstücken. Auch wegen der fehlenden Mitwirkungsbereitschaft einzelner

Grundstückseigentümer und –eigentümerinnen kann auf das Entwicklungsrecht nicht verzichtet werden, denn die städtebauliche Neuordnung soll nicht gefährdet werden, da anderenfalls die beabsichtigte Entwicklung nicht durchgeführt werden könnte.

Ein überwiegendes besonderes und dringendes öffentliches Interesse ist gegenüber entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Interessen letztlich geeignet, den Zugriff auf privates Eigentum zu rechtfertigen. Dass das Strukturkonzept die künftige Entwicklung bereits in wesentlichen Grundzügen aufzeigt, ist für die enteignungsrechtliche Vorprüfung nicht unerheblich.

Die Abwägung, die im Kontext der vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt wurde, hat ergeben, dass das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme auf den in der Rechtsverordnung umgrenzten Flächen erfordert.

Das Strukturkonzept umfasst noch alle Flächen bzw. Grundstücke, die Gegenstand der vorbereitenden Untersuchungen waren. Teilflächen bzw. Grundstücke davon - insbesondere in den Randbereichen - wurden nicht in den städtebaulichen Entwicklungsbereich einbezogen, da sie auf Basis der vorgenommenen Abwägung aus verschiedenen Gründen zur Erreichung der Entwicklungsziele nicht erforderlich sind (Verhältnismäßigkeit bzw. Kompensationsmöglichkeiten an anderer Stelle, kleinteilige Betriebsnotwendigkeit von Bahnflächen, Beibehaltung des Bestandes bzw. Fortführung der bisherigen Nutzung, Erreichen der Entwicklungsziele durch andere Instrumente).

(Vgl. ausführlich Kapitel 8 und 9.10 der Anlage 1)

## **2. Zu § 2**

Gemäß § 27 Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) ist in der Rechtsverordnung auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 BauGB, § 32 Abs. 2 AGBauGB) hinzuweisen. Die Verletzung ist bei der für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen geltend zu machen. In der Bekanntmachung der Rechtsverordnung, die den städtebaulichen Entwicklungsbereich förmlich festlegt, ist gemäß § 169 Abs. 8 Satz 3 BauGB auch auf die Genehmigungspflicht nach den §§ 144, 145 und 153 Abs. 2 BauGB hinzuweisen.

## **3. Zu § 3**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Rechtsverordnung.

## **B. Rechtsgrundlage**

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Dezember 2017 (GVBl. S. 664)

Verfassung von Berlin vom 23. November 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2016 (GVBl. S. 114)

### **C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und / oder Wirtschaftsunternehmen**

In einem förmlich festgelegten städtebaulichen Entwicklungsbereich müssen die durch die Gesamtmaßnahme ausgelösten und realisierten Mehrwerte der privaten Grundstücke vollständig von der Gemeinde abgeschöpft werden, entweder durch erforderliche Grundstücksankäufe zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert und Wiederveräußerung zum Endwert bzw. durch Erbbaurechtsvergaben oder durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen spätestens nach Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Sollte sich nach Beendigung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein positives Saldo durch die Einnahmen ergeben, ist dieses an die (vorherigen) Grundstückseigentümerinnen und –eigentümer gemäß dem Flächenschlüssel zu verteilen (vgl. §§ 153 – 156a i. V. m. § 169 Abs. 1 Nr. 6 und 7 BauGB).

Nachteilige Kostenauswirkungen für Privathaushalte und / oder Wirtschaftsunternehmen, die durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme verursacht werden bzw. entwicklungsbedingt sind, wie z. B. die Festlegung einer Nutzung auf einem privaten Grundstück, die nicht wirtschaftlich ist, oder erforderliche Betriebsverlagerungen, werden aus den Mitteln der Entwicklungsmaßnahme entschädigt bzw. refinanziert (vgl. Kapitel 10 – Kosten- und Finanzierungsübersicht der Anlage 1).

### **D. Gesamtkosten**

Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen war eine vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) für die Gesamtmaßnahme auf Grundlage eines groben Zeit-Maßnahmenplans (ZMP).

Danach betragen die Gesamtkosten für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ca. 276,4 Mio. €. Einschließlich der zwar durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ausgelösten, aber nicht auf die Maßnahme anzurechnenden Kosten in Höhe von ca. 194,8 Mio. € (übergeordnete Anteile an Erschließung und Gemeinbedarfseinrichtungen) ergeben sich Gesamtkosten in Höhe 471,2 Mio. € (vgl. ausführlich Kapitel 10 der Anlage 1 sowie Anlage 1).

### **E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg**

Keine

### **F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung**

#### **a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:**

Die Gesamtkosten für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme betragen ca. 276,4 Mio. €. Diesen stehen erwartbare Einnahmen in Höhe von insgesamt ca. 131,4 Mio. € gegenüber. Abhängig von dem Zeitpunkt des Eingangs der Einnahmen wird ein entsprechender Einnahmetitel im Kapitel 1240 im Rahmen der Haushaltswirtschaft oder im kommenden Doppelhaushaltsplan 2022 / 2023 eingerichtet werden. Entsprechend werden zur Ausfinanzierung der Gesamtmaßnahme voraussichtlich Mittel des Landes Berlin in Höhe von ca. 145,0 Mio. € erforderlich (jeweils Kostenstand Ende 2019 / Anfang 2020; vgl. ausführlich Kapitel 10 der Anlage 1). Die entsprechenden voraussichtlich bis 2023 anfallenden Ausgaben sind im Doppelhaushalt 2020 / 2021 und im Investitionsprogramm 2019 – 2023 im Kapitel 1240, Titel 89385 berücksichtigt.

Zur Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich Querungsbauwerk der Bahnanlagen sollen die erforderlichen Planungskosten (Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerk) – vorbehaltlich der Aufnahme der Maßnahme in die Investitionsplanung 2021 - 2025 - ab dem Jahr 2022 aus Kapitel 0740 – Tiefbau – ,Titel 54040 – Bauvorbereitungsmittel finanziert werden.

Die für die Realisierung der Maßnahme erforderlichen Baumittel werden nach derzeitigem Kenntnisstand ab 2024 benötigt und im Rahmen der kommenden Investitionsplanung 2021 – 2025 angemeldet werden. Die Kosten sind in der vorläufigen KoFi mit rund 38 Mio. € grob geschätzt.

Sobald die Konzeption für die Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich Querungsbauwerk hinreichend konkretisiert vorliegt, sind auf Grundlage der Erkenntnisse Priorisierungsentscheidungen zu treffen, um die notwendigen Vorbereitungen und Schritte zur Umsetzung der Vorhaben vorzunehmen und Investitionsmittel im Rahmen der Aufstellung künftiger Investitionsplanungen entsprechend berücksichtigen zu können.

#### **b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:**

Die personelle Aufgabenwahrnehmung für die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist im Rahmen des vorhandenen Personalbestandes sichergestellt.

Die personelle Aufgabenwahrnehmung für die Planung und den Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich Querungsbauwerk erfolgt nach erforderlicher Projektpriorisierung im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten.

#### **G. Flächenmäßige Auswirkungen**

Mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick werden brachliegende Flächen für eine städtische Nutzung reaktiviert. Neue Siedlungsflächen werden nicht in Anspruch genommen.

#### **H. Auswirkungen auf die Umwelt**

Durch die Reaktivierung der brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes Köpenick entstehen planungs-, naturschutz und waldrechtliche Ausgleichserfordernisse. Diese können nach derzeitigem Stand insbesondere durch geeignete Maßnahmen im Entwicklungsgebiet selbst sowie auf angrenzenden bzw. benachbarten Flächen umgesetzt werden.

Neben der Landschaftsökologie beinhalten das Regenwassergrobkonzept sowie die konzeptionellen Ansätze zu Energie und Mobilität zentrale Elemente für den Klimaschutz und die Klimaanpassung für das neue Stadtquartier. Im weiteren Planungsprozess werden Klimaschutz und Klimaanpassung integraler Bestandteil der Rahmenplanung. Ziele sind die Klimaneutralität bzw. positive Klimabilanzen für die räumlichen und sektoralen Komponenten des Entwicklungsgebiets.

Ein Grobkonzept für die Regenwasserbewirtschaftung in dem neuen Stadtquartier wurde bereits frühzeitig in den Planungsprozess integriert. Damit wird aufgezeigt, dass die weitgehend lokale Bewirtschaftung des Regenwassers auf der Fläche des Entwicklungsgebiets grundsätzlich möglich ist.

In einem integrierten Energiekonzept sollen Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit in dem Entwicklungsgebiet nach dem neuesten Stand der Technik sowie in Pilotprojekten realisiert werden. Grundprinzip des Energiekonzeptes ist eine dezentrale Organisation in zwei

getrennten Nahwärmenetzen, die durch schadstoffarme gasbetriebene Blockheizkraftwerke (BHKW) mit Wärme- und Strom versorgt werden und für technologische Entwicklungen aufgrund eines modularen Aufbaus offen sind.

Bestandteil des Konzeptes für die städtebauliche Entwicklung wird ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept, das auch übergeordnete Vorgaben und Ansätze mit den konkreten Anforderungen für das Gebiet verknüpft und die Instrumente und Handlungsansätze für die Umsetzung beinhaltet. Die als erste Basis vorliegenden konzeptionellen Ansätze für die Mobilität in dem neuen Stadtquartier umfassen - neben Maßnahmen, die nicht unmittelbar im Zuge der künftigen Gebietsentwicklung beeinflusst bzw. gesteuert werden können, wie insbesondere die Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs - vor allem gebietsbezogene Handlungsfelder.

(Vgl. ausführlich Kapitel 8 der Anlage 1)

Berlin, den 12.05.2020

Der Senat von Berlin

Michael Müller

.....  
Regierender Bürgermeister

Katrin Lompscher

.....  
Senatorin für  
Stadtentwicklung und Wohnen

## I. Gegenüberstellung der Verordnungstexte

Entfällt

## II. Wortlaut der zitierten Rechtsvorschriften

### **Baugesetzbuch (BauGB)**

vom 23. Juni 1960 in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634):

### **§ 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung**

(1) Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe dieses Gesetzbuchs vorzubereiten und zu leiten.

(2) Bauleitpläne sind der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan).

(3) Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Auf die Aufstellung von Bauleitplänen und städtebaulichen Satzungen besteht kein Anspruch; ein Anspruch kann auch nicht durch Vertrag begründet werden.

(4) Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.

(5) Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.

(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:

1. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,

2. die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen kostensparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung,

3. die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung,

4. die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche,

5. die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,

6. Die von den Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge,

7. die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere

a) die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,



- b) die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,
- c) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,
- d) umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
- e) die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,
- f) die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,
- g) die Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts,
- h) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,
- i) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d,
- j) unbeschadet des § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den Buchstaben a bis d und i,

#### 8. die Belange

- a) der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung,
- b) der Land- und Forstwirtschaft,
- c) der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,
- d) des Post- und Telekommunikationswesens,
- e) der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit,
- f) der Sicherung von Rohstoffvorkommen,

9. die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,

10. die Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes sowie der zivilen Anschlussnutzung von Militärliegenschaften,

11. die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,

12. die Belange des Küsten- oder Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden,

13. die Belange von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung.

(7) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

(8) Die Vorschriften dieses Gesetzbuchs über die Aufstellung von Bauleitplänen gelten auch für ihre Änderung, Ergänzung und Aufhebung.

### **§ 144 Genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge**

(1) Im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet bedürfen der schriftlichen Genehmigung der Gemeinde

- 1. die in § 14 Absatz 1 bezeichneten Vorhaben und sonstigen Maßnahmen;
- 2. Vereinbarungen, durch die ein schuldrechtliches Vertragsverhältnis über den Gebrauch oder die Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils auf bestimmte Zeit von mehr als einem Jahr eingegangen oder verlängert wird.

(2) Im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet bedürfen der schriftlichen Genehmigung der Gemeinde

1. die rechtsgeschäftliche Veräußerung eines Grundstücks und die Bestellung und Veräußerung eines Erbbaurechts;
2. die Bestellung eines das Grundstück belastenden Rechts; dies gilt nicht für die Bestellung eines Rechts, das mit der Durchführung von Baumaßnahmen im Sinne des § 148 Absatz 2 im Zusammenhang steht;
3. ein schuldrechtlicher Vertrag, durch den eine Verpflichtung zu einem der in Nummer 1 oder 2 genannten Rechtsgeschäfte begründet wird; ist der schuldrechtliche Vertrag genehmigt worden, gilt auch das in Ausführung dieses Vertrags vorgenommene dingliche Rechtsgeschäft als genehmigt;
4. die Begründung, Änderung oder Aufhebung einer Baulast;
5. die Teilung eines Grundstücks.

(3) Die Gemeinde kann für bestimmte Fälle die Genehmigung für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet oder Teile desselben allgemein erteilen; sie hat dies ortsüblich bekannt zu machen.

(4) Keiner Genehmigung bedürfen

1. Vorhaben und Rechtsvorgänge, wenn die Gemeinde oder der Sanierungsträger für das Treuhandvermögen als Vertragsteil oder Eigentümer beteiligt ist;
2. Rechtsvorgänge nach Absatz 2 Nummer 1 bis 3 zum Zwecke der Vorwegnahme der gesetzlichen Erbfolge;
3. Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 1, die vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets baurechtlich genehmigt worden sind, Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 1, von denen die Gemeinde nach Maßgabe des Bauordnungsrechts Kenntnis erlangt hat und mit deren Ausführung vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre hätte begonnen werden dürfen, sowie Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung;
4. Rechtsvorgänge nach Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2, die Zwecken der Landesverteidigung dienen;
5. der rechtsgeschäftliche Erwerb eines in ein Verfahren im Sinne des § 38 einbezogenen Grundstücks durch den Bedarfsträger.

## **§ 145 Genehmigung**

(1) Die Genehmigung wird durch die Gemeinde erteilt; § 22 Absatz 5 Satz 2 bis 5 ist entsprechend anzuwenden. Ist eine baurechtliche Genehmigung oder an ihrer Stelle eine baurechtliche Zustimmung erforderlich, wird die Genehmigung durch die Baugenehmigungsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde erteilt. Im Falle des Satzes 2 ist über die Genehmigung innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der Baugenehmigungsbehörde zu entscheiden; § 22 Absatz 5 Satz 3 bis 6 ist mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass die Genehmigungsfrist höchstens um zwei Monate verlängert werden darf.

(2) Die Genehmigung darf nur versagt werden, wenn Grund zur Annahme besteht, dass das Vorhaben, der Rechtsvorgang einschließlich der Teilung eines Grundstücks oder die damit erkennbar bezweckte Nutzung die Durchführung der Sanierung unmöglich machen oder wesentlich erschweren oder den Zielen und Zwecken der Sanierung zuwiderlaufen würde.

(3) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die wesentliche Erschwerung dadurch beseitigt wird, dass die Beteiligten für den Fall der Durchführung der Sanierung für sich und ihre Rechtsnachfolger

1. in den Fällen des § 144 Absatz 1 Nummer 1 auf Entschädigung für die durch das Vorhaben herbeigeführten Werterhöhungen sowie für werterhöhende Änderungen, die auf Grund der mit dem Vorhaben bezweckten Nutzung vorgenommen werden, verzichten;
2. in den Fällen des § 144 Absatz 1 Nummer 2 oder Absatz 2 Nummer 2 oder 3 auf Entschädigung für die Aufhebung des Rechts sowie für werterhöhende Änderungen verzichten, die auf Grund dieser Rechte vorgenommen werden.

(4) Die Genehmigung kann unter Auflagen, in den Fällen des § 144 Absatz 1 auch befristet oder bedingt erteilt werden. § 51 Absatz 4 Satz 2 und 3 ist entsprechend anzuwenden. Die Genehmigung kann auch vom Abschluss eines städtebaulichen Vertrags abhängig gemacht werden, wenn dadurch Versagungsgründe im Sinne des Absatzes 2 ausgeräumt werden.

(5) Wird die Genehmigung versagt, kann der Eigentümer von der Gemeinde die Übernahme des Grundstücks verlangen, wenn und soweit es ihm mit Rücksicht auf die Durchführung der Sanierung wirtschaftlich nicht mehr zuzumuten ist, das Grundstück zu behalten oder es in der bisherigen oder einer anderen zulässigen Art zu nutzen. Liegen die Flächen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebs sowohl innerhalb als auch außerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets, kann der Eigentümer von der Gemeinde die Übernahme sämtlicher Grundstücke des Betriebs verlangen, wenn die Erfüllung des Übernahmeverlangens für die Gemeinde keine unzumutbare Belastung bedeutet; die Gemeinde kann sich auf eine unzumutbare Belastung nicht berufen, soweit die außerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets gelegenen Grundstücke nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden können. Kommt eine Einigung über die Übernahme nicht zustande, kann der Eigentümer die Entziehung des Eigentums an dem Grundstück verlangen. Für die Entziehung des Eigentums sind die Vorschriften des Fünften Teils des Ersten Kapitels entsprechend anzuwenden. § 43 Absatz 1, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden.

(6) § 22 Absatz 6 ist entsprechend anzuwenden. Ist eine Genehmigung allgemein erteilt oder nicht erforderlich, hat die Gemeinde darüber auf Antrag eines Beteiligten ein Zeugnis auszustellen.

### **§ 153 Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen, Kaufpreise, Umlegung**

(1) Sind auf Grund von Maßnahmen, die der Vorbereitung oder Durchführung der Sanierung im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet dienen, nach den Vorschriften dieses Gesetzbuchs Ausgleichs- oder Entschädigungsleistungen zu gewähren, werden bei deren Bemessung Werterhöhungen, die lediglich durch die Aussicht auf die Sanierung, durch ihre Vorbereitung oder ihre Durchführung eingetreten sind, nur insoweit berücksichtigt, als der Betroffene diese Werterhöhungen durch eigene Aufwendungen zulässigerweise bewirkt hat. Änderungen in den allgemeinen Wertverhältnissen auf dem Grundstücksmarkt sind zu berücksichtigen.

(2) Liegt bei der rechtsgeschäftlichen Veräußerung eines Grundstücks sowie bei der Bestellung oder Veräußerung eines Erbbaurechts der vereinbarte Gegenwert für das Grundstück oder das Recht über dem Wert, der sich in Anwendung des Absatzes 1 ergibt, liegt auch hierin eine wesentliche Erschwerung der Sanierung im Sinne des § 145 Absatz 2. Dies gilt nicht, wenn in den Fällen des § 154 Absatz 3 Satz 2 oder 3 die Verpflichtung zur Entrichtung des Ausgleichsbetrags erloschen ist.

(3) Die Gemeinde oder der Sanierungsträger darf beim Erwerb eines Grundstücks keinen höheren Kaufpreis vereinbaren, als er sich in entsprechender Anwendung des Absatzes 1 ergibt. In den Fällen des § 144 Absatz 4 Nummer 4 und 5 darf der Bedarfsträger keinen höheren Kaufpreis vereinbaren, als er sich in entsprechender Anwendung des Absatzes 1 ergibt.

(4) Bei der Veräußerung nach den §§ 89 und 159 Absatz 3 ist das Grundstück zu dem Verkehrswert zu veräußern, der sich durch die rechtliche und tatsächliche Neuordnung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets ergibt. § 154 Absatz 5 ist dabei auf den Teil des Kaufpreises entsprechend anzuwenden, der durch die Sanierung bedingten Werterhöhung des Grundstücks entspricht.

(5) Im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet sind

1. Absatz 1 auf die Ermittlung von Werten nach § 57 Satz 2 und im Falle der Geldabfindung nach § 59 Absatz 2 und 4 bis 6 sowie den §§ 60 und 61 Absatz 2 entsprechend anzuwenden;
2. Wertänderungen, die durch die rechtliche und tatsächliche Neuordnung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets eintreten, bei der Ermittlung von Werten nach § 57 Satz 3 und 4 und im Falle des Geldausgleichs nach § 59 Absatz 2 sowie den §§ 60 und 61 Absatz 2 zu berücksichtigen; § 58 nicht anzuwenden.

## § 165 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

(1) Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Stadt und Land, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen, werden nach den Vorschriften dieses Teils vorbereitet und durchgeführt.

(2) Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nach Absatz 1 sollen Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde oder entsprechend der angestrebten Entwicklung des Landesgebiets oder der Region erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden.

(3) Die Gemeinde kann einen Bereich, in dem eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich als städtebaulichen Entwicklungsbereich festlegen, wenn

1. die Maßnahme den Zielen und Zwecken nach Absatz 2 entspricht,

2. das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen,

3. die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können oder Eigentümer der von der Maßnahme betroffenen Grundstücke unter entsprechender Berücksichtigung des § 166 Absatz 3 nicht bereit sind, ihre Grundstücke an die Gemeinde oder den von ihr beauftragten Entwicklungsträger zu dem Wert zu veräußern, der sich in Anwendung des § 169 Absatz 1 Nummer 6 und Absatz 4 ergibt,

die zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet ist.

Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

(4) Die Gemeinde hat vor der förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs die vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen oder zu veranlassen, die erforderlich sind, um Beurteilungsunterlagen über die Festlegungsvoraussetzungen nach Absatz 3 zu gewinnen. Die §§ 137 bis 141 sind entsprechend anzuwenden.

(5) Der städtebauliche Entwicklungsbereich ist so zu begrenzen, dass sich die Entwicklung zweckmäßig durchführen lässt. Einzelne Grundstücke, die von der Entwicklung nicht betroffen werden, können aus dem Bereich ganz oder teilweise ausgenommen werden. Grundstücke, die den in § 26 Nummer 2 und § 35 Absatz 1 Nummer 7 bezeichneten Zwecken dienen, die in § 26 Nummer 3 bezeichneten Grundstücke sowie Grundstücke, für die nach § 1 Absatz 2 des Landesbeschaffungsgesetzes ein Anhörungsverfahren eingeleitet worden ist, und bundeseigene Grundstücke, bei denen die Absicht, sie für Zwecke der Landesverteidigung zu verwenden, der Gemeinde bekannt ist, dürfen nur mit Zustimmung des Bedarfsträgers in den städtebaulichen Entwicklungsbereich einbezogen werden. Der Bedarfsträger soll seine Zustimmung erteilen, wenn auch bei Berücksichtigung seiner Aufgaben ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme besteht.

(6) Die Gemeinde beschließt die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs als Satzung (Entwicklungssatzung). In der Entwicklungssatzung ist der städtebauliche Entwicklungsbereich zu bezeichnen.

(7) Der Entwicklungssatzung ist eine Begründung beizufügen. In der Begründung sind die Gründe darzulegen, die die förmliche Festlegung des entwicklungsbedürftigen Bereichs rechtfertigen.

(8) Der Beschluss der Entwicklungssatzung ist ortsüblich bekannt zu machen. § 10 Absatz 3 Satz 2 bis 5 ist entsprechend anzuwenden. In der Bekanntmachung nach Satz 1 ist auf die Genehmigungspflicht nach den §§ 144, 145 und 153 Absatz 2 hinzuweisen. Mit der Bekanntmachung wird die Entwicklungssatzung rechtsverbindlich.

(9) Die Gemeinde teilt dem Grundbuchamt die rechtsverbindliche Entwicklungssatzung mit. Sie hat hierbei die von der Entwicklungssatzung betroffenen Grundstücke einzeln aufzuführen. Das Grundbuchamt hat in die Grundbücher dieser Grundstücke einzutragen, dass eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt wird (Entwicklungsvermerk). § 54 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

## **§ 169 Besondere Vorschriften für den städtebaulichen Entwicklungsbereich**

(1) Im städtebaulichen Entwicklungsbereich sind entsprechend anzuwenden

1. die §§ 137, 138 und 139 (Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen; Auskunftspflicht; Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger),
2. § 142 Absatz 2 (Ersatz- und Ergänzungsgebiete),
3. die §§ 144 und 145 (Genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge; Genehmigung),
4. die §§ 146 bis 148 (Durchführung; Ordnungsmaßnahmen; Baumaßnahmen),
5. die §§ 150 und 151 (Ersatz für Änderungen von Einrichtungen, die der öffentlichen Versorgung dienen; Abgaben- und Auslagenbefreiung),
6. § 153 Absatz 1 bis 3 (Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen; Kaufpreise),
7. die §§ 154 bis 156, ohne § 154 Absatz 2a (Ausgleichsbetrag des Eigentümers; Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag, Absehen; Überleitungsvorschriften zur förmlichen Festlegung),
8. §§ 162 bis 164 (Abschluss der Maßnahme),
9. die §§ 164a und 164b (Einsatz von Städtebauförderungsmitteln; Verwaltungsvereinbarung),
10. § 191 (Vorschriften über den Verkehr mit land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken).

(2) Die Vorschriften des Vierten Teils des Ersten Kapitels über die Bodenordnung sind im städtebaulichen Entwicklungsbereich nicht anzuwenden.

(3) Die Enteignung ist im städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Bebauungsplan zugunsten der Gemeinde oder des Entwicklungsträgers zur Erfüllung ihrer Aufgaben zulässig. Sie setzt voraus, dass der Antragsteller sich ernsthaft um den freihändigen Erwerb des Grundstücks zu angemessenen Bedingungen bemüht hat. Die §§ 85, 87, 88 und 89 Absatz 1 bis 3 sind im städtebaulichen Entwicklungsbereich nicht anzuwenden.

(4) Auf land- oder forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke ist § 153 Absatz 1 mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass in den Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat, der Wert maßgebend ist, der in vergleichbaren Fällen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt dort zu erzielen wäre, wo keine Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind.

(5) Die Gemeinde ist verpflichtet, Grundstücke, die sie zur Durchführung der Entwicklungsmaßnahme freihändig oder nach den Vorschriften dieses Gesetzbuchs erworben hat, nach Maßgabe der Absätze 6 bis 8 zu veräußern mit Ausnahme der Flächen, die als Baugrundstücke für den Gemeinbedarf oder als Verkehrs-, Versorgungs- oder Grünflächen in einem Bebauungsplan festgesetzt sind oder für sonstige öffentliche Zwecke oder als Austauschland oder zur Entschädigung in Land benötigt werden.

(6) Die Grundstücke sind nach ihrer Neuordnung und Erschließung unter Berücksichtigung weiter Kreise der Bevölkerung und unter Beachtung der Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme an Bauwillige zu veräußern, die sich verpflichten, dass sie die Grundstücke innerhalb angemessener Frist entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans und den Erfordernissen der Entwicklungsmaßnahme bebauen werden. Dabei sind zunächst die früheren Eigentümer zu berücksichtigen. Auf die Veräußerungspflicht ist § 89 Absatz 4 anzuwenden. Zur land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung festgesetzte Grundstücke sind Land- oder Forstwirten anzubieten, die zur Durchführung der Entwicklungsmaßnahme Grundstücke übereignet haben oder abgeben mussten.

(7) Die Gemeinde hat bei der Veräußerung dafür zu sorgen, dass die Bauwilligen die Bebauung in wirtschaftlich sinnvoller Aufeinanderfolge derart durchführen, dass die Ziele und Zwecke der städtebaulichen Entwicklung erreicht werden und die Vorhaben sich in den Rahmen der Gesamtmaßnahme einordnen. Sie hat weiter sicherzustellen, dass die neu geschaffenen baulichen Anlagen entsprechend den Zielen und Zwecken der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme dauerhaft genutzt werden.

(8) Zur Finanzierung der Entwicklung ist das Grundstück oder das Recht zu dem Verkehrswert zu veräußern, der sich durch die rechtliche und tatsächliche Neuordnung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs ergibt. § 154 Absatz 5 ist auf den Teil des Kaufpreises entsprechend anzuwenden, der durch die Entwicklung bedingten Werterhöhung des Grundstücks entspricht.

### **§ 214 Beachtlichkeit der Verletzung von Vorschriften über die Aufstellung des Flächennutzungsplans und der Satzungen; ergänzendes Verfahren**

(1) Eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften dieses Gesetzbuchs ist für die Rechtswirksamkeit des Flächennutzungsplans und der Satzungen nach diesem Gesetzbuch nur beachtlich, wenn

1. entgegen § 2 Absatz 3 die von der Planung berührten Belange, die der Gemeinde bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen, in wesentlichen Punkten nicht zutreffend ermittelt oder bewertet worden sind und wenn der Mangel offensichtlich und auf das Ergebnis des Verfahrens von Einfluss gewesen ist;

2. die Vorschriften über die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Absatz 2, § 4 Absatz 2, § 4a Absatz 3, Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 Satz 2, nach § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und 3, auch in Verbindung mit § 13a Absatz 2 Nummer 1 und § 13b, nach § 22 Absatz 9 Satz 2, § 34 Absatz 6 Satz 1 sowie § 35 Absatz 6 Satz 5 verletzt worden sind; dabei ist unbeachtlich, wenn

a) bei Anwendung der Vorschriften einzelne Personen, Behörden oder sonstige Träger öffentlicher Belange nicht beteiligt worden sind, die entsprechenden Belange jedoch unerheblich waren oder in der Entscheidung berücksichtigt worden sind,

b) einzelne Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, gefehlt haben,

c) (weggefallen)

d) bei Vorliegen eines wichtigen Grundes nach § 3 Absatz 2 Satz 1 nicht für die Dauer einer angemessenen längeren Frist ausgelegt worden ist und die Begründung für die Annahme des Nichtvorliegens eines wichtigen Grundes nachvollziehbar ist,

e) bei Anwendung des § 4a Absatz 4 Satz 1 der Inhalt der Bekanntmachung und die auszulegenden Unterlagen zwar in das Internet eingestellt, aber nicht über das zentrale Internetportal des Landes zugänglich sind,

f) bei Anwendung des § 13 Absatz 3 Satz 2 die Angabe darüber, dass von einer Umweltprüfung abgesehen wird, unterlassen wurde oder

g) bei Anwendung des § 4a Absatz 3 Satz 4 oder des § 13, auch in Verbindung mit § 13a Absatz 2 Nummer 1 und § 13b, die Voraussetzungen für die Durchführung der Beteiligung nach diesen Vorschriften verkannt worden sind;

3. die Vorschriften über die Begründung des Flächennutzungsplans und der Satzungen sowie ihrer Entwürfe nach §§ 2a, 3 Absatz 2, § 5 Absatz 1 Satz 2 Halbsatz 2 und Absatz 5, § 9 Absatz 8 und § 22 Absatz 10 verletzt worden sind; dabei ist unbeachtlich, wenn die Begründung des Flächennutzungsplans oder der Satzung oder ihr Entwurf unvollständig ist; abweichend von Halbsatz 2 ist eine Verletzung von Vorschriften in Bezug auf den Umweltbericht unbeachtlich, wenn die Begründung hierzu nur in unwesentlichen Punkten unvollständig ist;

4. ein Beschluss der Gemeinde über den Flächennutzungsplan oder die Satzung nicht gefasst, eine Genehmigung nicht erteilt oder der mit der Bekanntmachung des Flächennutzungsplans oder der Satzung verfolgte Hinweiszweck nicht erreicht worden ist.

Soweit in den Fällen des Satzes 1 Nummer 3 die Begründung in wesentlichen Punkten unvollständig ist, hat die Gemeinde auf Verlangen Auskunft zu erteilen, wenn ein berechtigtes Interesse dargelegt wird.

(2) Für die Rechtswirksamkeit der Bauleitpläne ist auch unbeachtlich, wenn

1. die Anforderungen an die Aufstellung eines selbständigen Bebauungsplans (§ 8 Absatz 2 Satz 2) oder an die in § 8 Absatz 4 bezeichneten dringenden Gründe für die Aufstellung eines vorzeitigen Bebauungsplans nicht richtig beurteilt worden sind;

2. § 8 Absatz 2 Satz 1 hinsichtlich des Entwickelns des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan verletzt worden ist, ohne dass hierbei die sich aus dem Flächennutzungsplan ergebende geordnete städtebauliche Entwicklung beeinträchtigt worden ist;

3. der Bebauungsplan aus einem Flächennutzungsplan entwickelt worden ist, dessen Unwirksamkeit sich wegen Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften einschließlich des § 6 nach Bekanntmachung des Bebauungsplans herausstellt;

4. im Parallelverfahren gegen § 8 Absatz 3 verstoßen worden ist, ohne dass die geordnete städtebauliche Entwicklung beeinträchtigt worden ist.

(2a) Für Bebauungspläne, die im beschleunigten Verfahren nach § 13a, auch in Verbindung mit § 13b, aufgestellt worden sind, gilt ergänzend zu den Absätzen 1 und 2 Folgendes:

1. (weggefallen)

2. Das Unterbleiben der Hinweise nach § 13a Absatz 3 ist für die Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans unbeachtlich.

3. Beruht die Feststellung, dass eine Umweltprüfung unterbleiben soll, auf einer Vorprüfung des Einzelfalls nach § 13a Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, gilt die Vorprüfung als ordnungsgemäß durchgeführt, wenn sie entsprechend den Vorgaben von § 13a Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 durchgeführt worden ist und ihr Ergebnis nachvollziehbar ist; dabei ist unbeachtlich, wenn einzelne Behörden oder sonstige Träger öffentlicher Belange nicht beteiligt worden sind; andernfalls besteht ein für die Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans beachtlicher Mangel.

4. Die Beurteilung, dass der Ausschlussgrund nach § 13a Absatz 1 Satz 4 nicht vorliegt, gilt als zutreffend, wenn das Ergebnis nachvollziehbar ist und durch den Bebauungsplan nicht die Zulässigkeit von Vorhaben nach Spalte 1 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung begründet wird; andernfalls besteht ein für die Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans beachtlicher Mangel.

(3) Für die Abwägung ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Flächennutzungsplan oder die Satzung maßgebend. Mängel, die Gegenstand der Regelung in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 sind, können nicht als Mängel der Abwägung geltend gemacht werden; im Übrigen sind Mängel im Abwägungsvorgang nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind.

(4) Der Flächennutzungsplan oder die Satzung können durch ein ergänzendes Verfahren zur Behebung von Fehlern auch rückwirkend in Kraft gesetzt werden.

## **Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB)**

in der Fassung vom 7. November 1999, letzte Änderung: § 30 neu gefasst durch Artikel 1 des Gesetzes vom 06.12.2017 (GVBl. S. 664):

### **§ 27 Städtebauliche Entwicklungsbereiche**

(1) An die Stelle von Satzungen nach § 165 Abs. 6 und nach § 169 Abs. 1 Nr. 8 in Verbindung mit § 162 Abs. 2 Satz 1 des Baugesetzbuchs treten Rechtsverordnungen des Senats. Mit dem Inkrafttreten der Rechtsverordnung werden die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs oder deren Aufhebung rechtsverbindlich. § 162 Abs. 2 Satz 3 und 4 des Baugesetzbuchs findet keine Anwendung. In der Rechtsverordnung ist auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 des Baugesetzbuchs, § 32 Abs. 2 dieses Gesetzes) hinzuweisen. Die Verletzung ist bei der für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zuständigen Senatsverwaltung geltend zu



machen. In der Rechtsverordnung, die den städtebaulichen Entwicklungsbereich förmlich festlegt, ist auch auf die Genehmigungspflicht nach den §§ 144 , 145 und 153 Abs. 2 des Baugesetzbuchs hinzuweisen.

(2) Die Entwicklungsmaßnahme ist vorzusehen für Bereiche, deren erstmalige Entwicklung oder Umstrukturierung einer integrierten Gesamtmaßnahme bedarf, zügig durchgeführt werden muss und eine besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung Berlins hat.

(3) Die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen ( §§ 165 bis 171 des Baugesetzbuchs ) wird von der für das Bauwesen zuständigen Senatsverwaltung wahrgenommen. Die Bezirke sind zu beteiligen. Einzelne Aufgaben können auf die Bezirke übertragen werden.

(4) Die entwicklungsrechtliche Entscheidung nach § 169 Abs. 1 Nr. 3 des Baugesetzbuchs trifft die für das Bauwesen zuständige Senatsverwaltung unabhängig von der Zuständigkeit für den Erlass des Verwaltungsakts.

### **§ 32 Geltendmachung von Verfahrens- und Formmängeln**

(1) Die Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften dieses Gesetzes wird für die Wirksamkeit des Flächennutzungsplans unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb von einem Jahr seit der Bekanntmachung der Zustimmung des Abgeordnetenhauses zum Flächennutzungsplan geltend gemacht worden ist. Der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen.

(2) Die Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften dieses Gesetzes wird für die Rechtswirksamkeit der Rechtsverordnungen unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb von einem Jahr seit der Verkündung der Rechtsverordnung schriftlich geltend gemacht worden ist. Der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die für die Bekanntmachung oder die Verkündung geltenden Vorschriften verletzt worden sind.



# Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Ausführliche Begründung zur förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs  
ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Februar 2020

## **Ausführliche Begründung zur förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs ehemaliger Güterbahnhof Köpenick**

### **Impressum**

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Referat IV D Wohnungsneubau – Projektmanagement und Bauleitplanung

Württembergische Straße 6

10707 Berlin

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	6
2	Vorgaben / Handlungsauftrag der Verwaltung und Verfahrensschritte .....	8
3	Lage und besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung .....	13
4	Ausgangssituation .....	15
4.1	Aktuelle städtebauliche Situation .....	15
4.2	Quartiersbezogene Bevölkerungsstruktur und -entwicklung.....	17
4.3	Gesamtstädtische Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsmarkt .....	18
4.4	Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur .....	21
4.5	Soziale Einrichtungen.....	23
4.6	Verkehrssituation und Erschließung .....	23
4.7	Technische Infrastruktur.....	26
4.8	Grün- und Freiraumstruktur / -versorgung .....	26
4.9	Arten- und Biotopbestand .....	27
4.10	Bodenverhältnisse und Topographie .....	28
4.11	Altlasten.....	28
4.12	Luft und Klima .....	29
4.13	Lärmimmissionen .....	30
4.14	Grundeigentumsstruktur und Pachtverhältnisse .....	30
5	Rahmenvorgaben zur Gebietsentwicklung .....	33
5.1	Prüfung der planerischen Vorgaben und Rahmenbedingungen.....	33
5.2	Planungsrechtliche Vorgaben .....	33
5.3	Wohnungsprogramm.....	37
5.4	Gewerbeentwicklungsplanung .....	39
5.5	Einzelhandelsentwicklungsplanung .....	40
5.6	Entwicklungsplanung für die soziale Infrastruktur .....	41
5.7	Verkehrsentwicklungsplanung .....	42
5.8	Landschaftsplanung und naturschutzrechtliche Vorgaben .....	44
6	Ziele der Gebietsentwicklung .....	45
7	Beteiligung an der Planung .....	47
7.1	Beteiligungsprozess .....	47
7.2	Beteiligung der Betroffenen und Erkundung der Mitwirkungsbereitschaft .....	48
7.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	57
7.4	Beteiligung der Öffentlichkeit .....	63
8	Rahmenkonzept .....	67
8.1	Strukturkonzept .....	67
8.2	Konzeptionelle Ansätze .....	73

9	Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs .....	82
9.1	Anforderungen an die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs	82
9.2	Städtebaulicher Handlungsbedarf .....	82
9.4	Ortsteil bzw. Teil des Gemeindegebietes .....	84
9.5	Besondere Bedeutung der Maßnahme .....	85
9.6	Städtebauliche Neuordnung .....	86
9.8	Subsidiarität des Entwicklungsrechts .....	91
9.9	Gewährleistung der zügigen Durchführung .....	97
9.10	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange .....	99
10	Kosten- und Finanzierungsübersicht .....	105
10.1	Grundlagen der Kosten- und Finanzierungsplanung .....	106
10.2	Zeit- / Maßnahmenplan .....	107
10.4	Ermittlung der Bodenwerte .....	111
10.5	Finanzierung der Planungs-, Vorbereitungs- und Durchführungskosten .....	112
10.6	Kosten- und Finanzierungsplan .....	113
10.7	Sicherung der Finanzierung .....	116

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1	Flächenbilanz: Grundfläche in m <sup>2</sup>	75
Tabelle 2	Flächenbilanz: Bruttogeschossfläche (Neubau) in m <sup>2</sup>	75
Tabelle 3	Flächenbilanz: Gemeinbedarf (Anzahl / Fläche) in m <sup>2</sup>	75
Tabelle 4	Übersicht Zeit- und Maßnahmenplan (ZMP) städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SenStadtWohn 2019)	110
Tabelle 5	Kosten- und Finanzierungsübersicht – Einnahmen (Stand August 2019, UrbanPlan)	117
Tabelle 6	Kosten- und Finanzierungsübersicht – Ausgaben (Stand August 2019, UrbanPlan)	118

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Neue Berliner Stadtquartiere (SenStadtWohn 2019) .....	6
Abb. 2: Begrenzung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs (SenStadtWohn 2020)....	10
Abb. 3: Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen Blick Richtung Südosten (Laubner 2019) .....	13
Abb. 4: Lage des Gebiets (SenStadtWohn 2020).....	14
Abb. 5: Städttebauliche Struktur des Gebiets (SenStadtWohn 2019) .....	15
Abb. 6: Erweitertes Analysegebiet (UrbanPlan 2018).....	17
Abb. 7: Mengengerüst Neubaubedarf (und Neubaupotential bis 2030) (SenStadtWohn 2019) .....	20
Abb. 8: Übergeordnetes Straßennetz im Bestand (SenUVK 2017 / IVAS 2018) .....	24
Abb. 9: Grün- und Freiflächenbestand (Gruppe F / Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand 2018) .....	26
Abb. 10: Zusammenfassung der Ergebnisse für die untersuchten Rasterfelder (IUP Ingenieure 2018) .....	28
Abb. 11: Flächennutzungsplan Berlin (FNP) (Geoportal Berlin 2019).....	33
Abb. 12: Planungsrechtliche Einordnung (bis ca. 100 m um das Untersuchungsgebiet, SenStadtWohn II C 2019) .....	34
Abb. 13: Plan zum Freistellungsantrag in drei Stufen (UrbanPlan 2019) .....	35
Abb. 14: Denkmalgeschützte Bauten und Gesamtanlagen (SenKultEuropa, Denkmalliste Berlin 2019) .....	37
Abb. 15: Potentielle ISS-Standorte (UrbanPlan 2019).....	41
Abb. 16: Ausbauplanung für übergeordnetes Straßennetz (Bezirk Treptow-Köpenick / IVAS / UrbanPlan 2018) .....	43
Abb. 17: Planungs- und Beteiligungsprozesse (UrbanPlan 2019).....	48
Abb. 18: Betroffenenbeteiligung – räumliche Verteilung der Grundstücke (SenStadtWohn 2019) .....	49
Abb. 19: Betroffenenbeteiligung – räumliche Verteilung der Vermietung und Verpachtung (SenStadtWohn 2019).....	55
Abb. 20: Strukturkonzept, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019) .....	66
Abb. 21: Ausbauplanung der Deutschen Bahn AG am Bahnhof Köpenick (UrbanPlan 2017) .....	67
Abb. 22: Geplante Schulstandorte (UrbanPlan 2017).....	68
Abb. 23: Geplante Gewerbestandorte (UrbanPlan 2017) .....	69
Abb. 24: Geplante Wohnungsbaustandorte und Freiflächenentwicklung (UrbanPlan 2017) .....	70
Abb. 25: Geplante Trassenführung der Ostumfahrung Bahnofsstraße (UrbanPlan 2017) 71	
Abb. 26: Städttebauliche Ideenskizze als Testentwurf, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)72	
Abb. 27: Geplante Gemeinbedarfstandorte (UrbanPlan 2019).....	76
Abb. 28: Realisierungsstufen (UrbanPlan 2019).....	81
Abb. 29: Grundstücksflächen, die nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden (UrbanPlan 2020) .....	104

## 1 Einleitung

Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick wird einschließlich angrenzender Flächen als städtebaulicher Entwicklungsbereich gemäß § 165 Baugesetzbuch (BauGB) festgelegt.

Am 22. April 2016 hat der Senat von Berlin die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Flächen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB beschlossen. Die vorbereitenden Untersuchungen wurden über einen Zeitraum von ca. 2 ½ Jahren von August 2016 bis Ende des Jahres 2018 durchgeführt und einschließlich der Erstellung des Berichts über die vorbereitenden Untersuchungen Ende des Jahres 2019 abgeschlossen.<sup>1</sup> Gegenstand war die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick einschließlich angrenzender Flächen gemäß § 165 ff. BauGB vorliegen.

Ziele für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Bereiche sind die Entwicklung eines urbanen Wohnungsbauswerpunkts mit ca. 1.800 Wohnungen, von denen 40 % förderfähig sind. Teil der Entwicklung ist die Qualifizierung des bestehenden Gewerbestandorts im Südosten des Areals sowie die gebietsübergreifende Schaffung von Schulen und weiteren Gemeinbedarfseinrichtungen. Im Zuge der Entwicklung sollen darüber hinaus eine Umfahrung des bezirklichen Hauptzentrums an der Bahnhofstraße durch das Gebiet sowie die Integration des S- und künftigen Regionalbahnhofs Köpenick umgesetzt werden.

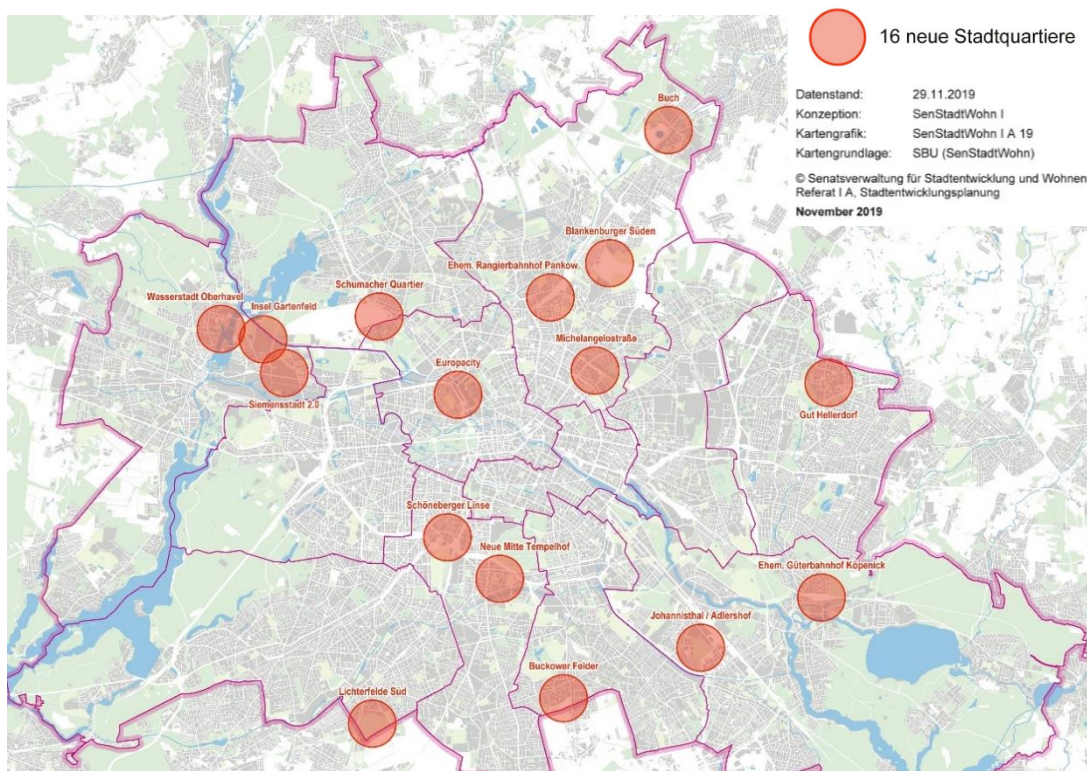


Abb. 1: Neue Berliner Stadtquartiere (SenStadtWohn 2019)

<sup>1</sup> Seit Fertigstellung des Berichts über die vorbereitenden Untersuchungen hat SenStadtWohn bereits vielfältige und erforderliche Aktivitäten zur Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchgeführt. Dazu gehörten neben der Beauftragung des treuhänderischen Entwicklungsträgers und des Planungsdienstleisters nach einer europaweiten Ausschreibung, die Vorbereitung von Grundstücksankäufen, die Aufstellung des Bebauungsplanes für die geplante Grundschule im Norden, die Strukturierung des Gesamtprojektes, die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG sowie die Vorbereitung von vorgezogenen Ordnungsmaßnahmen.



Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick ist eines von inzwischen 16<sup>2</sup> neuen Stadtquartieren mit Schwerpunkt Wohnungsbau (vgl. Abb. 1). Durch die Gebietsentwicklung, zu der auch die Neuordnung von untergenutzten gewerblich geprägten Randbereichen im Süden gehört, kann mit einem Potential für ca. 1.800 Wohnungen ein wichtiger Beitrag zur Deckung des gesamtstädtisch vorhandenen dringenden Bedarfs an bezahlbarem Wohnraum sowie des bezirksweiten Bedarfs an Arbeitsstätten und Gemeinbedarfseinrichtungen, wie insbesondere Schulen, geleistet werden. Zudem wird die Revitalisierung des seit Anfang der 1990er Jahre brachliegenden großen ehemaligen Güterbahnhofsareals mit einer umfassenden Reparatur des vorhandenen Stadtgefüges einhergehen.

Für die die Anwendung des Instrumentariums der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB müssen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Im Einzelnen sind dies:

- Das Gebiet kann im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden und hat damit eine besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde.
- Das Wohl der Allgemeinheit erfordert die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und / oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen.
- Die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme müssen innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet sein.
- Die öffentlichen und privaten Belange müssen gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden.

Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen ist, dass die Voraussetzungen und Erfordernisse für die gesetzliche Festlegung als städtebaulicher Entwicklungsbereich für das in der Rechtsverordnung bezeichnete Gebiet vorliegen.

Am 1. Oktober 2019 hat der Senat von Berlin den Bericht über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen und die beabsichtigte Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme einschließlich der damit verbundenen Finanzierung durch den Landeshaushalt beschlossen. Der Beschluss wurde dem Abgeordnetenhaus am 16. Oktober 2019 zur Kenntnisnahme vorgelegt<sup>3</sup>.

Die vorliegende ausführliche Begründung zur Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick basiert auf dem Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen. Die Begründung konzentriert sich auf die Darstellung der städtebaulichen Erforderlichkeit für den Erlass der Rechtsverordnung über die Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, deren planungsrechtliche Begründung einschließlich der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange und die städtebauliche Abwägung. Die ausführliche Begründung gliedert sich ab Kapitel 4 in Anlehnung an den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen:

---

2 Mit dem Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt aus April 2016 wurden zunächst elf neue Stadtquartiere beschlossen. Mit dem Senatsbeschluss über die Beschleunigung des Wohnungsbauprogramms aus September 2018 kamen drei, mit dem Senatsbeschluss über den Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (STEP Wohnen 2030) im August 2019 noch einmal zwei neue Stadtquartiere zu der Gebietskulisse hinzu.

3 Siehe Abgeordnetenhaus Berlin Drucksache 18/2269 S. 1 - 316 vom 15.10.2019: Bericht über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Bereiche zur beabsichtigten Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Baugesetzbuch (BauGB). Online: <http://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/DruckSachen/d18-2269.pdf> (letzter Zugriff: 16.03.2020)

- Ausgangssituation / Analyse (Kapitel 4),
- Rahmenvorgaben (Kapitel 5),
- Ziele für die Gebietsentwicklung (Kapitel 6),
- Ergebnisse der Betroffenen-, Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 7),
- Konzept (Kapitel 8),
- Rechtliche Begründung und Prüfung (Kapitel 9),
- Finanzierung als zentrale Voraussetzung für die zügige Durchführung (Kapitel 10).

Die Kapitel zu dem Analyseteil, den untersuchten Fachbelangen einschließlich dem umfassenden fachlichen / städtebaulichem Nachweis über die Durchführbarkeit der Maßnahme – im Ergebnis stehen fachliche bzw. sektorale Belange der geplanten städtebaulichen Entwicklung prinzipiell nicht entgegen – sowie zu den planerischen Vorgaben sind nachfolgend stark zusammengefasst. Das gilt ebenso für die Darstellung der Einzelkonzeptionen. Die ausführlichen Fassungen können dem Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen entnommen werden. Direkte Verweise auf den Bericht finden sich in der nachfolgenden ausführlichen Begründung nur bei Abweichungen von den Kapitelbezeichnungen bzw. bei Hervorhebungen. Die Kapitel 7.2 und 7.3 (Betroffenenbeteiligung / Trägerbeteiligung), 8.1 (Strukturkonzept), 9 (Rechtsprüfung) und 10 (Finanzierung) sind als zentraler Begründungsteil weitgehend aus dem Bericht übernommen.

Die für den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen ausgewerteten umfassenden Quellen sind diesem bzw. dem Anhang zu dem Bericht zu entnehmen. Vorliegend werden nur unmittelbar genutzte Quellenangaben direkt im Text angegeben.

## **2 Vorgaben / Handlungsauftrag der Verwaltung und Verfahrensschritte**

### **Anlass und Handlungsauftrag**

Gemäß den Prognosen des Stadtentwicklungsplans Wohnen 2030 (StEP Wohnen 2030) werden ausgehend vom Jahr 2017 bis 2030 ca. 181.000 Menschen mehr in Berlin leben. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum und der bestehende Nachholbedarf von 77.000 Wohnungen ergeben eine Zahl von ca. 194.000 benötigten Wohnungen. Dementsprechend müssen in dem Prognosezeitraum zwischen 2017 und 2021 jährlich ca. 20.000 und von 2022 bis 2030 etwa 10.000 Wohnungen pro Jahr gebaut werden<sup>4</sup>. In absehbarer Zeit ist mit einer Entspannung dieser Wohnungsmarktsituation nicht zu rechnen.

Aus diesem Anlass hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (bis 2016 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) im April 2016 das Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt aufgelegt. Wesentlicher Bestandteil des Programms war die Festlegung von stadtweit elf Standorten, die in städtebaulich integrierten und bereits erschlossenen Lagen vorrangig für den Wohnungsbau zu entwickeln sind. An diesen elf sowie fünf bis Ende des Jahres 2019 definierten weiteren Standorten soll ein Anteil von über 20 % der insgesamt realisierbaren Wohnungen und damit etwa ein Viertel des erforderlichen Neubaubedarfs abgedeckt werden.

---

<sup>4</sup> Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030, Berlin 2019

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick ist einer dieser 16 Standorte. Die nahe den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten sowie in unmittelbarer Nachbarschaft zu erschlossenen Bestandsquartieren gelegenen Flächen bieten ein großes Potential für den Wohnungsbau und sehr gute Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen integrierten Stadtquartiers.

Damit ist das besondere öffentliche Interesse an der städtebaulichen Neuordnung des seit mehr als zwei Jahrzehnten brachliegenden Areals gegeben. Für eine nachhaltige Entwicklung sind auch eine Umplanung, Qualifizierung und Neustrukturierung der an das Gelände angrenzenden Flächen erforderlich, um die Integration des künftigen Stadtquartiers in die bestehende Stadtstruktur zu gewährleisten.

Zielstellung für das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick war von Anbeginn der vorbereitenden Untersuchungen an die Entwicklung eines urbanen Wohnungsbauschwerpunkts einschließlich der Bestandsqualifizierung und Neuordnung von bestehenden Gewerbeflächen im Südosten des Areals sowie die gebietsübergreifende Schaffung von Schulen und weiteren Gemeinbedarfseinrichtungen. Entwicklungsvorgabe war der Bau einer übergeordneten Anbindung durch das neue Stadtquartier, die neben der verkehrlichen Anbindung des Quartiers und anteiligen Erschließungsfunktionen vorrangig eine Verkehrsentlastung im Umfeld übernehmen soll. Wegen der hohen Lärmbelastungen durch die Bahntrassen war ebenfalls von Anfang an klar, dass dem Lärmschutz im Städtebau eine zentrale Rolle bei der Gebietsentwicklung zukommt.

Als Instrument für die Planung und Umsetzung dieses komplexen Vorhabens kam insbesondere eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB in Betracht. Um die dafür erforderlichen Beurteilungsgrundlagen zu gewinnen, war die Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB notwendig. Die vorbereitenden Untersuchungen dienen dazu, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge zu ermitteln, die im Einzelnen anzustrebenden Entwicklungsziele darzustellen sowie das Erfordernis und die Durchführbarkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu prüfen.

Die vorbereitenden Untersuchungen wurden auf Basis des Senatsbeschlusses vom 12. April 2016 und des Beschlusses zur Erweiterung des Untersuchungsgebietes vom 9. Mai 2017 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen durchgeführt. Die Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung wurde gemäß § 9 Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (AGBauGB) für das ca. 58 ha große Untersuchungsgebiet im Benehmen mit dem Rat der Bürgermeister durch den Senat am 12. September 2017 beschlossen. Damit ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen für die Aufstellung von Bebauungsplänen in dem Entwicklungsgebiet zuständig.

Um bis zu dem Zeitpunkt der Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bei Verkäufen von privaten Grundstücken, die den Entwicklungszielen entgegenstehen könnten, gegensteuern zu können, hat der Senat am 28. Februar 2017 (GVBl. 17. März 2017, S. 237) zudem eine Vorkaufsrechtsverordnung für das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen erlassen.

Den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen von Berlin im Winter 2018 / Frühjahr 2019, unterstützt durch das Planungsbüro UrbanPlan + Partner, erstellt.

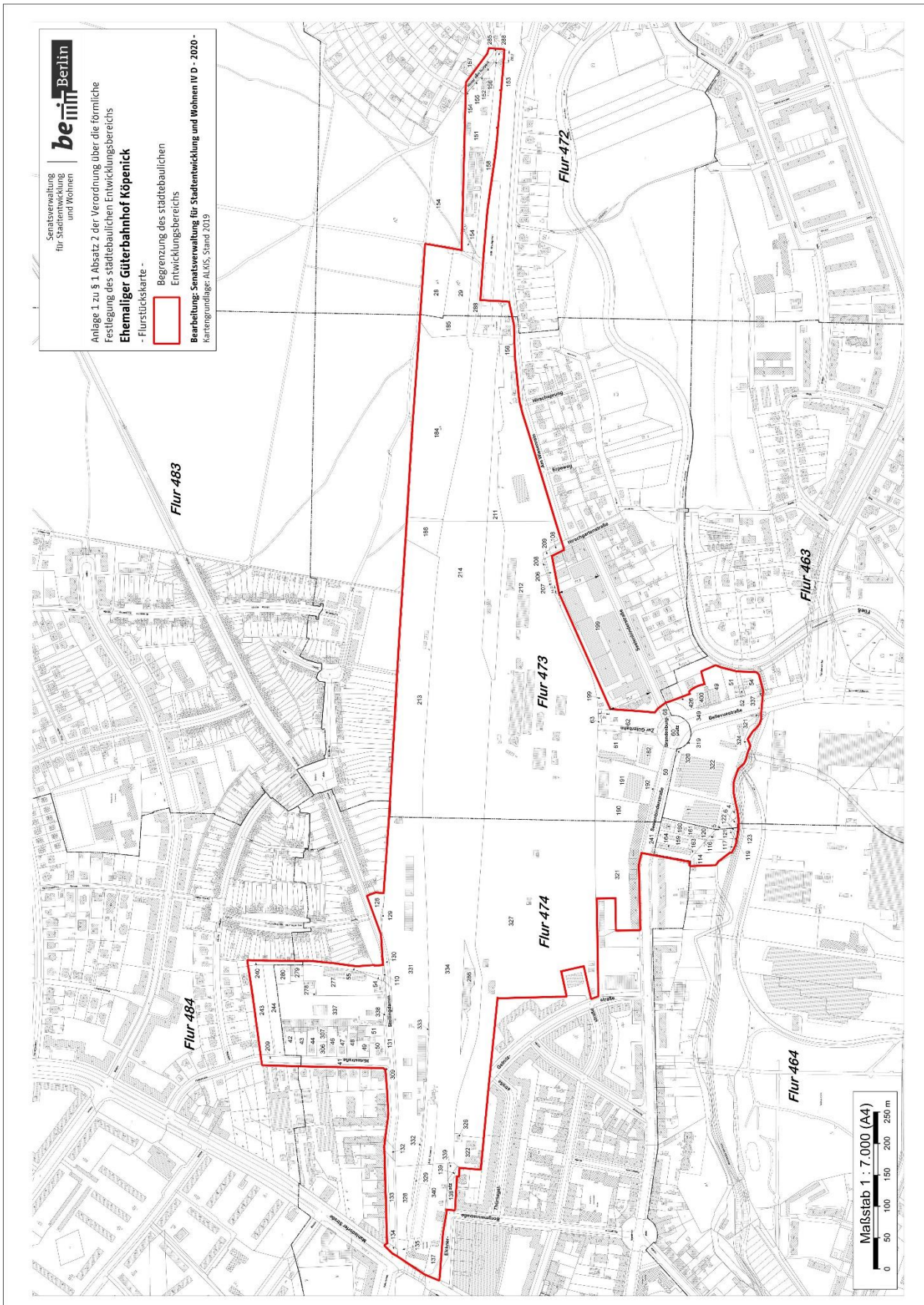


Abb. 2: Begrenzung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs (SenStadtWohn 2020)

## **Verfahren / Ablauf der vorbereitenden Untersuchungen**

Die vorbereitenden Untersuchungen fanden in einem kontinuierlichen Austausch mit den betroffenen zuständigen Senatsverwaltungen (Verkehr, Umwelt, Natur- und Landschaftsschutz, Wirtschaft, Schulen, Finanzen) und Fachbereichen des Bezirksamtes Treptow-Köpenick (Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Schulen, Straßen und Grünflächen) sowie weiteren Trägern öffentlicher Belange (Deutsche Bahn AG (DB), Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Berliner Wasserbetriebe (BWB), Naturschutzverbände) statt. Parallel zu der detaillierten Analyse der Ausgangssituation und der Zusammenstellung der Rahmenbedingungen und Vorgaben (vgl. Kapitel 4, 5) wurden die Ziele für die Gebietsentwicklung sowie das Strukturkonzept, das der Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zugrunde liegt, entwickelt.

In diesem Zuge wurden die der erforderlichen Bearbeitungstiefe entsprechenden Fachgutachten zu den Schwerpunkten Verkehr und Mobilität, Lärm- und Schallschutz, Naturschutz und Landschaftsökologie, Bodenschutz und Altlasten sowie Regenwasserbewirtschaftung erstellt. In einem iterativen Prozess wurden die fachgutachterlichen Ergebnisse und Anforderungen sowie die städtebaulichen Konzeptansätze kontinuierlich justiert. Eine besondere Bedeutung für die analytische und konzeptionelle Bearbeitung sowie für die fachliche Abstimmung hatte der geplante Verlauf der durch das Untersuchungsgebiet führenden Trasse der Ostumfahrung Bahnhofstraße.

Das Strukturkonzept ist Ergebnis eines in mehreren Stufen unter Einbindung der städtebaulichen und fachplanerischen Anforderungen und Ziele optimierten sowie am Gemeinwohl orientierten Arbeits- und Abstimmungsprozesses. Konzeptionelle Alternativen wurden in der Bearbeitung geprüft, wenn entsprechende Spielräume vorhanden waren (vgl. Kapitel 7, 8, Abb. 20, S. 69).

Die Ziele und Planungen für das Untersuchungsgebiet wurden als wichtiger Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen im November / Dezember 2017 gemäß den gesetzlichen Vorschriften mit den Eigentümerinnen und Eigentümern, den Mietenden und Pachtenden sowie den sonstigen Betroffenen strukturiert erörtert. Im Vorfeld fanden bereits Informations- und Vorgespräche mit den Hauptbetroffenen statt. Vertiefende Gespräche mit einzelnen Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Mietenden bzw. Pachtenden wurden bis zu dem Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen geführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch eine mögliche Entwicklungsmaßnahme berührt werden, wurden im Herbst 2017 beteiligt. Dabei sollte insbesondere festgestellt werden, ob die öffentlichen Aufgabenträger die Planungsabsichten mittragen und ob sie grundsätzlich bereit sind, an der zügigen Umsetzung der Planung mitzuwirken.

Die Einbeziehung weiterer Akteure und Initiativen sowie der interessierten Öffentlichkeit vor Ort war – wenn auch nicht gesetzlich vorgeschrieben – ein ebenso wichtiger Bestandteil der Beteiligung. Neben zwei Ortsteilkonferenzen in Köpenick-Nord (4. April 2017) und der Dammvorstadt (17. April 2018) bot vor allem die Bürgerwerkstatt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen am 19. September 2017 allen Interessierten die Möglichkeit zur öffentlichen Information sowie zur Beteiligung am Planungsprozess.

Die Hinweise und Anregungen aus den Beteiligungsverfahren wurden umfassend geprüft und abgewogen. Die Ergebnisse sind in das vorliegende Strukturkonzept eingeflossen, soweit sie auf der gegenwärtigen Planungsebene abwägungsrelevant waren.

Anregungen und Hinweise aus der Abwägung, die sich auf konkrete bzw. umsetzungsbezogene Planungsebenen beziehen, werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt (vgl. Kapitel 7). Im Ergebnis dieses Abwägungsvorgangs wurde die Größe des geplanten Entwicklungsbereichs angepasst.

Wesentliche Bedingung für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs ist die Sicherung der zügigen Durchführung. Voraussetzung dafür ist wiederum die Gewährleistung der Finanzierung der Gesamtmaßnahme. Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen ist deshalb eine vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) für die Gesamtmaßnahme auf Grundlage eines groben Zeit- und Maßnahmenplans (ZMP). Demnach betragen die Gesamtkosten für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ca. 276,4 Mio. €. Diesen stehen zu erwartende Einnahmen in Höhe von insgesamt ca. 131,4 Mio. € gegenüber. Entsprechend werden zur Ausfinanzierung der Gesamtmaßnahme voraussichtlich Mittel des Landes Berlin in Höhe von ca. 145,0 Mio. € erforderlich.

Wegen der Bedeutung der Maßnahme für die gesamtstädtische Entwicklung Berlins, insbesondere für die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum, einhergehend mit der Ertüchtigung des Gebiets zu einem funktionsfähigen Stadtraum sowie der damit verbundenen stadtwirtschaftlichen Effekte, müssen die erforderlichen Finanzmittel über den Landeshaushalt während der Gesamtmaßnahme demnach über einen Zeitraum von 15 Jahren bereitgestellt werden. Damit werden die Finanzierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und ihre zügige Durchführung entsprechend der gesetzlichen Anforderungen gewährleistet (vgl. Kapitel 10).

Aus diesem Grund hat der Senat zunächst den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen und in diesem Zusammenhang eine grundsätzliche Entscheidung über die Finanzierung der Gesamtmaßnahme am 1. Oktober 2019 beschlossen und diesen Beschluss dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnisnahme vorgelegt.



### 3 Lage und besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung



Abb. 3: Gebiet vorbereitender Untersuchungen - Blick Richtung Südosten (Laubner 2019)

Das Stadtentwicklungsgebiet liegt im Südosten Berlins im Bezirk Treptow-Köpenick im Übergangsbereich zwischen dicht bebauten Stadtquartieren und weitläufigen Landschaftsräumen. Hier sind seit mehreren Jahren nachgefragte Wohnungsbaustandorte und eine besonders dynamische Wohnungsbauentwicklung zu verzeichnen.

Maßgebliche Impulse für die spezifische Gebietsentwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und der Umgebung in den zurückliegenden ca. 150 Jahren waren der Eisenbahnbau, die einige Jahre später einsetzende Industrialisierung und mehrere größere Wohnungsbauprojekte. Im Zuge der Entwicklung der südlich des Bahnhofsareals gelegenen Dammvorstadt im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts wurden das heute bestehende Straßennetz ausgebaut sowie die angrenzenden Grundstückflächen parzelliert.

Das seit Anfang der 1990er Jahre brachgefallene und nicht zugängliche Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick selbst liegt zwischen dem S- und zukünftigen Regionalbahnhof Köpenick im Westen und dem S-Bahnhof Hirschgarten im Osten. Der S-Bahnhof Köpenick mit dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude ist Bestandteil des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen. Die Trassen der S-Bahn (S 3 Ostkreuz – Erkner) und der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) (u. a. RE 1) durchqueren das Areal. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich gut erschlossene Bestandsquartiere, das Hauptzentrum Bahnhofstraße des Bezirks Treptow-Köpenick und Naherholungsgebiete (vgl. Abb. 3). Die City Ost liegt im 15-km-Luftlinienradius, der künftige Großflughafen BER ist 10 km entfernt (vgl. Abb. 4).



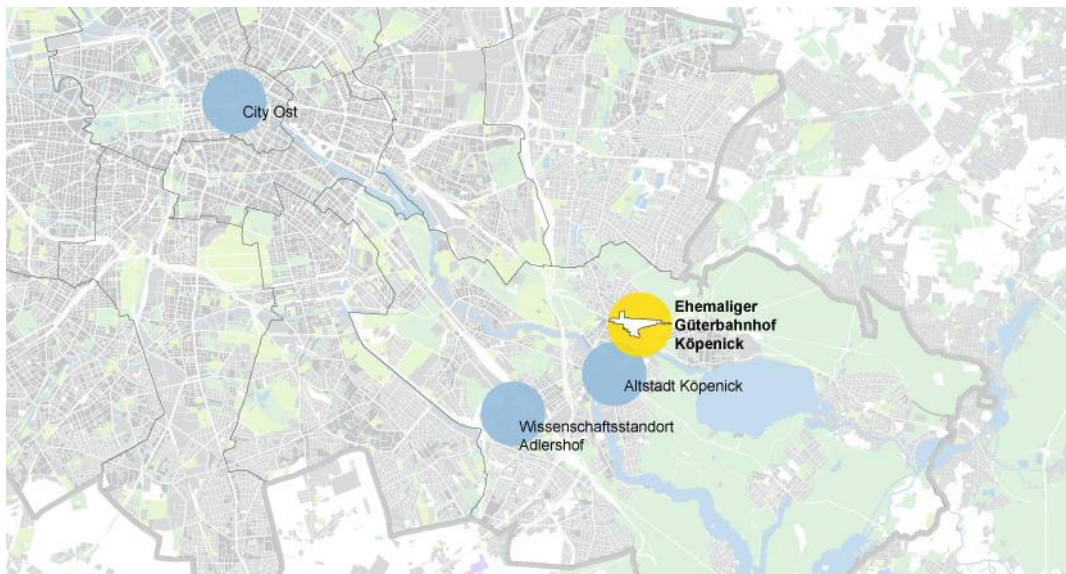


Abb. 4: Lage des Gebiets (SenStadtWohn 2020)

Insgesamt bietet das untersuchte Gebiet mit den ausgedehnten Brachflächen günstige Voraussetzungen für eine zügige städtebauliche Entwicklung eines neuen gut integrierten Stadtquartiers mit einem großen Potential für den Wohnungsbau. Die überwiegend unbebauten Flächen lassen prinzipiell eine an der Dichte der benachbarten Stadtquartiere orientierte Bebauung einschließlich des ökologischen Ausgleichs der damit verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt zu.

Ohne aktive Maßnahmen und besondere Instrumente der Stadtentwicklung und des Städtebaurechts kann das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick einschließlich angrenzender Flächen eine seiner Lage im Stadtgefüge entsprechende Funktion und Bedeutung derzeit nicht wahrnehmen. Dies belegen die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen.

Mit der Revitalisierung der großflächigen Brachen des ehemaligen Güterbahnhofs kann deren erstmalige Eingliederung in das Stadtgefüge und damit die Funktionsstärkung der angrenzenden Quartiere umgesetzt werden. Dies bietet zugleich die Möglichkeit, aus den vorherigen Nutzungen herrührende, teilweise gravierende Bodenbelastungen zu beseitigen.

Zugleich besitzt das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick einschließlich der angrenzenden Flächen aufgrund der Lage im Stadtgebiet und der guten Verkehrsanbindung eine Schlüsselposition für die Stadtentwicklung. Mit der vorhandenen stadtechnischen und verkehrlichen Infrastruktur im Umfeld des geplanten neuen Stadtquartiers ergeben sich stadtwirtschaftlich günstige Entwicklungsvoraussetzungen. Die Wiedereingliederung des Gebietes in das Stadtgefüge mit einer dem Standort adäquaten städtebaulichen Nutzung und Gestaltung ist Stadtreparatur und wird sich positiv auf weitere Entwicklungen auswirken.

Durch die Mobilisierung von Bauland im Kontext der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entstehen Potentiale für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Diese stadtstrukturellen Aspekte sind richtungsweisend für die geplanten neuen Stadtquartiere sowie die stadtentwicklungs- und wohnungspolitischen Ziele Berlins.

## 4 Ausgangssituation

Fachliche bzw. sektorale Belange stehen der geplanten städtebaulichen Entwicklung prinzipiell nicht entgegen.

### 4.1 Aktuelle städtebauliche Situation

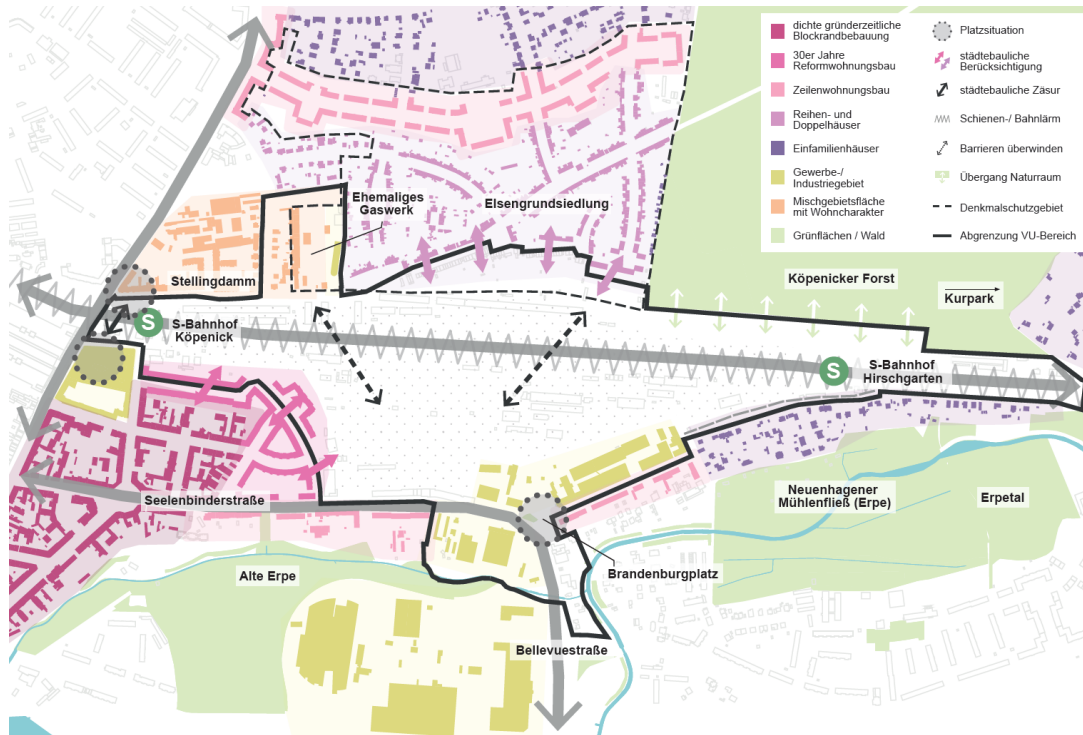


Abb. 5: Städtebauliche Struktur des Gebiets (SenStadtWohn 2019)

Das Gesamtareal des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen erstreckt sich von West nach Ost über eine Länge von etwa 1,5 km zwischen den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten beiderseits der Gleisanlagen. Diese bilden zusammen mit dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick seit der Inbetriebnahme der Bahnflächen Anfang des 20. Jahrhunderts eine stadtstrukturelle Barriere. Sie trennen großflächig die Quartiere der südlich davon gelegenen Dammvorstadt und von Köpenick-Nord im Norden.

Bedeutsame Baudenkmale und Gebäudeensembles unterschiedlicher Phasen der Stadtentwicklung prägen die Randbereiche des Untersuchungsgebiets.

Da ein Großteil dieser Flächen beiderseits der Bahntrasse seit Anfang der 1990er Jahre brachliegt, hat dies im Gebiet und zum Teil auch in den daran angrenzenden Bereichen aufgrund des seither eingetretenen Funktionsverlusts nachteilige Folgen für Stadtstruktur und Erscheinungsbild. Das gilt besonders für die an den Rändern der Brachflächen im Süden bestehenden Gewerbeflächen, auf denen sich eine kleinteilige Mischung aus Handwerk und Dienstleistungen mit Dominanz des Kfz-Gewerbes entwickelt hat.

Während die Randbereiche des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen im Nordwesten, im Südwesten und im Südosten durch Wohngebiete unterschiedlicher Dichte geprägt sind, grenzt der nordöstliche Teilbereich an die ausgedehnten Forstflächen und gesamtstädtisch bedeutsamen Landschafts- und Erholungsräume. In Verbindung mit dem unmittelbaren Umfeld ist das Gebiet rings um die großflächigen Brachen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in mehrere bau- und nutzungsstrukturell unterschiedlich geprägte

Teilbereiche untergliedert (vgl. Abb. 5). Dazu zählen ausgehend von dem zentralen Bereich der Bahnhofstraße als bezirkliches Einkaufs- und Dienstleistungszentrum insbesondere:

- Das östlich der Bahnhofstraße gelegene, dicht bebaute Wohnquartier, zu dem auch der südwestliche Rand des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen gehört. Es ist in dem östlichen Teil geprägt durch die drei- bis viergeschossigen Wohnanlagen des 1908 gegründeten Beamten-Wohnungs-Vereins (BWV), die zwischen 1921 und 1930 errichtet wurden.
- Der östlich anschließende Bereich nördlich der Seelenbinderstraße bis zum Brandenburgplatz ist durch Gewerbeareale mit KFZ- und Handwerksbetrieben, einem Lebensmittelmarkt sowie das städtebaulich dominierende vier- bis sechsgeschossige denkmalgeschützte Verwaltungsgebäude des heutigen Finanzamts Treptow-Köpenick geprägt.
- Auf den im Süden der Seelenbinderstraße gelegenen Grundstücksflächen bis zum Brandenburgplatz befinden sich ebenfalls gewerbliche Nutzungen, darunter zahlreiche Autowerkstätten und zwei Einzelhandelsfilialen. Offensichtliche städtebauliche und funktionale Missstände weist das Gesamtensemble aus flächenextensiven gewerblichen Nutzungen und Bauten unterschiedlicher Typologien in mehreren Abschnitten auf.
- Zu dem Gewerbeareal nordöstlich des Brandenburgplatzes gehören neben dem viergeschossigen gründerzeitlichen Kopfbau einer ehemaligen Lampenfabrik großflächige zwei- bis dreigeschossige Gewerbegebäude, die durch Handwerks- und Großhandelsunternehmen genutzt werden. Hier hat sich in den vergangenen Jahren ein Gewerbecluster aus Großhandels- und Bauhandwerksbetrieben mit besonderer Ausrichtung auf das Baugewerbe herausgebildet. Im Osten grenzt eine Gebäudereihe viergeschossiger gründerzeitlicher Wohngebäude an den Gewerbekomplex.
- Der im Nordosten jenseits der Gleise gelegene Teil des Untersuchungsgebietes umfasst brachliegende ehemalige Bahnflächen mit Vorwald- und teilweise Waldbestand. An seiner östlichen Grenze befinden sich das durch Gewächshäuser und Freilandbeete gewerblich genutzte Grundstück einer Gärtnerei sowie ein Revierstandort der Bezirksgärtnerei.
- Im Nordwesten schließt sich die denkmalgeschützte gartenstadtähnliche Wohnsiedlung Elsengrund mit zumeist zweigeschossigen Gebäuden und ungewöhnlich langgestreckten Gartengrundstücken an.
- Nach Westen folgt das denkmalgeschützte, in Teilen durch einen Beherbergungs- und Gastronomiebetrieb genutzte Gebäudeensemble des früheren Gaswerks Köpenick sowie eine Kanalbetriebsstelle der Berliner Wasserbetriebe (BWB).

Strukturelle Leerstände infolge des unzureichenden Instandhaltungszustands von Gebäuden bzw. von Brandschutzmängeln bestehen im Bereich des denkmalgeschützten Gebäudeensembles des ehemaligen Gaswerks sowie in einzelnen Gebäudeteilen auf den Grundstücken um den Brandenburgplatz.

Die Entwicklung eines Neubauquartiers auf den großflächigen Brachen des Gebiets bietet die Chance, diesen über längere Zeit unzugänglichen Bereich im Sinne einer Stadtreparatur in das vorhandene Stadtgefüge einzubinden. Die städtebaulichen Missstände rings um den Brandenburgplatz können im Zusammenhang mit der Neuordnung der angrenzenden Gewerbeareale beseitigt werden. Im Rahmen der geplanten Gebietsentwicklung werden sich auch für die Baudenkmale neue Nutzungsperspektiven ergeben, die eine denkmalgerechte Instandsetzung ermöglichen.

## 4.2 Quartiersbezogene Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Für die Analyse der durch die geplante Gebietsentwicklung induzierten Bedarfe ist die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur auf zwei Maßstabsebenen zu betrachten. Die Bezirks- / Ortsteil- und Quartiersebene muss als Basis für die Gemeinbedarfe (Schulen, Kitas, soziale Einrichtungen, öffentliche Grünflächen) herangezogen werden. Für die Einschätzung des Wohnungsbedarfs wird die erweiterte Betrachtungsperspektive auf gesamtstädtischer Basis eingenommen.

Treptow-Köpenick ist mit einer Fläche von rund 168 km<sup>2</sup> der größte Berliner Bezirk. Von seinen 265.000 Einwohnerinnen und Einwohnern lebten Ende 2017 rund 65.000 im Ortsteil Köpenick<sup>5</sup>. Mit einem prognostizierten Bevölkerungsanstieg von 9,8 % nimmt Treptow-Köpenick einen der Spitzenplätze unter den Berliner Bezirken ein – vor der Gesamtstadt (Berlin) mit 7,5 %<sup>6</sup>.

Als räumliche Bezugsgrößen bzw. als erweitertes Analysegebiet wurden die drei statistischen Bezugsgrößen Dammvorstadt, Köpenick-Nord und Hirschgarten herangezogen, in denen jeweils Anteile des Gebiets liegen (vgl. Abb. 6).

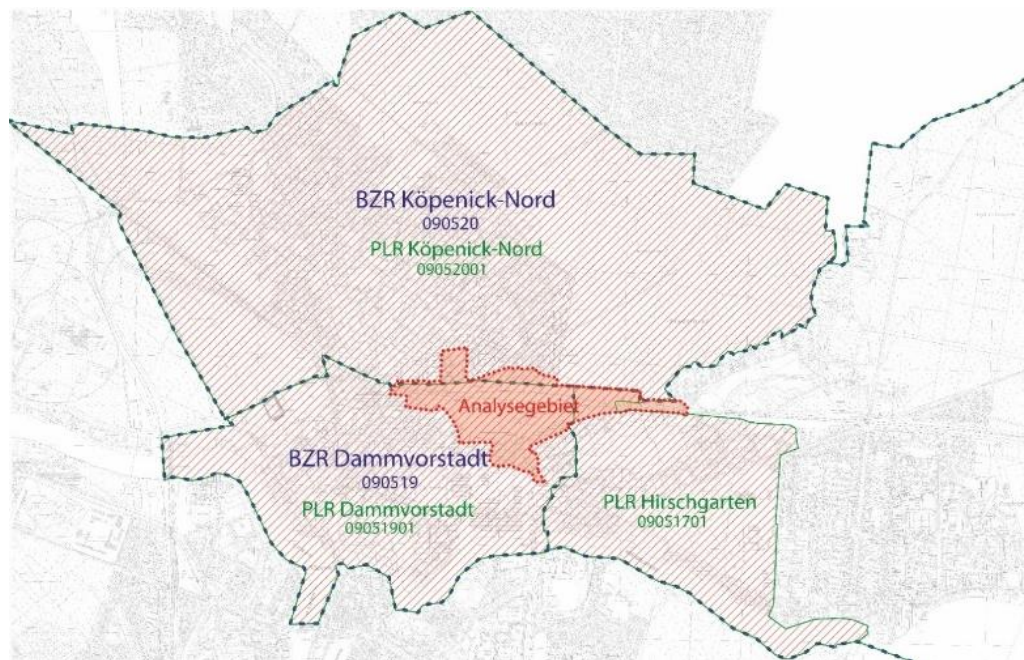


Abb. 6: Erweitertes Analysegebiet (UrbanPlan 2018)

Trotz der begrenzten Aussagefähigkeit der verfügbaren Daten für das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen können generelle demographische und soziale Charakteristika für den erweiterten Analysebereich, insbesondere für Köpenick-Nord und die Dammvorstadt, abgeleitet werden. Für die Gebietsentwicklung vorrangige Rückschlüsse sind:

- Mit zusammen 27.544 Einwohnerinnen und Einwohnern lebten 2017 im erweiterten Analysegebiet rund 10 % der Bevölkerung des Bezirks Treptow-Köpenick.

5 vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018: Einwohnerinnen Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2017, Statistischer Bericht A I 16 – 2/17. Online: [https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat\\_Berichte/2018/SB\\_A01-05-00\\_2017h02\\_BE.pdf](https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2018/SB_A01-05-00_2017h02_BE.pdf) (letzter Zugriff: 24.04.2019)

6 im Prognosezeitraum 2015 – 2030, vgl. SenStadtUm 2016 / Amt für Statistik Berlin – Brandenburg: Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 – 2030. Online: [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2015-2030/Bericht\\_Bevprog2015-2030.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2015-2030/Bericht_Bevprog2015-2030.pdf) (letzter Zugriff: 24.04.2019)



- In den Teilräumen Köpenick-Nord und Dammvorstadt sind Merkmale bzw. verschiedene Ausprägungen eines fortschreitenden Generationenwechsels bzw. eines Verjüngungsprozesses erkennbar. Diese werden bei parallel weiterem Bevölkerungswachstum einen steigenden Bedarf an Kindertagesstätten und Grundschulplätzen zur Folge haben.
- Ein Vergleich der Indikatoren zur sozialen Situation zeigt einen unter dem gesamtstädtischen Durchschnittswert liegenden Arbeitslosenanteil; dieser sowie die unter den Vergleichswerten des Bezirkes und Berlins liegenden Anteile der Leistungsempfängerinnen und -empfänger entsprechend SGB II und von Personen, die in Bedarfsgemeinschaften leben, lässt auf eine relative Stabilität der sozialen Verhältnisse und geringe soziale Disparitäten schließen.

#### 4.3 Gesamtstädtische Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsmarkt<sup>7</sup>

Die Wohnungsmarktlage und die Ableitung der besonderen Wohnungsbedarfe in Berlin sind zentrale Aspekte der Begründung für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Diese wurden einschließlich der Bevölkerungsentwicklung als Indikator für den Wohnungsbedarf in den vorbereitenden Untersuchungen auf der gesamtstädtischen Ebene betrachtet. Denn die Verteilung und Verknüpfung von Wohnungsbauangeboten, insbesondere auf größeren Standorten, und Bedarfen nach bezahlbaren Wohnungen sind nicht lokal auf Bezirks- oder Ortsteilebene begrenzt bzw. können nicht darauf eingeschränkt werden.

Die für die Begründung zur Rechtsverordnung wesentlichen Aussagen der vorbereitenden Untersuchungen zur Wohnungsmarktlage in Berlin sind nachfolgend aufgelistet (siehe ausführlich Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen Kap. 4.3):

- Berlin verzeichnete in den Jahren zwischen 2010 bis 2017 einen deutlichen Bevölkerungszuwachs von ca. 287.500 Personen<sup>8</sup>; bis 2030 wird ein weiterer Bevölkerungszuwachs von 181.000 Menschen prognostiziert<sup>9</sup>. Demografische Effekte bedingen zudem eine im Verhältnis zum Bevölkerungsanstieg noch dynamischere Entwicklung zu immer kleineren Haushaltsgrößen.
- Durch das schnelle Wachstum der Stadt wurden die zuvor noch vorhandenen Wohnungsmarktreserven aufgebraucht und es kam zu spürbaren Spannungen auf dem Wohnungsmarkt. Zuerst in den zentralen Bereichen innerhalb des S-Bahnringes, später auch in peripheren Lagen der gesamten Stadt.
- Ein Zeichen für die Anspannung des Berliner Wohnungsmarkts ist die Leerstandsquote. Für 2016 wiesen die Mitgliedsunternehmen des Verbands Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e. V. (BBU), die ca. 41 % des Berliner Mietwohnungsbestands verwalten, eine Leerstandsquote von 1,6 % aus. Damit liegt die Fluktuationsreserve deutlich unterhalb des für ausgeglichene Wohnungsmärkte erforderlichen Werts von 3,0 %<sup>10</sup>.

---

7 Für die Betrachtung des Berliner Wohnungsmarkts wurden in den vorbereitenden Untersuchungen verschiedene Datengrundlagen herangezogen. Je nach Aktualität und Vollständigkeit stützen sich die Aussagen auf den Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (Stand Dezember 2018) mit dem Betrachtungszeitraum 2011 bis 2016, der sich auf Daten der IBB Wohnungsmarktberichte 2016 und 2017 bezieht, die IBB Wohnungsmarktberichte 2017 und 2018 sowie aktuelle verwaltungsinterne Daten zum Wohnungsmarkt mit einem Stand von 2017.

8 vgl. Investitionsbank Berlin 2019: IBB Wohnungsmarktbericht 2018. Online: [https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb\\_wohnungsmarktbericht\\_2018.pdf](https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb_wohnungsmarktbericht_2018.pdf) (letzter Zugriff: 13.05.2019)

9 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2019: Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 (beschlossen vom Senat am 21. August 2019)

10 vgl. Investitionsbank Berlin 2018: IBB Wohnungsmarktbericht 2017. Online: [https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb\\_wohnungsmarktbericht\\_2017.pdf](https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb_wohnungsmarktbericht_2017.pdf) (letzter Zugriff: 13.05.2019).

- Besonders ausgeprägt ist die Dynamik der Entwicklung der Kaufpreise von Baugrundstücken. In dem Zeitraum zwischen 2012 und 2016 stiegen die Preise in einfachen Wohnlagen (mit GFZ bis 0,6) um 52,6 % von 190 €/m<sup>2</sup> auf 350 €/m<sup>2</sup> und bis zu 158,8 % in sehr guten Wohnlagen (mit GFZ bis 0,6) von 850 €/m<sup>2</sup> auf 2.200 €/m<sup>2</sup> <sup>11</sup>. Die Bodenrichtwertdatenbank des Gutachterausschusses für Grundstückswerte in Berlin verzeichnete insbesondere für die Grundstückswerte im Geschosswohnungsbau mit einer GFZ von 2,0 bis 2,5 einen signifikanten Anstieg von 490 €/m<sup>2</sup> in 2012 auf 2.055 €/m<sup>2</sup> in 2017.
- Die Bodenpreissteigerungen schlagen sich in den Mietpreisentwicklungen entsprechend nieder: Im sozialen Wohnungsbau (1. Förderweg, nettokalt) stiegen die Mieten seit 2012 um fast 18 % auf durchschnittlich 6,46 €/m<sup>2</sup> in 2017. Die ortsübliche Vergleichsmiete stieg von 5,54 €/m<sup>2</sup> in 2012 auf 6,39 €/m<sup>2</sup> in 2016<sup>12</sup>.

Die durchschnittlichen Angebotsmieten (im Internet) je m<sup>2</sup> Wohnfläche nettokalt haben sich seit 2010 von 6,30 €/m<sup>2</sup> auf 10,80 €/m<sup>2</sup> in 2017 um 71 % sehr deutlich erhöht. Das entspricht einem durchschnittlichen Jahresanstieg von 10 %. Obwohl in der Innenstadt die höchsten Angebotsmieten zu finden sind, ist inzwischen auch in den Außenbezirken eine starke Preisdynamik zu beobachten.

- Der Bestand der Sozialmietwohnungen hat sich zwischen 2012 und 2016 bereits um 21,5 % verringert. Während 2017 noch 103.441 Sozialmietwohnungen verfügbar waren, werden sich diese aufgrund auslaufender Belegungsbindungen voraussichtlich bis 2026 weiter auf 65.000 reduzieren. Das Ziel der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen ist, die Zahl dieser Sozialmietwohnungen im Rahmen von Neubauvorhaben bei ca. 100.000 zu stabilisieren<sup>13</sup>.
- Wohnungsneubau wurde zwischen 2011 und 2016 mit 90 % der fertiggestellten Wohnungen vor allem von privaten Bauherren umgesetzt. 2017 wurden ca. ein Viertel des Wohnungsneubaus als Sozialwohnungen über städtebauliche Verträge im Rahmen des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung errichtet. Der Schwerpunkt des sozialen Wohnungsneubaus lag aber seit 2017 bei den städtischen Wohnungsbaugesellschaften. 2018 stellten diese 853 preis- und belegungsgebundene Wohnungen mit einer durchschnittlichen Miethöhe von 6,61 €/m<sup>2</sup> fertig.
- Aufgrund ihres Einkommens waren 2018 mit 41,5 % rund 831.300 der Berliner Haushalte prinzipiell berechtigt, einen Wohnungsberechtigungsschein (WBS) zu beantragen und eine Sozialwohnung zu beziehen. Seit 2010 hat sich die Zahl der Haushalte mit WBS deutlich erhöht. Waren es im Jahr 2016 noch 34.300, verfügten Ende 2018 43.415 Haushalte über einen WBS. Auch die Anzahl der Haushalte mit einem WBS mit besonderem Wohnbedarf ist seit 2016 von 9.300 auf rund 15.000 in 2018 gestiegen<sup>14</sup>. Eine stetige Zunahme der WBS-Inhaber trifft auf einen gleichzeitigen Rückgang der Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindung, was zu einer starken Abnahme der Versorgungsquote der WBS-Inhaber von 15,1 % in 2012 zu nur 6,8 % in 2017 führt.

---

11 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2019: Aktuelle Wohnungsmarktdaten von SenStadtWohn IV A, Stand 01.02.2019 (verwaltungsintern)

12 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2019: Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 (Senatsbeschluss vom 21. August 2019)

13 vgl. Investitionsbank Berlin 2018: IBB Wohnungsmarktbericht 2017. Online: [https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb\\_wohnungsmarktbericht\\_2017.pdf](https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb_wohnungsmarktbericht_2017.pdf) (letzter Zugriff: 13.05.2019).

14 vgl. Investitionsbank Berlin 2019: IBB Wohnungsmarktbericht 2018. Online: [https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb\\_wohnungsmarktbericht\\_2018.pdf](https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb_wohnungsmarktbericht_2018.pdf) (letzter Zugriff: 13.05.2019)

## Bedarfe und Potentiale

Aus der aktuellen Wohnungsmarktsituation und der anhaltenden positiven Bevölkerungsentwicklung ergeben sich Neubaubedarfe, die sich in Entlastungs- und Wachstumsbedarfe unterscheiden lassen. Demnach wurde bis 2030 ein Entlastungsbedarf von 77.000 und ein Wachstumsbedarf von 117.000 Wohneinheiten – unter Zugrundelegung der langjährigen durchschnittlichen Berliner Haushaltsgröße von 1,75 Personen pro Haushalt und unter Einbeziehung von Wohnungsabgängen – ermittelt. Insgesamt besteht also ein Neubaubedarf von 194.000 Wohnungen. Um eine annähernd ausreichende Wohnraumversorgung sicherzustellen, müssten von 2017 bis 2021 jährlich 20.000 Wohnungen errichtet werden<sup>15</sup> (Abb. 7).

### „Mengengerüst“ StEP Wohnen 2030

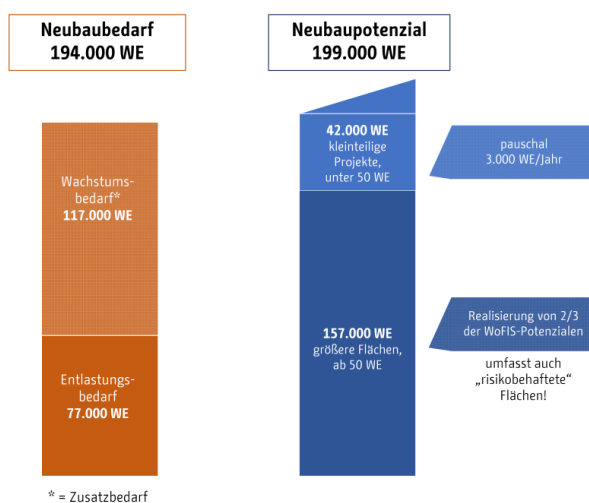


Abb. 7: Mengengerüst Neubaubedarf (und Neubaupotential bis 2030) (SenStadtWohn 2019)

- Die rechnerische Ermittlung der quantitativen Bedarfe gibt allerdings keine Auskunft über die strukturell erforderlichen Qualitäten (z. B. Miete / Eigentum, Preissegmente). Der Wohnungsneubau hat sich im letzten Jahrzehnt überproportional auf das gehobene Segment konzentriert. Trotz einer Steigerung der Neubautätigkeit hat sich die Wohnraumversorgung insbesondere für Haushalte mit unterdurchschnittlichem Einkommen verschlechtert. Aktuelle Untersuchungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zeigen, dass trotz der prognostizierten Verbesserung der Wohnungsversorgungsquote in den nächsten Jahren keine Veränderung der Wohnungsmarktlage erkennbar ist, die wieder eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Wohnungen zu angemessenen Bedingungen in Berlin gewährleisten würde.
- Aufgrund des Wohnraumbedarfs vor allem im unteren und mittleren Preissegment ist es deshalb erforderlich, den zusätzlichen Wohnungsbau vorrangig auf gemeinwohlorientierte Wohnungsangebote zu fokussieren. In dem Segment des gemeinwohlorientierten Wohnungsbaus sind beschleunigte und besondere Anstrengungen zur Bedarfsdeckung stadtweit erforderlich.

15 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2019: Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 (Senatsbeschluss vom 21. August 2019)

#### 4.4 Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur

Die Notwendigkeit der Schaffung von Arbeitsplätzen bzw. der Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten gehört zu den Allgemeinwohlbelangen, die als Voraussetzung für die Festlegung der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in den vorbereitenden Untersuchungen dargestellt wurde. Nachfolgend sind die wichtigsten Aspekte der Ausgangssituation in diesem Zusammenhang benannt:

- Ein erhöhter Bedarf an Arbeitsstätten, zu dessen Deckung das geplante neue Stadtquartier einen wichtigen Beitrag leisten kann, betrifft – neben dem überörtlichen Büro- und Dienstleistungssektor – in erster Linie das kleinteilige produzierende Gewerbe, einschließlich des Handwerks. Die Analyse für das kleinteilige Gewerbe und Handwerk sowie für den Einzelhandel zielt auf die konkrete lokale Situation bzw. auf die bezirkliche Ebene.
- Standortverteilung und Struktur des ortsansässigen Gewerbes sind durch die historisch gewachsene Nutzungs- und Erschließungsstruktur maßgeblich geprägt. Die Gewerbenutzungen konzentrieren sich vor allem auf das Gebiet rings um den Brandenburgplatz und die Seelenbinderstraße.

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 140 Betriebe bzw. freiberuflich vor Ort Tätige erfasst. Die meisten Gewerbebetriebe sind Kleinbetriebe mit einem bis fünf Beschäftigten, in denen oft auch Familienangehörige mitarbeiten. Dies gilt besonders für die Handwerksbetriebe des Kfz-Gewerbes und des Bau- und Ausbauhandwerks, die an der Seelenbinder- und der Bellevuestraße verkehrsgünstig gelegen sind. Sie nutzen ebenso wie die überwiegende Zahl aller Handwerks- und Handelsbetriebe im Untersuchungsgebiet meist ältere, mit geringen Mitteln instand gehaltene Gebäude oder kostengünstige Behelfsbauten. Bei geringem Mietniveau können diese Betriebe vergleichsweise kostengünstige Handwerksleistungen anbieten, die einen wichtigen Beitrag für die Daseinsvorsorge vor Ort leisten. Der überwiegende Anteil der Gewerbebetriebe im Untersuchungsgebiet ist auf einen lokalen bzw. bezirklichen Kundeneinzugsbereich ausgerichtet.

Die größte Arbeitsstätte ist das Finanzamt Treptow-Köpenick. Die Gewerbebetriebe im Untersuchungsgebiet, die in der Nachbarschaft zum Brandenburgplatz angesiedelt sind, zählen weitgehend zu den kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) mit bis zu 20 Beschäftigten. Einzige Ausnahme ist die Kanalbetriebsstelle der BWB am Stellingdamm nördlich der Bahntrasse.

#### Gesamtstädtische Betrachtungsebene

In dem am 30. April 2019 vom Berliner Senat beschlossenen Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 (StEP Wirtschaft 2030) wurden die aktuelle Berliner Wirtschaftsstruktur und -entwicklung sowie die Flächenpotentiale Berlins analysiert. Diese Analyse umfasst in erster Linie die Darstellung der gewerblichen Bauflächenkulisse sowie die prognostizierten künftigen Flächenbedarfe für einzelne Wirtschaftszweige. Als Ergebnis der stadtweiten Analyse wird bestätigt, dass die wachsende Stadt auch mit einem deutlich steigenden Flächenbedarf für die Wirtschaft verbunden ist<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> vgl. Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe 2018: Industriestadt Berlin. Masterplan 2018 – 2021. Online: [https://www.berlin.de/industriestadt/dokumente/masterplan\\_industriestadt\\_berlin\\_2018\\_-\\_2021.pdf](https://www.berlin.de/industriestadt/dokumente/masterplan_industriestadt_berlin_2018_-_2021.pdf) (letzter Zugriff: 13.05.2019)



### **Bezirkliche Betrachtungsebene**

Der Rat der Bürgermeister von Berlin hat die im Zuge der wachsenden Stadt bereits vorhandenen und sich künftig erhöhenden Arbeitsplatz- und Flächenbedarfe im Rahmen des Beschlusses zur „Stärkung der Berliner KMU durch Flächensicherung“<sup>17</sup> im Juni 2018 konstatiert. Dieser Bedarf geht vor allem von kleinteiligen gewerblichen Nutzungen bzw. von Betrieben aus, die in der Regel integriert in gemischt genutzten Quartieren produzieren.

Entsprechend stellt sich die Situation im Bezirk Treptow-Köpenick dar: Seit einigen Jahren gibt es hier eine stetige Nachfrage von KMU nach Gewerbeflächen, für die nur noch wenige geeignete Standorte im Bezirk vorhanden sind. Zum Ende des Jahres 2017 waren hier allein ca. 30 Anfragen aus dem KMU-Bereich nach geeigneten Flächen zu verzeichnen. Die Wirtschaftsförderung Treptow-Köpenick geht davon aus, dass dieser Trend in den nächsten Jahren anhält bzw. dass sich die Flächenbedarfe standortbezogen noch erhöhen werden.

Die Gewerbeflächennachfragen in Berlin betreffen gegenwärtig insbesondere Grundstücke mit einer Flächengröße von 2.000 m<sup>2</sup> und mehr, nur in einzelnen Fällen von 25.000 m<sup>2</sup> bis 30.000 m<sup>2</sup>. Generell nehmen die Nachfragen nach Kleingewerbegrundstücken zwischen 150 m<sup>2</sup> und 2.000 m<sup>2</sup> Betriebsfläche zu. Entsprechende Anfragen betrafen zuletzt beispielsweise mehrere Kfz-Betriebe, Autosalons, Bildhauer, Bootsbauer, Elektro- und Metallbaubetriebe, Fensterbaubetriebe, Winterdienstbetriebe, Containerdienste, Zweiradhandel, Lackierereien, Straßenbaubetriebe und Waschanlagen.

Die im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen, vor allem im Bereich um den Brandenburgplatz / in der Seelenbinderstraße ansässigen Unternehmen haben nach Einschätzung der Wirtschaftsförderung keine adäquaten alternativen Standorte im Umfeld, die ihnen die erforderlichen Entwicklungs- bzw. Erweiterungspotentiale ermöglichen.

Vor dem Hintergrund nicht verfügbarer geeigneter Standortalternativen sowie dem stadtstrukturell erforderlichen dezentralen Angebot von Arbeitsplätzen und Gewerbestandorten in der Gesamtstadt muss bei der Gebietsentwicklung das langjährig am Standort vorhandene kleinteilige Gewerbe gesichert werden.

Zugleich sind neue Gewerbeflächen in diesem Sektor erforderlich, um die Nachfrage von kleinen Gewerbebetrieben zu decken, die Verdrängung wegen Nutzungskonkurrenzen bzw. steigender Boden- und Mietpreise als Folgen der Flächennachfrage und -knappheit von anderen integrierten Standorten einzudämmen sowie die notwendigen Arbeitsplätze an diesen Standorten zu schaffen.

### **Einzelhandel**

Die räumliche Abdeckung mit Einzelhandelsverkaufsflächen im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen, das sich mit seinem westlichen Teil in dem 500 m Versorgungsradius des Hauptzentrums Köpenick befindet, weist beträchtliche Unterschiede auf. Die Nahversorgung ist im Wesentlichen auf das Angebot von zwei Lebensmittel-Discountern und einem Getränkemarkt südlich der ehemaligen Bahnhofflächen beschränkt. Der gesamte östliche Teilbereich des Gebiets liegt außerhalb des Einzugsbereichs von Einzelhandelsnahversorgern.

Für den Einzelhandel muss im Zuge der künftigen Gebietsentwicklung ein erweitertes Nahversorgungsangebot in zentraler Lage des neuen Stadtquartiers bereitgestellt werden. Der Umfang sowie die Standorte für potenzielle Einzelhandelsansiedlungen sind im weiteren

---

<sup>17</sup> vgl. Senatskanzlei Berlin 2018: Stärkung Berliner Kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU), Vorlage Nr. R-373/2018 – zur Beschlussfassung – Sitzung des Rats der Bürgermeister am 21. Juni 2018, Beschluss Nr. R-405/2018 vom 19.07.2018

Planungsprozess im Abgleich mit dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030 und der Fortschreibung des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepts, das der Bezirk Treptow-Köpenick im Juli 2026 beschlossen hat, konkret zu prüfen.

#### 4.5 Soziale Einrichtungen

In der vorliegenden ausführlichen Begründung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme sind die zentralen Schlussfolgerungen der Analyse der sozialen Infrastruktur aus den vorbereitenden Untersuchungen zusammengefasst:

- Die Kapazität des wohnortnahen Angebotes für Grundschulplätze ist bereits aktuell nicht mehr ausreichend für den Bedarf im erweiterten Analysegebiet (vgl. Kapitel 4.2). Modellrechnungen der Senatsschulverwaltung prognostizieren allein von 2015 / 2016 bis 2024 / 2025 an den Grundschulen im Bezirk Treptow-Köpenick eine Zunahme der Zahl der Schülerinnen und Schüler um 34,3 %, ohne Berücksichtigung der geplanten Wohnungsbauentwicklungen im Untersuchungsgebiet sowie im weiteren Umfeld<sup>18</sup>.
- Wegen der sich ändernden Altersstruktur der Bewohnerschaft infolge des Generationswechsels und von Zuzügen in Wohnungsneubauten ist darüber hinaus ein gegenüber den Prognosewerten höherer Anstieg der Schülerzahlen zu erwarten.
- Bei den Schulangeboten sowohl für Grundschulen als auch für Sekundarschulen besteht bereits aktuell Handlungsbedarf. Der Bedarf an Grundschulen wird sich kurzfristig im Zuge der Baumaßnahmen im Umfeld des Gebiets und der demografischen Entwicklung (vgl. Kapitel 4.2) sowie durch die mittelfristige Realisierung des Stadtquartiers verstärken. Der erforderliche Ausgleich kann stadtstrukturell nur auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick realisiert werden.
- Darüber hinaus ist bezirkswweit und konkret im Umfeld der geplanten Quartiersentwicklung schon seit einigen Jahren der Bedarf an neuen Standorten für Integrierte Sekundarschulen (ISS) bzw. weiterführende Schulen vorhanden. Da in der Umgebung des Gebiets keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, muss der Standort für eine ISS in die Planung für das neue Stadtquartier integriert werden.
- Weitergehende kommunale Teilhabe- und Bildungsangebote durch Volkshochschulen etc. werden an den im erweiterten Analysegebiet vorhandenen Schulen nicht angeboten. Das Amt für Kultur und Weiterbildung konstatiert gegenwärtig insbesondere ein Defizit an ortsbezogenen Volkshochschuleinrichtungen und Stadtteilbibliotheken in der Dammvorstadt und in Köpenick-Nord (z. B. als Filialen).
- Von Seiten der Öffentlichkeit und den zuständigen Verwaltungen wurde insbesondere der Bedarf an einer Jugendeinrichtung bzw. eines Kiez-Clubs für alle Altersgruppen in dem geplanten neuen Stadtquartier und dem näheren Umfeld vorgetragen.
- Für ältere Menschen ist das Angebot für körperliche und geistige Betätigungsmöglichkeiten sowie für entsprechende Begegnungsstätten im näheren oder weiteren Umfeld des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen lückenhaft.

#### 4.6 Verkehrssituation und Erschließung

In den vorbereitenden Untersuchungen wurden in enger Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verkehrliche Untersuchungen

---

<sup>18</sup> vgl. Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft 2016: Entwicklung der Schülerzahlen, Modellrechnung für öffentliche allgemeinbildende Schulen in Berlin, Berlin 2016.

durchgeführt. Die Analyse der Verkehrs- und Erschließungssituation geht über das Areal der vorbereitenden Untersuchungen hinaus und umfasst die Dammvorstadt mit der Bahnhofstraße bis zur Lindenstraße und der Friedrichshagener Straße im Süden sowie einen größeren Abschnitt der Mahlsdorfer Straße mit den östlich angrenzenden Wohngebieten im Norden (erweiterter Bereich verkehrlicher Untersuchungen). Übergeordnete Betrachtungsebene für die Verkehrserschließung ist das sogenannte Tangentenviereck im Bezirk Treptow-Köpenick (vgl. Abb. 8).

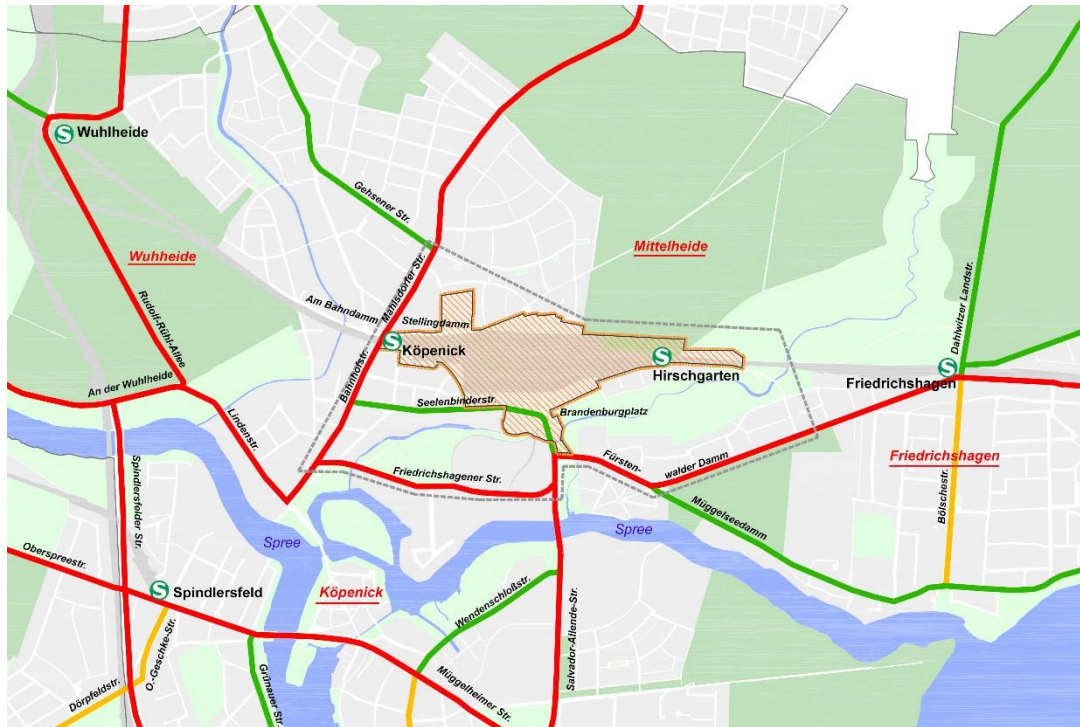


Abb. 8: Übergeordnetes Straßennetz im Bestand (SenUVK 2017 / IVAS 2018)

### **Straßen / Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Die großen brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick sind nicht an die vorhandene Erschließung angebunden. Die in Ost-West-Richtung durch das Gebiet führenden Bahntrassen bilden eine Barriere, die nur in der Bahnhofstraße am S- und künftigen Regionalbahnhof Köpenick unterquert werden kann. Der gesamte Kfz-Verkehr in Nord-Süd-Richtung verläuft über den Straßenzug Bahnhofstraße – Mahlsdorfer Straße, in nördlicher Richtung nach Marzahn-Hellersdorf und zur B 1 / B 5, in südlicher Richtung über die Seelenbinderstraße bzw. die Friedrichshagener Straße in Richtung Salvador-Allende-Brücke.

Neben dem Durchgangsverkehr muss die Bahnhofstraße auch den Wirtschaftsverkehr aufnehmen, dessen Quellen oder Ziele die dortigen Versorgungseinrichtungen sind. Hierdurch werden die vorhandenen Probleme für den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit verstärkt.

In dem erweiterten Bereich der verkehrlichen Untersuchungen bestehen bedeutende Engpässe im Straßennetz. Damit verbunden sind verkehrsbedingte Hemmnisse für die geplante Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Vor allem sind die verkehrlichen Kapazitätsgrenzen in der hoch belasteten Bahnhofstraße bereits heute erreicht. Die gegenwärtige Verkehrsführung und die damit verbundenen Probleme der hohen Verkehrsbelastungen resultieren vor allem daraus, dass der nördliche Teil des sogenannten

Tangentenvierecks und somit eine Entlastung der Köpenicker Altstadt und der Dammvorstadt noch fehlt.

Die Bahnhofstraße kann, insbesondere mit dem Ziel einer Bevorrechtigung des ÖPNV und der Verbesserung der Verhältnisse für die Verkehrsarten des Umweltverbundes nur sehr beschränkt und mit verkehrlichen Begleitmaßnahmen zusätzlichen Verkehr aufnehmen.

Eine Gebietsentwicklung im Zusammenhang mit einer verträglichen Steuerung durch zusätzlich zu erwartende Verkehrsströme sowie in Kombination mit einer Verbesserung der Verkehrssituation in der Bahnhofstraße ist nur mit der Ostumfahrung Bahnhofstraße möglich. Diese muss in die Planung des neuen Stadtquartiers integriert werden. Die gleichzeitige Inbetriebnahme der Ostumfahrung Bahnhofstraße mit der Fertigstellung des Hauptanteils der geplanten Wohnungen (ca. 1.400 Wohnungen) ist damit Voraussetzung für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Die Ostumfahrung Bahnhofstraße dient als Ergänzung des übergeordneten Erschließungsnetzes (Tangentenviereck) und zugleich der Erschließung des neuen Quartiers.

### **ÖPNV**

Der 500-m-Einzugsbereich des S-Bahnhofs Köpenick überdeckt den nördlichen Bereich der Dammvorstadt beiderseits der Bahnhofstraße sowie den westlichen Teil des Gebiets. Der S-Bahnhof Köpenick ist bedeutender Umsteigepunkt für die angrenzenden Gebiete und den gesamten Ortsteil Köpenick. Hier befinden sich Halte- und Umsteigepunkte von S-Bahn, Straßenbahn und Bus. Der Nahverkehrsplan des Landes Berlin fordert für 96 % der Bevölkerung eine Luftlinienentfernung von maximal 500 m zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, die im 20-Minuten-Takt bedient wird. Diese Qualität der verkehrlichen ÖPNV-Erschließung ist für nahezu das gesamte Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen gegeben.

Allerdings weisen die Bereiche im Nordosten des Gebiets (Teile der Siedlung Elsengrund) ein ÖPNV-Erschließungsdefizit auf. Darüber hinaus ist der S-Bahnhof Hirschgarten nicht barrierefrei und auf der nördlichen Seite mangelhaft an die öffentlichen Wegeverbindungen angeschlossen. Hier besteht großer Handlungsbedarf.

Die Funktion der Bahnhofstraße ist wegen der vorhandenen Verkehrsprobleme als zentrale ÖPNV-Trasse erheblich beeinträchtigt.

### **Rad- und Fußverkehr**

Das neue Stadtquartier kann prinzipiell an das übergeordnete Radverkehrsnetz angebunden werden. In dem näheren Umkreis kreuzen sich Radverkehrs-Haupttrouten. Aufgrund der jahrzehntelangen Abschottung des größten Teils des Gebiets mangelt es zugleich an der Vernetzung mit dem Umfeld durch Fuß- und Radwege.

An nahezu allen Straßen des übergeordneten Netzes innerhalb des erweiterten Bereichs der verkehrlichen Untersuchungen sind Radverkehrsanlagen vorhanden, die allerdings überwiegend einen unzureichenden Ausbaustandard aufweisen.

Größere Fahrrad-Abstellanlagen befinden sich nur an den S-Bahnhöfen. Sie sind allerdings nicht ausreichend dimensioniert und ausgestattet sowie zum Teil ungünstig platziert.

Zentrale Schlussfolgerung aus der Verkehrsanalyse ist, dass im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein integriertes Gesamtkonzept für Verkehr und Mobilität zu entwickeln und zu realisieren ist. Neben der übergeordneten Verkehrsanbindung sind daher die Vernetzung von Fuß- und Radwegen sowie die verkehrliche Barrierefreiheit mit einer nachhaltigen Erschließung und Mobilitätsangeboten vorrangige Zielstellungen des Konzeptes.

#### 4.7 Technische Infrastruktur

Gemäß den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchungen ist die stadttechnische Erschließung des neuen Stadtquartiers mit der vorhandenen technischen Infrastruktur gegeben. Mit Ausnahme der Regenentwässerung sind für die Entwicklung eines Neubauquartiers ausreichende Anschlusskapazitäten an die umliegenden Versorgungsnetze vorhanden.

Die Regenentwässerung kann im Rahmen der geplanten Regenwasserbewirtschaftung für das neue Stadtquartier realisiert werden (vgl. Kapitel 8). Für die Ableitung des Schmutzwassers besteht noch Klärungsbedarf dahingehend, ob mit der Gebietsentwicklung auch eine Erweiterung / Verstärkung der Kanalisation erforderlich ist.

Das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen und die unmittelbare Umgebung sind nicht an die Fernwärme angeschlossen. Dafür ist die Versorgung mit Gasleitungen technisch und mit ausreichenden Kapazitäten für die geplante Gebietsentwicklung gewährleistet.

Art und Umfang von ggf. erforderlichen Erweiterungen bestehender Leitungskapazitäten werden im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsplanung konkretisiert.

#### 4.8 Grün- und Freiraumstruktur / -versorgung

Der Kern des Stadtentwicklungsbereiches ist charakterisiert durch das brachliegende Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick, das aufgrund der derzeitigen Eigentumsverhältnisse nicht öffentlich zugänglich ist. Gewidmete Grünanlagen oder Spielplätze sind im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen selbst nicht vorhanden.

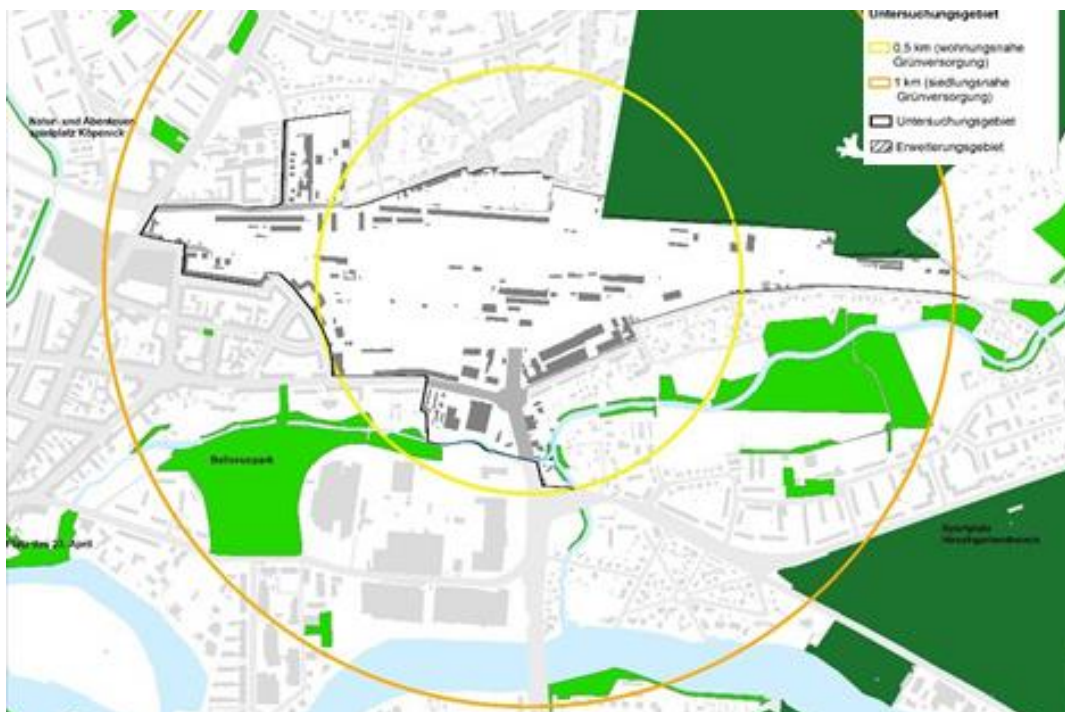


Abb. 9: Grün- und Freiflächenbestand (Gruppe F / Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand 2018)

Im Nordosten des Gebiets dominieren Baumbestandsflächen unterschiedlicher Sukzessionsstadien mit Offenlandflächen in Privateigentum. Nördlich daran angrenzend außerhalb des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen liegt der Köpenicker Forst. Durch die geringe Bebauungsdichte ist in diesem Bereich eine hohe Ausstattung an Grün-

und Freiraumflächen vorhanden, die in ihrer Struktur jedoch keine besondere Gestaltung und Aufenthaltsqualität aufweisen.

In unmittelbarer Nähe des Gebiets befinden sich mehrere gewidmete Grünanlagen sowie Spielplätze. Durch die Barrierewirkung der Bahntrasse und des ehemaligen Güterbahnhofgeländes selbst ist die quantitative Versorgung der Wohnbevölkerung mit den jeweils auf der anderen Seite der Bahn liegenden Freiflächen eingeschränkt. Im Süden der Dammvorstadt tragen der Bellevuepark und in eingeschränkter Form das Auengebiet Neuenhagener Mühlenfließ zur Versorgung mit grüner Infrastruktur bei. Das gilt in gleicher Weise für den Köpenicker Forst im Norden (vgl. Abb. 9).

Eine angemessene und qualifizierte Grün- und Freiflächenversorgung ist in den an das Gebiet angrenzenden Stadtquartieren der Dammvorstadt und von Köpenick-Nord aktuell nicht gegeben. Insbesondere liegt im Bestand eine deutliche Unterversorgung mit Spielplätzen vor.

Im Zuge der geplanten Gebietsentwicklung müssen auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs selbst auch qualifizierte öffentliche Grün- und Freiflächen sowie Wegeverbindungen für die angrenzenden Quartiere geschaffen werden. In ein Freiraumkonzept für den Standort sind auch die Grün- und die Freiflächen im unmittelbaren Umfeld einzubeziehen und unter Berücksichtigung der angrenzenden Stadtquartiere aufzuwerten (vgl. Kapitel 8).

#### **4.9 Arten- und Biotopbestand**

Um den Arten- und Biotopbestand auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal sowie den angrenzenden Flächen des Gebiets zu bewerten, wurde in den vorbereitenden Untersuchungen ein landschaftsökologisches Gutachten erarbeitet. Aufgrund der langjährigen Nutzungsaufgabe ist auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs die Sukzession der Vegetation weit fortgeschritten.

Im Ergebnis der landschaftsökologischen Untersuchungen sind wertvolle Biotopstrukturen mit einer großen Artenvielfalt, insbesondere auf den ehemaligen Bahnflächen und den daran angrenzenden brachgefallenen Grundstücken im Nordosten, identifiziert worden. Dazu gehören auch Pflanzen- und Tierarten, die unter dem gesetzlichen Naturschutz stehen.

In einem prozesshaften Austausch im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzepts einschließlich der Einbindung der betroffenen Fachverwaltungen wurde aufbauend auf den Ergebnissen der landschaftsökologischen Untersuchungen festgestellt, unter welchen naturschutzfachlichen und –rechtlichen sowie landschaftsökologischen Voraussetzungen die Entwicklung des neuen Stadtquartiers grundsätzlich möglich ist.

Da die vorhandenen Biotope und Arten im Zuge der Gebietsentwicklung nur teilweise erhalten werden können, sind Kompensationsmaßnahmen entsprechend der rechtlichen Vorgaben zu konzipieren. Dafür wurden in den vorbereitenden Untersuchungen entsprechende Vorschläge und konzeptionelle Ansätze erarbeitet und zwischen den Beteiligten abgestimmt. Diese müssen im weiteren Planungsprozess konkretisiert werden. Der Natur- und Artenschutz sowie landschaftsökologische Belange stehen der Entwicklung des neuen Stadtquartiers nicht entgegen. Es bestehen nachhaltige Möglichkeiten der Kompensation bzw. der Integration in die Gebietsentwicklung (vgl. Kapitel 8).



## 4.10 Bodenverhältnisse und Topographie

Mit der Anlage der Eisenbahninfrastruktur und der ehemaligen Bahnhofsnutzungen (Höherlegung der Gleisanlagen zu Beginn des 20. Jahrhunderts) wurden auf der gesamten Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs einschließlich der Randbereiche der Gleisanlagen Aufschüttungen aus Sand, Schotter, Industrie-, Bau- und Trümmerschutt aufgebracht. Zum Teil wurde dafür auch Erdaushub größeren Volumens von Flächen im südlich der Gleisanlagen gelegenen Teil des Gebiets verwendet. Insbesondere in dem Hauptbereich des ehemaligen Güterbahnhofsareals sind enorme Sprünge im Relief zu verzeichnen.

Gemäß dem derzeitigen Untersuchungsstand ist davon auszugehen, dass die – in der Regel nicht tragfähigen – anthropogenen und zum Teil belasteten Aufschüttungen auf den ehemaligen Bahnhofsfeldern nördlich und südlich der Gleisanlagen vollständig abgetragen werden müssen, um das Areal bebaubar zu machen. Auf den Flächen südlich der Seelenbinderstraße und des Brandenburgplatzes ist kein Bodenabtrag vorgesehen.

Unter dieser Prämisse wurde als Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen ein digitales Geländemodell mit allen Abtrags- und Auftragsbereichen und entsprechenden Geländeschnitten erstellt<sup>19</sup>. Demnach wird es sich voraussichtlich um ca. 470.000 m<sup>3</sup> Boden handeln, der abzutragen ist. Dafür ist im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess ein entsprechendes Logistikkonzept unter ökologischen Gesichtspunkten zu entwickeln.

Der Abtrag des Aufschüttungshorizontes wird auch für die geplante Regenwasserbewirtschaftung im Gebiet von Bedeutung sein. Dies gilt für die Verringerung des Grundwasserflurabstands, die Entfernung möglicher Schadstoffbelastungen und den Erhalt der Wasserdurchlässigkeit des Bodens. Das in den vorbereitenden Untersuchungen erarbeitete Regenwassergrobkonzept zeigt auf, dass die Umsetzung einer Regenwasserbewirtschaftung innerhalb des Quartiers nach dem Abtrag der Aufschüttungen unter Einhaltung der gesetzlichen und fachlichen Vorgaben möglich ist (vgl. Kapitel 8).

## 4.11 Altlasten

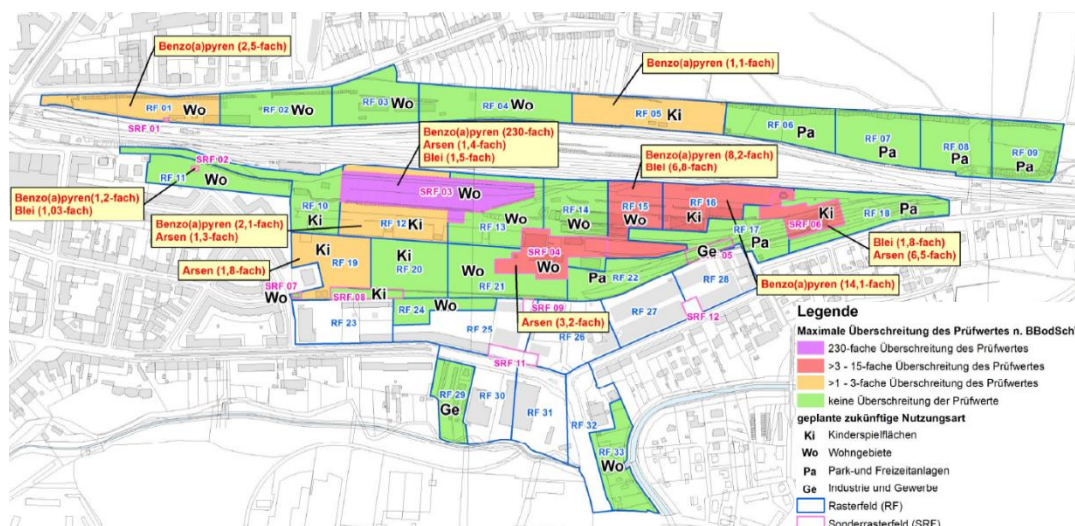


Abb. 10: Zusammenfassung der Ergebnisse für die untersuchten Rasterfelder (IUP Ingenieure 2018)

19 vgl. IUP Ingenieure 2018: Bodenuntersuchungen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin nach der BBodSchV – Voruntersuchung

In den vorbereitenden Untersuchungen wurde auch die Boden- und Altlastensituation in dem geplanten Stadtquartier gutachterlich untersucht und bewertet (vgl. Abb. 10). Die Ergebnisse sind nachfolgend stark zusammengefasst:

- Die ermittelten Schadstoffbelastungen sind im Wesentlichen an die anthropogenen Aufschüttungen gebunden.
- Die in zwei Bereichen im Süden des ehemaligen Bahnhofsareals sowie auf dem ehemaligen Gaswerkstandort nördlich des Stellingdamms identifizierten Grundwasserbelastungen sind im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit der Ordnungsbehörde weiter zu erkunden.
- Das im Zuge der Entwicklung des Standortes zu entsorgende Bodenmaterial (Aufschüttung) kann aufgrund der Schadstoffbelastungen nicht wiederverwendet werden. Durch die abfallrechtlich bedingte Entsorgung des dabei anfallenden Bodenaushubs wird auch ein Großteil der bodenschutzrechtlich relevanten Schadstoffmengen vom Standort entfernt.
- Bezogen auf die künftige Geländehöhe beschränken sich die im Gebiet ermittelten bodenschutzrechtlichen Altlastenbefunde räumlich auf begrenzte Einzelstandorte. Eine z. B. baubegleitende Altlastensanierung ist an allen Standorten technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar. Insofern steht die Altlastensituation der Entwicklung des geplanten Stadtquartiers nicht grundsätzlich entgegen.
- Aus den ermittelten abfallrechtlich relevanten Schadstoffbelastungen ergeben sich grundstücksbezogen kontaminationsbedingte Mehraufwendungen. Diese sind, da sie sich auf den Verkehrswert auswirken, in der Regel beim Grundstückserwerb gegenüber den Eigentümerinnen und Eigentümern als Kaufpreisabschlag in Ansatz zu bringen.

Im weiteren Planungsprozess bzw. im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne ist das Erfordernis der Kennzeichnung von Flächen gem. § 9 Abs. 5 BauGB zu prüfen. Sofern ein Sanierungserfordernis verbleibt, müssen im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme das weitere Vorgehen mit der Ordnungsbehörde abgestimmt und ggf. etwaige Bodensanierungen durchführt werden<sup>20</sup>.

#### 4.12 Luft und Klima

Für die Bewertung der Luftbelastung im Untersuchungsgebiet musste auf bereits einige Jahre alte Erhebungen zurückgegriffen werden. Damit kann nur ein sehr grobes Bild der Belastungssituation vermittelt werden:

- Insgesamt liegen die Luftbelastungen in der unmittelbaren Umgebung des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen im Vergleich mit innerstädtischen Wohnbezirken im mittleren und auf den östlichen Teilflächen im niedrigen Bereich. Dies ist insbesondere auf die Lage im Übergang zu den landschaftlich geprägten Wald- und Wasserflächen mit geringen Luftbelastungen zurückzuführen.
- Die verkehrsbedingten Luftbelastungen sind im Bereich der Bahnhofstraße dennoch überdurchschnittlich. Dies ist im Zuge der geplanten Gebietsentwicklung und der damit einhergehenden Verkehrs- und Mobilitätskonzeption zu berücksichtigen.

---

20 vgl. IUP Ingenieure 2018: Bodenuntersuchungen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin nach der BBodSchV – Voruntersuchung



Von größerer Bedeutung für die Gebietsentwicklung sind die klimatischen Rahmenbedingungen, deren Evaluierung Teilaufgabe der landschaftsökologischen Untersuchungen war:

- Ein sogenannter „Wärmeineleffekt“ ist im Gebiet nur schwach in Randgebieten im Süden vorhanden. Im Rahmen der Planung soll diese Belastung durch die Anlage von Grünflächen mit ausreichend hoher stadtklimatischer Qualität, insbesondere im Zusammenhang mit der vorgesehenen Regenwasserbewirtschaftung, reduziert werden.
- Für den weiträumigen Luftaustausch besitzt das Gebiet aufgrund der geringen Strömungsgeschwindigkeiten des Kaltluftvolumenstroms und der Lage außerhalb von Kaltluftbahnen eine untergeordnete Rolle. Der Luftaustausch findet aktuell primär innerhalb des Gebietes statt.
- Prinzipiell stehen klimatische Aspekte der geplanten Gebietsentwicklung nicht entgegen.

#### 4.13 Lärmimmissionen<sup>21</sup>

In den schalltechnischen Untersuchungen zu den vorbereitenden Untersuchungen wurden die bestehenden Emissionsquellen aus Verkehr und Gewerbe in und um das Gebiet erfasst und bewertet. Dabei wurden Immissionskonflikte für die städtebaulichen Planungsansätze und die verkehrlichen Entwicklungen aufgezeigt sowie schalltechnische Empfehlungen für das Strukturkonzept und das städtebauliche Konzept gegeben. Die zentralen Ergebnisse sind:

- Die schalltechnische Situation im Gebiet wird durch den Schienenverkehrslärm dominiert. Im Nahbereich weisen auch die Seelenbinderstraße und die hier verlaufende Straßenbahn einen schalltechnischen Einfluss durch Verkehrslärm auf.
- Die Lärmbelastungen liegen sowohl tagsüber als auch nachts über der Gesundheitsgefährdungsschwelle gemäß der Definition der Rechtsprechung.
- Insbesondere durch eine lärmrobuste städtebauliche Planung nördlich und südlich der Bahntrassen kann die künftige schalltechnische Situation im Gebiet deutlich verbessert werden. Eine Wohnbebauung ist mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen auf dem Großteil der Flächen gemäß dem Stand der Technik prinzipiell möglich (vgl. Kapitel 8.2).
- Die durch Gewerbe verursachten Lärmimmissionen überschreiten lediglich nördlich der Seelenbinderstraße die zulässigen Richtwerte für allgemeine Wohngebiete. Hier ist im Zuge der weiteren Planung darauf zu achten, das absehbare Konfliktpotential durch die Verlagerung oder städtebauliche Abschirmung vorhandener und zukünftiger Gewerbebetriebe zu vermeiden<sup>22</sup>.

#### 4.14 Grundeigentumsstruktur und Pachtverhältnisse

Die Personen mit Grundeigentum sowie in Miet- und Pachtverhältnissen sind im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen als Betroffene gemäß § 165 Abs. 4 i. V. m. § 137 BauGB frühzeitig einzubeziehen (vgl. Kapitel 7.2, 9.9). Des Weiteren ist dieser Personenkreis gemäß

---

21 Die Geräuscheinwirkungen auf den Geltungsbereich des Plangebietes wurden auf Grundlage der DIN 18005 (vgl. Deutsches Institut für Normung e.V. 2002) bzw. für den Gewebelärm nach der Technischen Anleitung (TA) Lärm beurteilt. Im Sinne einer lärmoptimierten Planung sollen die in der Tabelle 1 dargestellten Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005, Teil 1 /1/ eingehalten werden. Die Richtwerte der TA Lärm entsprechen den Orientierungswerten der DIN 18005.

22 LÄRMKONTOR GmbH 2018: Schalltechnische Untersuchung. Vorbereitende Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick.

§ 165 Abs. 4 i. V. m. § 138 BauGB gegenüber der Gemeinde (hier dem Land Berlin) auskunftspflichtig zu den jeweiligen Grundstücken oder deren Nutzung. Wichtig für die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme ist darüber hinaus, in welchen Eigentumsverhältnissen sich die zu entwickelnden Flächen befinden. Dabei spielen die Anteile derjenigen Flächen, die sich in privatem Eigentum befinden, eine große Rolle. Vor diesem Hintergrund war die umfassende Ermittlung der Eigentums-, Miet- und Pachtverhältnisse ein wichtiger Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen.

Die Informationen zu den Eigentumsverhältnissen basieren im Wesentlichen auf dem Stand zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2016. Bis Ende des Jahres 2018 wurde nur für das Grundstück Seelenbinderstraße 125 ein Eigentumswechsel vollzogen, der im Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen berücksichtigt ist. Im Jahr 2019 hat des Weiteren ein Eigentümerwechsel nach Verkauf für das Grundstück Seelenbinderstraße 81 – 89 stattgefunden. Beide Grundstücke befinden sich weiterhin in Privateigentum.

Auf eine wichtige Aktualisierung zur den Eigentumsverhältnissen wird für den Standort des ehemaligen Gaswerkes Köpenick im Stellingdamm hingewiesen: Das Land Berlin hat die Liegenschaft mit einer Größe von ca. 1,5 ha von der Berliner Stadtreinigung (BSR) Ende des Jahres 2018 erworben; der Eigentumsübergang fand im September 2019 statt. Es handelt sich um ein Schlüsselgrundstück, auf dem eine Grundschule und weitere Gemeinbedarfseinrichtungen geplant sind (vgl. Kapitel 8).

Die Grundstücksflächen im Untersuchungsgebiet befinden sich im Eigentum von 76 Eigentümerinnen und Eigentümern mit unterschiedlichem, jedoch überwiegend privatem Rechtsstatus. Ausschlaggebend für die Umsetzung der Ziele und Zwecke der Gebietsentwicklung sind insbesondere einige Eigentümerinnen und Eigentümer mit größeren „Schlüsselgrundstücken“.

Die größten Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sind mit ca. 13,8 ha (ca. 24 %) das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und mit ca. 13,4 ha (ca. 23 %) die Deutsche Bahn AG. Die Grundstücksflächen im Eigentum des BEV sollen städtebaulich vollständig entwickelt werden. Von der Deutschen Bahn AG sollen kleinteilig Flächen in Randbereichen beiderseits der Bahntrassen überwiegend für öffentliche Gründurchwegungen in die Entwicklung einbezogen werden. Gegenwärtig sind alle Grundstücksflächen dieser beiden Eigentümer als bahnbetriebsnotwendig noch planfestgestellt. Es wird davon ausgegangen, dass die Planfeststellung für die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen im Eigentum des BEV zeitnah und für die Randflächen der Deutschen Bahn AG nach Fertigstellung des Ausbaus der Regionalbahnstrecke mittelfristig aufgehoben wird. SenStadtWohn hat einen entsprechenden Freistellungsantrag bereits gestellt (vgl. Kapitel 5.2).

Im Eigentum des Landes befindet sich mit inzwischen ca. 8,4 ha (nach Ankauf der Flächen von der BSR, siehe oben) ein vergleichsweise untergeordneter Anteil der Gesamtfläche des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen, zumal es sich bei den landeseigenen Flächen überwiegend um bestehendes öffentliches Straßenland handelt. Neben dem ehemaligen Gaswerkstandort handelt es sich bei den zwei größeren, für die Gebietsentwicklung wichtigen landeseigenen Flächen um das Grundstück des Finanzamts an der Seelenbinderstraße (ca. 1,4 ha), dessen rückwärtiger Teil für den Wohnungsbau vorgesehen ist, und um den Revierstützpunkt des Tiefbau- und Grünflächenamts des Bezirks Treptow-Köpenick, einschließlich der an eine Gärtnerei verpachteten Fläche im Nordosten des Gebiets (ca. 0,8 ha). Hier soll mittel- bis langfristig eine zentrale Ausgleichsfläche für den Naturschutz hergestellt werden (vgl. Kapitel 8).

Auf privates Eigentum entfällt mit zusammen ca. 21,7 ha der größte Anteil (ca. 37,5 %) der Grundstücksflächen im Gebiet. Die für die zügige Gesamtentwicklung des neuen

Stadtquartiers notwendige größte private Grundstücksfläche liegt nördlich der Gleistrassen und gehörte ursprünglich zu dem ehemaligen Güterbahnhofsareal. Weitere private „Schlüsselgrundstücke“ für Ausgleichsmaßnahmen sind im Nordosten des Gebiets sowie für die Entwicklung von Flächen der Quartiersversorgung, die Schaffung von Arbeitsstätten und die Behebung von städtebaulichen Funktionsmängeln im Süden in der Seelenbinderstraße verortet.

Ca. 65 % des privaten Grundeigentums befinden sich im Eigentum von sechs Eigentümerinnen und Eigentümern mit Grundstücksflächen von mehr als 1 ha. Im Übrigen besteht vor allem im Norden und Südosten der Randbereiche des Gebiets eine kleinteilige private Eigentumsstruktur. Hier sind insbesondere Maßnahmen der Betriebsverlagerung sowie der kleinteiligen Inanspruchnahme von privaten Flächen für öffentliche Maßnahmen oder für die Grundstücksneuordnung erforderlich.

Die vorhandene Eigentumsstruktur im Untersuchungsgebiet zeigt, dass sich die großen und für die zügige Entwicklung des geplanten Stadtquartiers zwingend erforderlichen Grundstücke („Schlüsselgrundstücke“) teils in Privateigentum, teils im Eigentum öffentlich-rechtlicher Institutionen bzw. von Sondervermögen befinden. Weder die privaten, noch die öffentlichen Eigentümerinnen und Eigentümer sind aufgrund der Komplexität der Entwicklung in der Lage, die Planungsziele selbst zu verwirklichen (vgl. Kapitel 9).

Die künftig öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Gemeinbedarfsflächen können bis auf kleinteilige Ausnahmen ebenfalls nur auf derzeit privaten Flächen bereitgestellt werden.

Deshalb ist der Hauptanteil der privaten Flächen vom Land Berlin zu erwerben (vgl. ausführlich Kapitel 9).

#### **Miet- und Pachtverhältnisse**

Die Miet- und Pachtverhältnisse wurden in den vorbereitenden Untersuchungen systematisch im Rahmen von Gesprächen mit den Betroffenen sowie vor allem durch eine schriftliche Befragung erfasst.

Die Mietverhältnisse auf Wohngrundstücken im Eigentum einer Wohnungsgenossenschaft bzw. im Eigentum einer landeseigenen Wohnungsbaugesellschaft, wozu insbesondere die Mietshäuser in der Thürnagel- und in der Gelnitzstraße bzw. in der Hirschgartenstraße gehören, wurden dabei nicht vertieft untersucht. Es wurde bzw. wird davon ausgegangen, dass diese bestehen bleiben und sich im Bestand keine bzw. ggf. nur in Randbereichen Handlungsbedarfe in Folge der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ergeben (z. B. Lärmschutz westlich des künftigen Schulstandortes Süd).

Intensiver betrachtet wurden die Miet- und Pachtverträge auf den Gewerbegrundstücken, die erhebliche Unterschiede aufweisen. Viele der im östlichen Bereich der Seelenbinderstraße angesiedelten Gewerbebetriebe haben kurzfristig kündbare Mietverträge; die Gewerbetreibenden im Südwesten und Nordosten des Brandenburgplatzes verfügen dagegen über Mietverträge mit deutlich längerer, meist mehr als zehnjähriger Laufzeit. Die längsten Laufzeiten haben die Mietverträge der Lebensmittel-Filialen an der Seelenbinderstraße.

Weitere Mietverhältnisse betreffen die Miete bzw. Pacht:

- Von Garagengrundstücken (privat und landeseigen) an der Seelenbinderstraße mit kurzfristig kündbaren Laufzeiten;
- des Bahn-Landwirtschaft Hauptverband e.V., der ca. 14 Kleingartenparzellen auf dem BEV Grundstück einzeln unterverpachtet hat, mit dem BEV (der Pachtvertrag muss, wenn eine

Entwicklung der Flächen durch die öffentliche Hand geplant ist, kurzfristig gekündigt werden);

- des Bezirkes Treptow-Köpenick mit einer privaten Gärtnerei über die Fläche in seinem Fachvermögen neben dem Revierstützpunkt. Der Pachtvertrag läuft bis Ende des Jahres 2028.

Die vorhandenen Miet- und Pachtverhältnisse stellen keine Restriktion für die zügige Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme dar. Für die mittel- bis langfristigen Miet- und Pachtverhältnisse gilt, dass diese weitgehend vergleichbar fortbestehen können - entweder im Rahmen der Gebietsentwicklung durch Integration bzw. die entsprechende Dauer, bis die Mietfläche konkret entwickelt wird (z. B. Pächterin Gärtnerei), oder durch Umsiedlung im Gebiet bzw. in Gebietsnähe (z. B. Einzelhandel, einzelne Gewerbebetriebe).

## 5 Rahmenvorgaben zur Gebietsentwicklung

### 5.1 Prüfung der planerischen Vorgaben und Rahmenbedingungen

In den vorbereitenden Untersuchungen wurden die planungsrechtlichen und fachrechtlichen Vorgaben, die übergeordneten integrierten und sektoralen Planwerke und Programme Berlins sowie weitere planungsrelevante Rahmenbedingungen, die bei der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu beachten sind, geprüft und herausgearbeitet. Die wichtigsten Vorgaben sind nachfolgend aufgelistet bzw. zusammengefasst.

### 5.2 Planungsrechtliche Vorgaben

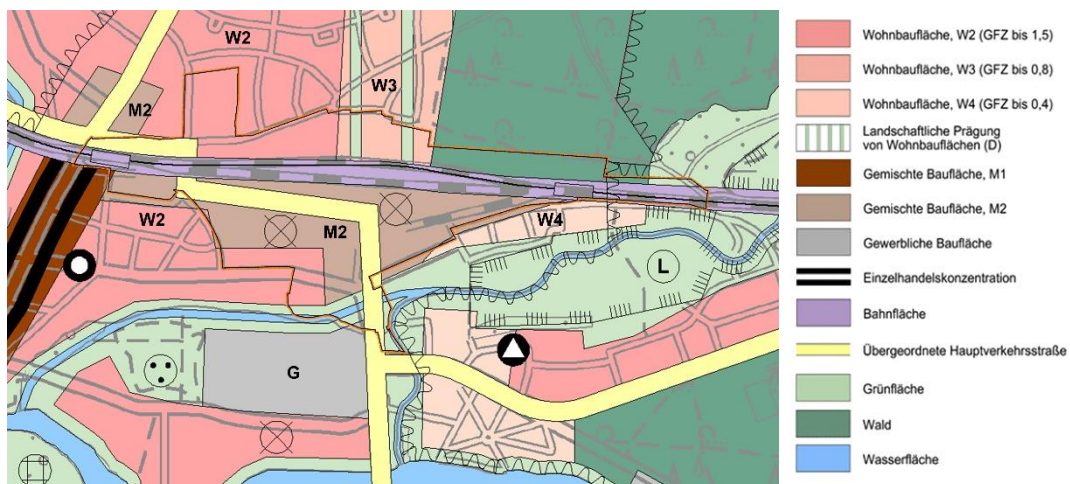


Abb. 11: Flächennutzungsplan Berlin (FNP) (Geoportail Berlin 2019)

#### Flächennutzungsplan Berlin (FNP)

Der FNP<sup>23</sup> (vgl. Abb. 11) stellt das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs im Kernbereich des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen als gemischte Baufläche M2, das heißt als Bereich mit mittlerer Nutzungsintensität und -dichte sowie überwiegend Mischgebietscharakter dar. Je nach Ausprägung können daraus in Bebauungsplänen Mischgebiete oder andere Baugebiete, insbesondere Wohngebiete, grundsätzlich entwickelt werden. Die daran südlich ebenso wie im Norden des Bahngeländes angrenzenden

23 FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 31. Oktober 2019 (ABl. S. 7148)

Stadtquartiere sind als Wohnbauflächen W2 (GFZ bis 1,5) und das Gebiet der Siedlung Elsengrund als Wohnbaufläche W3 (GFZ bis 0,8) definiert. Im Bereich der Bahnhofstraße sind eine gemischte Baufläche M1 und das Symbol Einzelhandelskonzentration für das Hauptzentrum Bahnhofstraße dargestellt. Die Einzelhandelskonzentration im FNP bleibt in Übereinstimmung mit dem Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren) auf die Zone südlich des Bahnhofs beschränkt (vgl. Kapitel 5.4).

Die derzeitige Realnutzung des östlichen Bereichs der Seelenbinderstraße um den Brandenburgplatz findet ihre Entsprechung in der Darstellung dieser Flächen als gemischte Baufläche M2.

Die vorhandenen Waldflächen im Nordosten sind entsprechend ihres Bestands dargestellt.

Die angestrebte erstmalige Inanspruchnahme von Flächen für den Wohnungsbau mit Gemeinbedarfseinrichtungen sowie für Gewerbegebiete ist prinzipiell aus diesen Vorgaben des FNP entwickelbar.

Jedoch stellt der FNP die Trassenführung der für die Entlastung der Dammvorstadt erforderlichen Ostumfahrung Bahnhofstraße vom Knoten Mahlsdorfer Straße / Stellingdamm über das ehemalige Güterbahnhofsareal bis zum Brandenburgplatz mit einer Querung der Bahngleise unmittelbar östlich des S-Bahnhofs Köpenick dar. Die aktuell abgestimmte Trassenführung im Strukturkonzept sieht davon abweichend eine Querung der Bahngleise deutlich weiter östlich, etwa in Höhe der verlängerten Bellevuestraße vor und ist somit nicht aus dem FNP entwickelbar. Die neue Trasse der Ostumfahrung Bahnhofstraße soll im Rahmen eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans einschließlich angrenzender Wohnbauflächen festgesetzt werden. Dafür soll der FNP parallel zu dem Bebauungsplanverfahren geändert werden.

#### Geltendes Bauplanungsrecht und Planfeststellung

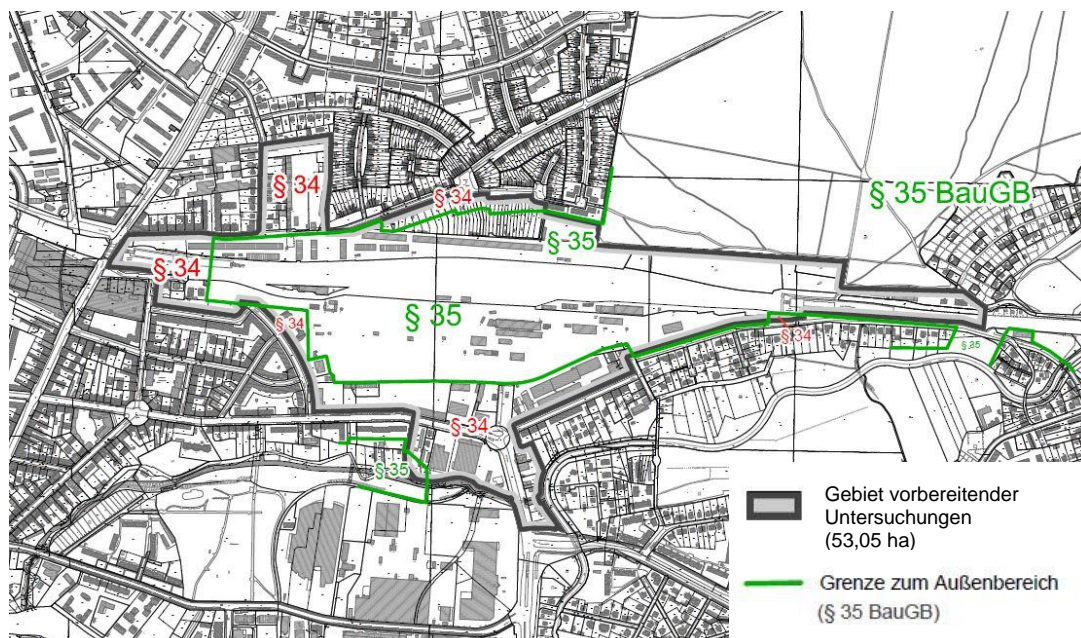


Abb. 12: Planungsrechtliche Einordnung (bis ca. 100 m um das Untersuchungsgebiet, SenStadtWohn II C 2019)

Die aktuelle Bebaubarkeit der Flächen des Untersuchungsgebietes richtet sich vorbehaltlich des Fachplanungsvorbehalts (s. u.) überwiegend nach § 35 BauGB (Außenbereich) sowie in den Randbereichen nach § 34 BauGB (im Zusammenhang bebaute Ortsteile, vgl. Abb. 12).



Zu dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB gehört der weitgehend unbebaute Kernbereich des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen beiderseits der Gleisanlagen. Kleinere Grün- und Gartenflächen im Süden (Uferbereich der Alten Erpe) sind ebenfalls Außenbereich.

Die Einstufung nach § 34 Abs. 1 BauGB gilt für westliche Teilflächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick im Norden, für das Gelände des ehemaligen Gaswerks, für die im Untersuchungsgebiet gelegenen Teile der Siedlung Elsengrund, für die Flächen am südlichen Zugang zum Bahnhof Köpenick sowie für den gesamten überwiegend gewerblich geprägten und bebauten Bereich um den Brandenburgplatz.

Ein großer Teil der Flächen des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen unterliegt darüber hinaus dem Fachplanungsvorbehalt gemäß § 38 BauGB. Dazu gehören zum einen die Flächen der bestehenden und geplanten Gleisanlagen der Fern- und der S-Bahn als auch zukünftige betriebsnotwendige Bahnanlagen. Zum anderen gehören dazu auch künftig nicht mehr betriebsnotwendige Flächen, die im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entwickelt werden sollen. Der Fachplanungsvorbehalt umfasst die Grundstücksflächen im Eigentum des BEV und kleinere Teilflächen der Deutschen Bahn AG sowie private Grundstücksflächen zwischen Stellingdamm und dem S- und zukünftigen Regionalbahnhof im Eingangsbereich des zukünftigen Stadtquartiers. Voraussetzung für die Gebietsentwicklung ist daher die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

SenStadtWohn hat dementsprechend die Freistellung für die planfestgestellten Flächen im Oktober 2018 und nach Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG Anfang März 2020 aktualisiert, in drei Stufen untergegliedert, beim zuständigen Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt (vgl. Abb. 13). Das EBA führt auf dieser Basis nunmehr das offizielle Freistellungsverfahren nach AEG durch.

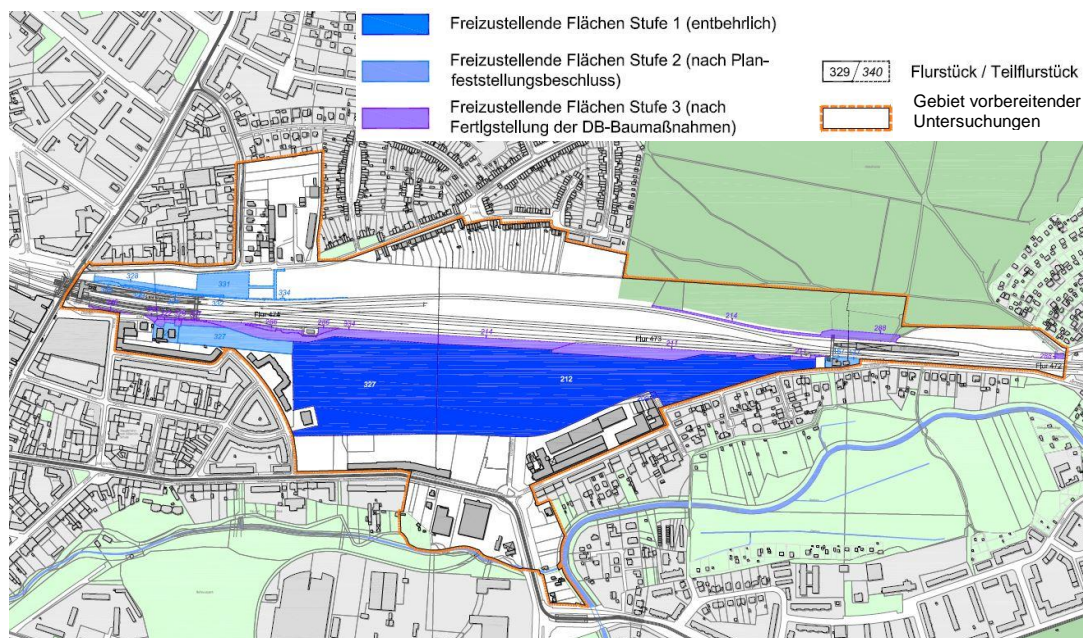


Abb. 13: Plan zum Freistellungsantrag in drei Stufen (UrbanPlan 2019)

Die zur Freistellung beantragten Flächen der **Stufe 1** bilden den Hauptanteil des für die geplante Gebietsentwicklung vorgesehenen Areals. Mit der Freistellung wären die Voraussetzungen für die erforderliche Aufstellung von Bebauungsplänen sowie für die zeitnah geplanten ersten Ordnungsmaßnahmen für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

gegeben. Für diese Flächen liegen bereits aktuell keine bahnbetrieblichen Bedarfe vor. Bereits in den 1990er Jahren sind die ehemaligen Güterbahnhofsflächen im Süden im Zuge der Bahnreform als „zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht notwendig“ eingestuft worden und befinden sich seitdem im Eigentum des BEV. Damit war klargestellt, dass die Flächen grundsätzlich bahnbetrieblich entbehrlich sind und sofort freigestellt werden können.

Die vergleichsweise kleineren Flächen, deren Freistellung in der **Stufe 2** beantragt wird, sind wegen der möglichen teilweisen Inanspruchnahme für den Bau des zukünftigen Regionalbahnhofs (nur für den Fall der Abweichung von den eingereichten Planfeststellungsunterlagen der Deutschen Bahn AG vor dem Planfeststellungsbeschluss) bis auf Weiteres noch bahnbetriebsnotwendig. Ziel ist es, den für diese Stufe noch zu konkretisierenden Freistellungsantrag spätestens parallel zu dem Planfeststellungsbeschluss der Deutschen Bahn AG voraussichtlich im Jahr 2021 beim EBA zu stellen.

Bei den Flächen, deren Freistellung in **Stufe 3** beantragt werden soll, handelt es sich um Randbereiche / Arrondierungen, insbesondere der geplanten öffentlichen Freiflächen mit übergeordneten Rad- und Fußwegen beidseitig parallel zu den Bahntrassen. Diese Flächen werden von der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Ausbaumaßnahmen für die Regionalbahnstrecke benötigt. Die Freistellung ist dann nach Abschluss der Baumaßnahmen und Inbetriebnahme der ausgebauten Bahnstrecke voraussichtlich im Jahr 2027 möglich. Der für diese Stufe zu konkretisierende Antrag für die Freistellung wird eingereicht, wenn definitiv absehbar ist, wann die Flächen nicht mehr benötigt werden.

Für die Freistellungen der Stufen 2 und 3 besteht zwar noch Klärungsbedarf. Sie sind aber grundsätzlich im Rahmen des geplanten Durchführungszeitraums möglich. Verzögerungen der Freistellungen für diese Flächen würden die zügige Durchführung der Gesamtmaßnahme nicht gefährden.

### Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich größere Denkmalbereiche / Gesamtanlagen sowie Baudenkmale (vgl. Abb.14):

- S-Bahnhof Köpenick: Bahnhofsgebäude, Bahnsteig und Brücke über die Bahnhofstraße, 1899 – 1902 (Baudenkmal),
- Städtisches Gaswerk Köpenick Stellingdamm, 1899 – 1905 (Denkmalbereich / Gesamtanlage),
- Siedlung Elsengrund, 1919 – 1929 (Denkmalbereich / Gesamtanlage), nördlich angrenzend die nicht im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen befindliche Stadtrandsiedlung Mittelheide, 1928 – 29 (Denkmalbereich / Gesamtanlage),
- Ehemalige Polizeidienstschule (heute Finanzamt) Seelenbinderstraße, 1930 – 1931 (Baudenkmal),
- Beamtenwohnhäuser Am Elcknerplatz 20-22, um 1880 (Denkmalbereiche / Gesamtanlage).

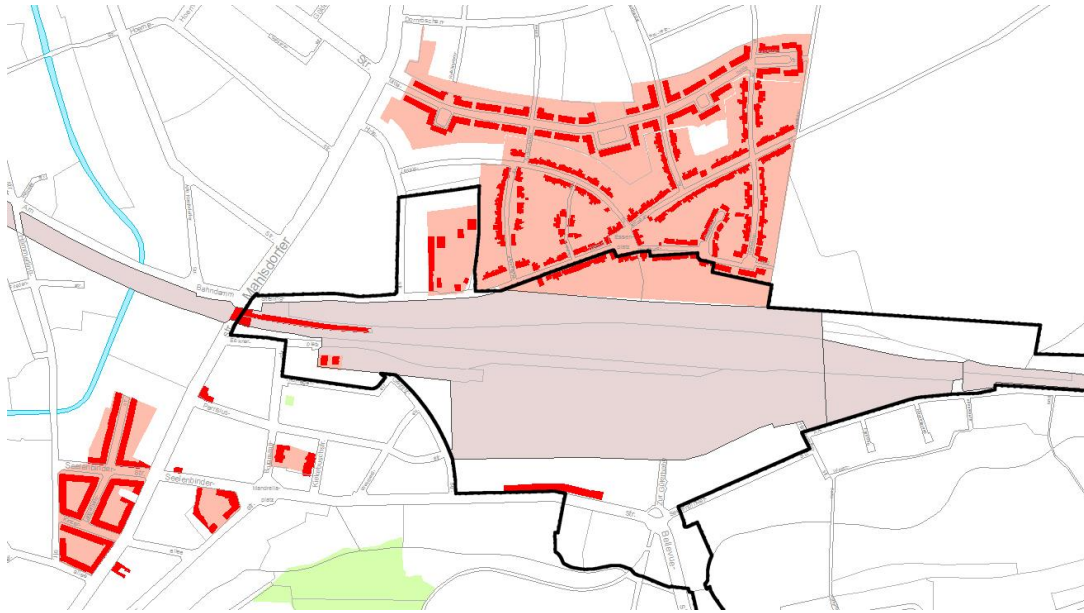


Abb. 14: Denkmalgeschützte Bauten und Gesamtanlagen (SenKultEuropa, Denkmalliste Berlin 2019)

Des Weiteren wurden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für den im Westen außerhalb des Gebiets gelegenen Kurpark Friedrichshagen (um 1880, Gartendenkmal) potenzielle landschaftsökologische Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der Aufwertung als öffentliche Freifläche geprüft (vgl. Kapitel 8).

Die denkmalgeschützten Bereiche und Bauten können mit ihren Belangen grundsätzlich in die geplante städtebauliche Entwicklung einbezogen werden. Sie müssen in den anstehenden Planungsverfahren für das neue Stadtquartier (Bebauungsplanverfahren, städtebauliche Wettbewerbe) konkret berücksichtigt werden.

### 5.3 Wohnungsprogramm

#### Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt

Um den Bedarf an Wohnraum sowie auch an entsprechenden Arbeitsstätten, sozialer und technischer Infrastruktur decken und zudem eine lebenswerte Stadt erhalten zu können, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im April 2016 das Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt aufgelegt. Ziel ist dabei nicht nur, der starken Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum zu entsprechen, sondern auch eine in jeder Hinsicht nachhaltige Entwicklung der Gesamtstadt, ihrer Bezirke und Quartiere voranzubringen.

Darauf aufbauend hat die Regierungskoalition die zügige Planung und Entwicklung von zunächst elf neuen Stadtquartieren im gesamten Stadtgebiet als ein zentrales strategisches Element für die Schaffung der erforderlichen neuen Wohnungen in Berlin beschlossen. Aufgrund der kontinuierlichen Wachstumsdynamik Berlins und der damit nicht Schritt haltenden Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum hat der Senat von Berlin Anfang September 2018 ein Handlungsprogramm zur Beschleunigung des Wohnungsbaus beschlossen<sup>24</sup>. Vorrangige kurzfristig zu operationalisierende Zielstellungen waren insbesondere, die Abläufe bei der Schaffung zusätzlichen Wohnraums zu verkürzen sowie

<sup>24</sup> Senatskanzlei Berlin 2018: Stärkung Berliner Kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU), Vorlage Nr. R-373/2018 - zur Beschlussfassung - Sitzung des Rats der Bürgermeister am 21.06.2018, Beschluss Nr. R-405/2018 vom 19.07.2018.



effiziente Maßnahmen zu ergreifen, um weiteres Wohnraumpotential zu identifizieren und bereits ermittelte Potentiale schneller zu entwickeln. Zugleich wurde die Zahl der Neubauquartiere auf 14 erhöht. In diesen 14 Stadtquartieren sollen insgesamt knapp 45.000 neue Wohnungen entstehen sowie 100.000 Bewohnerinnen und Bewohner leben und arbeiten können.

Parallel zu dem Senatsbeschluss über den Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (StEP Wohnen 2030) am 21. August 2019 wurden zwei weitere Wohnungsbauschwerpunkte in der Kulisse der neuen Stadtquartiere aufgenommen.

Mit dieser Stadtentwicklungspolitik konstatiert der Senat von Berlin, dass der Neubaubedarf nicht alleine durch Nachverdichtung bzw. kleinteilige Innenentwicklung ausgeglichen werden kann. Die nunmehr 16 geplanten neuen Stadtquartiere sind wichtige Komponenten bzw. Voraussetzungen für eine quantitative Entspannung und Preisdämpfung am Wohnungsmarkt.

Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick gehört zu den neuen Stadtquartieren und Wohnungsbauschwerpunkten, die bereits im Jahr 2016 zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten festgelegt wurden. Grundlagen der Festlegung waren eine umfassende methodische Ermittlung der potentiellen Standorte mit Hilfe des Wohnbauflächen-Informationssystems (WoFIS) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, in dem alle Wohnbauflächen erfasst und kategorisiert sind, sowie deren qualitative Bewertung / Kategorisierung.

Der Standortbereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick wurde insbesondere wegen seiner gut erschlossenen und urbanen Lage am Rande des Köpenicker Zentrums als einer der außerhalb des S-Bahnringes gelegenen potentiellen Wohnungsbauschwerpunkte identifiziert. Entsprechend wurden im April 2016 die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB für die Entwicklung eines neuen Wohnungsbauquartiers vom Senat beschlossen.

Anlässlich der vorbereitenden Untersuchungen wurden noch einmal detailliert alle bislang brachliegenden oder nachverdichtbaren größeren Potentialflächen im Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick dahingehend geprüft, ob gleichermaßen geeignete Standorte (infrastrukturell gut erschlossen, ausreichende Größe für einen Wohnungsbauschwerpunkt) in einem Radius von rund 5 km um das künftige Entwicklungsgebiet verfügbar wären.

Im Ergebnis sind die identifizierten Standorte im Umfeld des Untersuchungsgebietes bereits Bestandteil der im StEP Wohnen 2030 bilanzierten Wohnungsbaufächenpotentiale. Die potentiell entwickelbaren Flächen bzw. Standorte sind bereits für den Wohnungsneubau oder die Gewerbeentwicklung überplant bzw. festgelegt und können anderweitig nicht in Anspruch genommen werden. Gleichermaßen geeignete Standortalternativen in der Umgebung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick sind, was bereits im Jahr 2016 prinzipiell auf gesamtstädtischer Ebene aufgezeigt worden war, somit nicht vorhanden.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Umwandlung von Bestandsmietwohnungen mit günstigen Mieten in vielfach hochpreisiges Wohneigentum und der damit einhergehenden Verknappung von Wohnungen zu Mieten, die für Haushalte mit unterdurchschnittlichen Einkommen bezahlbar sind, soll gemäß den stadtentwicklungspolitischen Vorgaben die Hälfte des bis 2030 zu errichtenden Wohnungsneubaus gemeinwohlorientiert sein. Für die Schaffung dieses dringend benötigten Wohnraums und der erforderlichen Infrastruktur haben die landeseigenen Flächen einen entscheidenden Stellenwert. Hier hat das Land Berlin die größten Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten.

Ein großer Teil der wohnungspolitisch bedeutsamen Potentialflächen, zu denen insbesondere die 16 genannten Wohnungsbauschwerpunkte zählen, wird erst nach

komplexen Planungsverfahren für den Wohnungsbau bereitgestellt werden können. Sie sind jedoch für die bedarfsgerechte Wohnraumversorgung der Bevölkerung unverzichtbar. Dies gilt in besonderem Maße für die gut durch den ÖPNV erschlossenen und stadtstrukturell integrierbaren Standorte, wie für den ehemaligen Güterbahnhof Köpenick.

#### 5.4 Gewerbeentwicklungsplanung

Am 30. April 2019 hat der Berliner Senat den Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 (StEP Wirtschaft 2030) beschlossen, der den StEP Industrie und Gewerbe von 2011 ersetzt. Der StEP Wirtschaft 2030 betrachtet umfassend die gesamte wirtschaftliche Situation in Berlin und schafft die planerischen Grundlagen, um den Anforderungen der wachsenden Stadt auch für das Gewerbe gerecht zu werden.

Eine zentrale Aussage des StEP Wirtschaft 2030 lautet, dass die vorhandenen geringen gewerblichen Flächenpotentiale an urbanen gemischten Standorten nicht ausreichen werden, um hier den künftigen Flächenbedarf zu decken. Daher ist ein breites Spektrum an Ansätzen, insbesondere in den Handlungsfeldern Planung und Planungsrecht, Finanzierung, Liegenschaftspolitik und Management / Steuerung erforderlich. Vorrang hat dabei die Sicherung der Berliner Mischung aus Wohnen und Arbeiten als Aufgabe der Daseinsvorsorge, im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung sowie zur Deckung entsprechender Arbeitsplatzbedarfe.

Zielstellungen, die für den ehemaligen Güterbahnhof Köpenick Anwendung finden müssen, betreffen die Schaffung von Arbeitsplätzen im Büro- sowie im kleinteiligen Gewerbesektor in gemischten / urbanen Lagen. Die korrespondierende Leitlinie „Urbane Nutzungsmischung ermöglichen und Nutzungskonflikte vermeiden“ des StEP Wirtschaft 2030 lautet:

*„In funktional gemischten Quartieren ist das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe, die Berliner Mischung, zu bewahren. Eingestreute Gewerbelagen werden als wichtige Standorte der Wirtschaft betrachtet. Nutzungskonflikte sollen vermieden, Verdrängungsprozessen zulasten gewerblicher Nutzungen, wo städtebaulich sinnvoll, z. B. über Maßnahmen der verbindlichen Bauleitplanung, aktiv begegnet werden. Dabei sind auf kleinräumiger Ebene Standorte für Kunstproduktion und innovative Arbeits- und Produktionsformen zu finden. Bei der Erschließung neuer vordringlich von Wohnen geprägter Standorte sind gemischte Quartiere – auch unter Berücksichtigung von Gewerbeflächen – vorzusehen.“<sup>25</sup>*

Korrespondierend dazu verzeichnen alle Berliner Bezirke eine steigende Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen bei sinkenden Flächenpotentialen. Handlungsbedarf sieht der Rat der Bürgermeister insbesondere in der notwendigen Stärkung der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) durch Flächensicherung und hat entsprechende durch die Bezirke und Berlin zu operationalisierende Ziele formuliert.

Der Gewerbestandort im Süden des Gebiets liegt im Süd-Ost-Raum Berlins im näheren Einzugsbereich des künftigen Großflughafens BER. Hier ist von einem längerfristigen Bedarf an Gewerbeflächen unterschiedlicher Charakteristik und Lage auszugehen. Demnach richtet sich die Nachfrage auch auf bestehende bzw. erweiterungsfähige kleinere Gewerbestandorte in gemischter städtischer Lage. Mit Blick auf fehlende Alternativen für KMU in den verdichteten Bereichen des Stadtraums kommt daher dem Schutz und der Förderung der kleinteiligen Mischstrukturen besondere Bedeutung zu.

---

<sup>25</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018: Ergebnisse der Eigentümerbefragung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für die Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, StEP Wirtschaft

Die Ziele und konzeptionellen Ansätze für die Entwicklung bzw. Neuordnung der kleinteiligen Büro- und Gewerbestandorte in dem neuen Stadtquartier entsprechen den stadtentwicklungspolitischen Vorgaben und Strategien für die Gewerbeentwicklung. Zugleich spiegeln sie die auf bezirklicher Ebene bestehenden Erfordernisse der Sicherung von Arbeitsplätzen und der Deckung von Arbeitsstättenbedarfen wider.

## 5.5 Einzelhandelsentwicklungsplanung

Die Planungsvorgaben für die Einzelhandelsentwicklung in dem neuen Stadtquartier, an denen sich die Entwicklungsziele orientieren müssen, enthalten – übergeordnet – der am 12. März 2019 beschlossene Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren 2030) sowie – räumlich konkretisiert einschließlich Berücksichtigung der Nahversorgung – das im Juli 2016 vom Bezirk beschlossene Zentren- und Einzelhandelskonzept für Treptow-Köpenick.

Abgeleitet aus dem StEP Zentren definiert das bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept die Bahnhofstraße zwischen Friedrichshagener Straße und Elcknerplatz als Hauptzentrum. Wegen der Größe und des Einzelhandelsangebots ist das Hauptzentrum Bahnhofstraße das dominante Zentrum im Bezirk.

Gemäß der gutachterlichen Analyse des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepts wird das Zentrum Bahnhofstraße von der Verkaufsflächenausstattung und von der Funktionsbreite her den Erwartungen an ein Hauptzentrum nicht voll gerecht. Die Zielstellung des Bezirkes besteht deshalb vorrangig in der Stärkung des Hauptzentrums Bahnhofstraße.

Die bezirklichen Ziele und Leitlinien für die Zentrenentwicklung gestatten eine Ansiedlung zusätzlicher Nahversorgungsangebote außerhalb vorgesehener Zentren ausnahmsweise nur dann, wenn sie:

- die Nahversorgung gewährleisten (fußläufige Entfernung von 500 m),
- Anschluss an ein Wohngebiet (städtebaulich integrierte Lage) und keine schädlichen Auswirkungen auf benachbarte Zentren haben,
- nur eine begrenzte Anzahl an Stellplätzen aufweisen,
- sich in die städtebauliche Struktur ihres Umfelds einfügen und die Vereinbarkeit der Verkaufsfläche mit der Versorgungsfunktion nachweisen können.

Bei Projekten mit hauptzentrumstypischen Angeboten an anderer Stelle im Bezirk sind die möglichen Auswirkungen auf die angestrebte Entwicklung des Hauptzentrums Bahnhofstraße regelmäßig in die Überlegungen einzubeziehen. Für das geplante neue Stadtquartier mit zusätzlich rund 4.000 Einwohnerinnen und Einwohnern muss im Rahmen dieser Vorgaben die Ergänzung durch geeignete, wohnungsnah Grundversorgungsangebote geprüft werden; zumal diese entscheidend daran mitwirken, Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastungen zu mindern.

In dem städtebaulichen Entwicklungsgebiet kann im Einvernehmen mit den bezirklichen Zielen in zentraler Lage im Bereich der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße bzw. des Brandenburgplatzes ein neuer Grundversorgungsstandort mit einem Lebensmitteleinzelhandel (Vollsortimenter) für die mittel- bis langfristige Realisierung konzipiert werden. Dieser Standort soll überwiegend der Nahversorgung des Neubauquartiers dienen. Die Planungen dafür (Größe, Ausstattung) sind im weiteren Verfahren zu konkretisieren. Ein Bedarf für ein Einzelhandelsangebot, das über die Nahversorgung hinausgeht, besteht aufgrund der Nähe zum Hauptzentrum in der Bahnhofstraße nicht.

## 5.6 Entwicklungsplanung für die soziale Infrastruktur

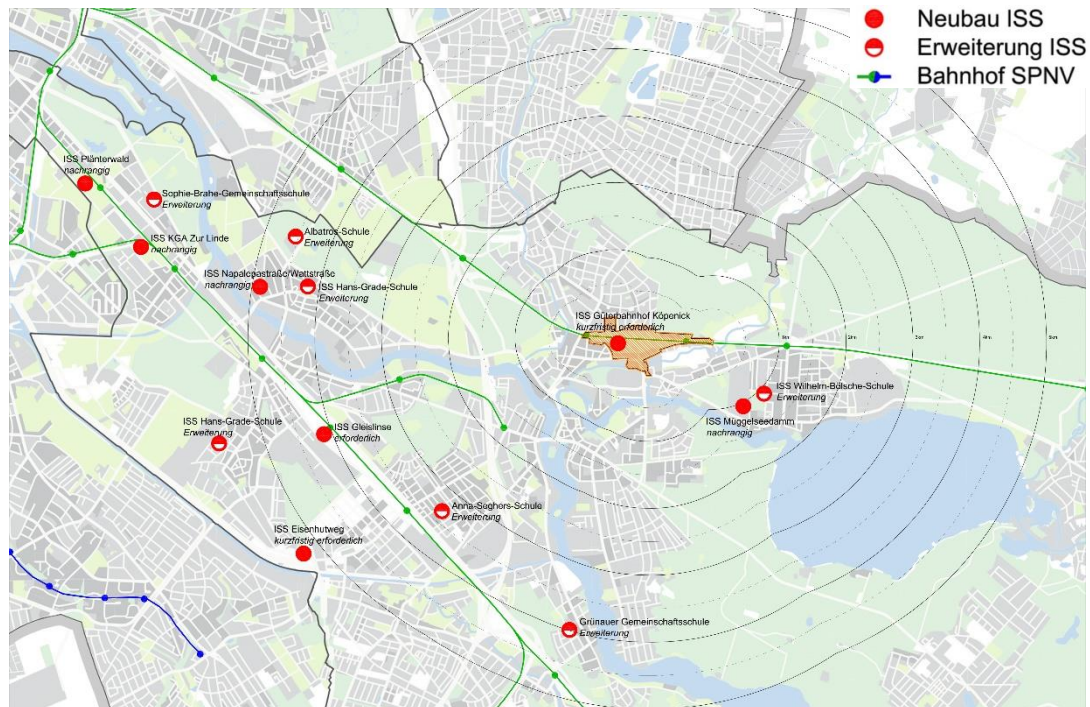


Abb. 15: Potentielle ISS-Standorte (UrbanPlan 2019)

Der Schulentwicklungsplan 2014 – 2018 (SEP) legt die Ziele für die Weiterentwicklung der Schularten in Berlin fest und prognostiziert den in diesem Zeitraum zu erwartenden Schulbedarf. Vor dem Hintergrund des seit einigen Jahren zu beobachtenden und voraussichtlich weiter anhaltenden Bevölkerungszuwachses, der sich sowohl in der Bevölkerungsprognose als auch in den darauf aufbauenden Modellrechnungen zur Entwicklung der Schülerzahlen niederschlägt, zeichnet sich für den Bereich der schulischen Infrastruktur eine erhebliche Steigerung des Raumbedarfs ab. Zusätzlicher Mehrbedarf wird durch veränderte pädagogische Konzepte und damit verbunden durch neue Musterraumprogramme für Schulen entstehen.

Für die Grundschulen in der Schulplanungsregion 5, die mit den Bezirksregionen Köpenick-Nord, Dammvorstadt und Friedrichshagen übereinstimmt und in der auch das Untersuchungsgebiet liegt, lässt sich gemäß aktuellen Bevölkerungsprognosen unter Berücksichtigung der geplanten Wohnungsneubauvorhaben der zu erwartende Grundschulbedarf mit den vorhandenen Schulkapazitäten nicht decken. Der Anstieg der Schülerzahlen wird hier erheblich zunehmen und einen akuten Handlungsbedarf verursachen.

Eine detaillierte Schulstandortplanung führen die Bezirke im Rahmen der Sozialen Infrastrukturkonzepte (SIKo) durch. Für den Bezirk Treptow-Köpenick wurde auf Basis einer fachressortübergreifenden Betrachtung der aktuellen Situation und des künftigen Bedarfs aller Infrastrukturarten sowie unter Berücksichtigung der im Bezirk vorhandenen zahlreichen Wohnbaupotentiale zuletzt 2015 ein SIKo erarbeitet, das 2016 mit berlinweit abgestimmten Kriterien fortgeschrieben wurde. Ergebnis ist ein integriertes Konzept, das den Handlungsbedarf darstellt und Maßnahmen der Flächensicherung zur Deckung der verschiedenen Bedarfe für das gesamte Spektrum der Gemeinbedarfseinrichtungen aufzeigt.

Für weiterführende Schulen bzw. ISS besteht ein bezirkswieites Versorgungsdefizit von zwölf Zügen. Im SIKo 2016 wurden sieben potenzielle Standorte im Bezirk lokalisiert, von denen drei als kurzfristig erforderlich eingestuft wurden, davon zwei in Adlershof und einer in Köpenick (vgl. Abb.15). Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick ist von den im SIKo näher untersuchten potenziellen Flächen für eine ISS im weiteren Umfeld des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen der am besten geeignete Standort, insbesondere wegen des guten ÖPNV-Anschlusses (S-Bahnhof und zukünftiger Regionalbahnhof Köpenick) und der zentralen Lage in Köpenick. Der Bezirk hat deshalb mit Start der vorbereitenden Untersuchungen gegenüber SenStadtWohn gefordert, dass eine ISS im Untersuchungsgebiet vorgesehen werden soll.

Resultierend aus dem aufgeführten Bedarf, der Analyse des SIKo sowie den vorliegenden Standortentscheidungen sind im Bereich des Gebiets zwei Grundschulen mit zwei bzw. drei Zügen sowie eine ISS mit sechs Zügen für die Sekundarstufe I und voraussichtlich drei bis vier Zügen für die Sekundarstufe II vorzuhalten (vgl. Kapitel 8). Die beiden Grundschulen werden sowohl den bereits vorhandenen als auch künftig zu erwartenden sowie zu einem geringeren Anteil den durch die Quartiersentwicklung induzierten Bedarf abdecken.

## 5.7 Verkehrsentwicklungsplanung

Maßgebliche Vorgaben für die Verkehrsentwicklungsplanung sind der Nahverkehrsplan Berlin 2019 - 2023 und der Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin 2011 (StEP Verkehr), der gegenwärtig fortgeschrieben wird. Darin sind ein Leitbild und Ziele benannt, die für das gesamte Stadtgebiet, also auch für den Bezirk Treptow-Köpenick und in einigen Punkten auch für den städtebaulichen Entwicklungsbereich gelten.

Für den MIV wird für das Bezugsjahr 2025 ein Anstieg der Kfz-Verkehrsmengen im weiteren Umfeld des Entwicklungsgebiets prognostiziert. Diese gesamtstädtische Tendenz dürfte dadurch verstärkt werden, dass mittel- bis langfristig die Entwicklung weiterer Wohnbauflächen im Bezirk geplant ist. Mit der Zunahme der Verkehrsmengen ist auch eine Häufung von Verkehrsengpässen absehbar. Vor diesem Hintergrund gewinnt der Ausbau der übergeordneten Straßen-Tangentialverbindungen, ebenso wie die Verbesserung des ÖPNV und der Radwegeverbindungen an Bedeutung und Dringlichkeit.

Wichtigstes verkehrspolitisches Ziel im Umfeld des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen ist die Vervollständigung des Tangentenvierecks um die Köpenicker Altstadt / Dammvorstadt (vgl. Abb. 16). Die Spindlersfelder Straße als westliche, die Oberspreestraße und Müggelheimer Straße als südliche sowie die Salvador-Allende-Straße als östliche Tangente existieren bereits. Die noch fehlende nördliche Umfahrung der Bahnhofstraße ist im FNP als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt. Sie setzt sich aus der West- und der Ostumfahrung Bahnhofstraße zusammen.



Abb. 16: Ausbauplanung für übergeordnetes Straßennetz (Bezirk Treptow-Köpenick / IVAS / UrbanPlan 2018)

Ein für die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick maßgebliches Verkehrsprojekt ist der Ausbau des Regionalbahnnetzes und des Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof durch die Deutsche Bahn AG einschließlich der Einfügung eines neuen Regionalbahnsteigs im Bahnhofsbereich. Der Bau neuer barrierefreier Zugänge im Osten des Bahnhofs sowie der Neubau der Eisenbahnüberführung über die Bahnhofstraße sind ebenfalls Bestandteil der Planung. Die Umbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG sind Teil des Ausbaus der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt / Oder und führen mit der Errichtung eines neuen Überholungsgleises für die Fernbahn zur Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 120 auf 160 km/h und zu dem Erfordernis, nach derzeitigem Planungsstand gegenüber der vorhandenen Wohnbebauung im Westen im Bereich des Bahnhofs neue Lärmschutzwände (LSW) zu errichten.

Für den Ausbau der Radverkehrswege ist das Radwegekonzept des Bezirks Treptow-Köpenick maßgeblich.

Insgesamt entspricht die Realisierung des neuen Stadtquartiers mit den geplanten Verkehrsanlagen den übergeordneten planerischen Vorgaben zum Verkehr. Ein integriertes Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzept auf einer erweiterten, ggf. bezirklichen Betrachtungsebene ist erforderlich, um die anstehenden Aufgaben der Verkehrsführung nachhaltig und mobilitätsstark bewältigen zu können.



## 5.8 Landschaftsplanung und naturschutzrechtliche Vorgaben

Den übergeordneten landschaftsplanerischen Rahmen für Berlin gibt der am 01. Juli 2019 in Kraft getretene Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)<sup>26</sup> vor. Der LEP HR sieht den gesamten Untersuchungsbereich als Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen vor.

Das Landschaftsprogramm 2016 (LaPro) einschließlich Artenschutzprogramm umfasst die generellen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Berlin. Die gültigen landschaftsplanerischen Ziele und Vorgaben des LaPro unterliegen in der verbindlichen Bauleitplanung grundsätzlich der Abwägung, sofern sie nicht im FNP integriert wurden.

Die übergeordneten landschaftsplanerischen Planwerke und Vorgaben beinhalten prinzipiell keine Restriktionen für die geplante Gebietsentwicklung. Dagegen lassen sich insbesondere aus dem LaPro wichtige Hinweise und Anstöße zu den landschaftsplanerischen Belangen für das neue Stadtquartier ableiten. Das LaPro unterliegt zugleich der bauleitplanerischen Abwägung.

Dies gilt nicht für die Schutzgebiete, deren Ziele und Verbote als Rechtsverordnungen zwingend zu beachten sind. Nach dem derzeitigen Stand sind die Regelungen der das Untersuchungsgebiet in Randbereichen tangierenden Schutzgebiete vollständig in die vorliegende Planung (vgl. Kapitel 8) integrierbar.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auszugleichen oder zu ersetzen (Eingriffsregelung). Der Ausgleich bzw. der Ersatz voraussichtlich unvermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ist gemäß § 1a Baugesetzbuch (BauGB) Bestandteil der Abwägung zum Bebauungsplanverfahren (nach § 1 Abs. 7 BauGB). Die Bewertung des planerischen Eingriffs in Natur und Landschaft sowie die Bilanzierung des Ausgleichs im Rahmen der Bauleitplanung werden in Berlin in der Regel auf Basis des Berliner Leitfadens zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen durchgeführt<sup>27</sup>.

Der Biotopschutz ist grundsätzlich in § 30 BNatSchG geregelt. In Berlin gilt die landesrechtliche weitgehend gleichlautende Vorschrift nach § 28 Naturschutzgesetz Berlin (NatSchGBln). Darin ist bestimmt, welche Biotoptypen gesetzlich geschützt sind.

Der besondere Artenschutz ist als Vorschrift für besonders geschützte Arten in § 44 BNatSchG geregelt. Von den Verboten des § 44 BNatSchG kann die oberste Behörde für Naturschutz und Landschaftspflege bei Vorliegen der Voraussetzungen im Einzelfall auf Antrag Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen.

Die naturschutzrechtlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen sind bei der Gebietsentwicklung unbedingt zu beachten und können, wie auch die Ausgleichserfordernisse, in dem neuen Stadtquartier prinzipiell eingehalten werden. Des Weiteren sind die frühzeitige Planung und Vorbereitung des erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs einschließlich der Abstimmung mit den zuständigen Fach- und Genehmigungsbehörden erforderlich. Die naturschutzrechtlichen Vorgaben werden

---

26 Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg 2019: Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion, LEP HR (Verordnung des Senats vom 29. April 2019, GVBl. S 294)

27 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2017: Landschaftsprogramm (LaPro). Online: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/lapro/> (letzter Zugriff: 25.03.2019)



konkret im Rahmen der Bebauungsplanverfahren bzw. der Umsetzung der Gebietsentwicklung bewältigt.

Eine strategische Umweltprüfung gemäß § 35 Abs. 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für das Entwicklungsgebiet erforderlich und wird in der Anfangsphase der Entwicklungsmaßnahme durchgeführt.

Für die in den neuen Stadtquartieren obligatorische Regenwasserbewirtschaftung stellen die Ziele und Ergebnisse von KURAS<sup>28</sup> eine wichtige Grundlage dar. Sie werden in dem Regenwassergrobkonzept für das Entwicklungsgebiet berücksichtigt und konkretisiert.

## 6 Ziele der Gebietsentwicklung

Im März 2018 wurden vom Abgeordnetenhaus Berlin die Leitlinien für die zügige Entwicklung der neuen Stadtquartiere verabschiedet<sup>29</sup>. Grundsätzlich sind die neuen Stadtquartiere als lebendige Quartiere, das heißt sozial gemischt, „grün“ und partizipativ sowie mit einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung, zu entwickeln. Die Planung findet mit den betroffenen Bezirken statt und ist mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung verbunden. Die traditionelle Struktur der kompakten, gemischten und sozialen Stadt ist bei der Entwicklung der neuen Stadtquartiere zu beachten. Auch bei einem deutlichen Wachstum der Bevölkerung soll sie im baulichen, sozialen, ökologischen und klimaverträglichen Gleichgewicht stattfinden.

Die stadtentwicklungspolitischen Leitlinien für die neuen Stadtquartiere sind Basis für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick. Sie stellen zugleich die noch zu konkretisierenden Ziele für den Einsatz des entwicklungsrechtlichen Instrumentariums dar. Fokussiert auf das Entwicklungsgebiet lauten diese:

- Integrierte Stadt- und Standortentwicklung im Sinne von Stadtreparatur und Aktivierung von Flächen in bedeutender stadtstruktureller Lage;
- Errichtung bezahlbarer Wohnungen zur Deckung des gesamtstädtischen Wohnungsbedarfs – das heißt mindestens 40 % geförderter Wohnraum bezogen auf das Gesamtgebiet;
- Vergabe / Veräußerung landeseigener Flächen für den Wohnungsbau vorrangig an städtische Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und andere gemeinwohlorientierte Bauherren und -herren, z. B. auch über die Gewährung von Erbbaurechten;
- Erhalt und Schaffung von Gewerbeflächen durch Qualifizierung und Erweiterung des vorhandenen Gewerbestandorts sowie durch Neubau von Büro- und Dienstleistungsflächen an städtebaulich geeigneten Standorten im Gebiet;

---

28 KURAS - Konzepte für urbane Regenwasserbewirtschaftung und Abwassersysteme ist ein Berliner Verbundforschungsvorhaben, in dem modellhaft untersucht wurde, „wie durch intelligent gekoppeltes Regenwasser- und Abwassermanagement die zukünftige Abwasserentsorgung, die Gewässerqualität, das Stadtklima und die Lebensqualität einer Stadt verbessert werden kann. Das Vorhaben wurde Ende Oktober 2016 abgeschlossen“ (KURAS 2016). Die Ergebnisse und Ziele von KURAS zur Regenwasserbewirtschaftung sind in die Planung und Entwicklung der 16 neuen Stadtquartiere zu integrieren. Im Zuge der Erstellung des Regenwassergrobkonzeptes für das Untersuchungsgebiet fand eine umfassende Auseinandersetzung mit den Inhalten von KURAS statt. Dabei wurden auch einige Beteiligte des Forschungsvorhabens einbezogen.

29 Abgeordnetenhaus von Berlin 2018: Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere (Drucksache 18/1292), auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen (Drucksache 18/0724) vom 15.12.2017; verabschiedet gemäß Beschlussempfehlung am 08.03.2018. Online: <https://www.parlament-berlin.de/ad0s/18/IIIPlen/vorgang/d18-1292.pdf> (letzter Zugriff: 09.05.2019)

- zeitgleiche Bereitstellung der für das Quartier erforderlichen sozialen Infrastruktur einschließlich der Behebung entsprechender Defizite in angrenzenden Stadtteilen;
- geeignete Grundstücksparzellierung sowie Mischung mit gewerblichen, sozialen und kulturellen Nutzungen, insbesondere in den Erdgeschosszonen;
- Bereitstellung öffentlicher Flächen und (Frei-)Räume für alternative, nicht-kommerzielle soziale, kulturelle oder handwerkliche Nutzungen für alle Altersgruppen;
- Quartiersgestaltung mit eigener Identität – öffentliche Räume als Orte der Identifikation unter Einbeziehung des „genius loci“, wie etwa prägender Baudenkmale, geschichtlicher, natürlicher oder anderer, den Ort prägender Elemente;
- Unterstützung innovativer, gemeinschaftlicher und generationenübergreifender Wohnformen;
- Sicherung architektonischer und städtebaulicher Qualität durch qualitätssichernde Verfahren;
- enge Verknüpfung mit benachbarten Gebieten, insbesondere Vernetzung der öffentlichen Räume und Grünstrukturen;
- Überwindung stadtstruktureller Barrieren und Engpässe;
- Realisierung eines grün geprägten Quartiers mit geringer Bodenversiegelung, Dach- und Fassadenbegrünung;
- Orientierung an den anerkannten Richtwerten für die Versorgung der Bevölkerung mit wohnungsnahen und siedlungsnahen Freiflächen, wenn möglich einschließlich der Behebung von Freiflächendefiziten in angrenzenden Stadtteilen und Integration von gärtnerischen Nutzungsmöglichkeiten für die künftige Bewohnerschaft in die Freiflächenkonzeption (z. B. Mietergärten);
- Integration und Vernetzung ökologisch wertvoller Biotopflächen; Schutz und Weiterentwicklung von Fauna und Flora; Ausgleich und Ersatz – soweit möglich – vor Ort;
- Berücksichtigung von Umweltbelangen, insbesondere durch städtebauliche Integration des Lärmschutzes und durch klimaorientierten Städtebau;
- flächensparendes Bauen mit nachhaltigen Baustoffen (z. B. Holz); Integration energiesparenden Bauens sowie innovativer energie- und wasserwirtschaftlicher Konzepte in die städtebauliche Planung;
- Umsetzung nachhaltiger Mobilität unter Einbeziehung einer sehr guten Erschließung durch den ÖPNV – vordringlich auf der Schiene – sowie gut ausgebauter und sicherer Fuß- und Radwege, Verkehrsberuhigung, Quartiersgaragen sowie autofreier bzw. autoarmer Bereiche innerhalb des Quartiers;
- Entlastung des Straßennetzes vom MIV innerhalb und im unmittelbaren Umfeld des Gebiets durch die Bündelung und Steuerung überörtlicher Verkehrsströme;
- Barrierefreiheit auf allen Ebenen, das heißt für alle Wohn- und Gemeinbedarfsnutzungen, öffentliche Räume und Verkehrsmittel;
- verantwortungsvolle und transparente Planung, Partizipation von betroffener Öffentlichkeit sowie Bewohnerinnen und Bewohnern an der Planung.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen bilden die Leitlinien und Entwicklungsziele die Eckpunkte des Strukturkonzepts und der konzeptionellen räumlichen und sektoralen Ansätze für das Gebiet der vorbereitenden

Untersuchungen (vgl. Kapitel 8). Das Strukturkonzept ist zugleich die Basis für die rechtliche Prüfung des Erfordernisses der Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB (vgl. Kapitel 9) und für die künftige Konkretisierung der Entwicklungsziele. Aktuell gelten in Verbindung mit dem Strukturkonzept folgende Zielstellungen für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme:

- Geplant ist ein Stadtquartier mit rund 1.800 Wohneinheiten, von denen mindestens 40 % als preiswerter Wohnraum einer Mietpreisbindung unterliegen. An der Wohnungsbauentwicklung auf den Flächen des Durchgangserwerbs werden Genossenschaften mit mindestens 20 % beteiligt.
- Der vorhandene kleinteilige Gewerbestandort am Brandenburgplatz wird qualifiziert, neustrukturiert und erweitert. Damit können die vorhandenen Betriebe vor Ort gesichert sowie die erforderlichen neuen Arbeitsstätten für Gewerbe geschaffen werden.
- Der geplante Neubau von zwei Grundschulen und einer Integrierten Sekundarschule (ISS) soll - neben der Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Stadtquartiers – insbesondere dazu beitragen, die infolge steigender Einwohnerzahlen und einer sich verjüngenden Bevölkerung wachsenden Defizite im Bereich der Schulversorgung in den benachbarten Quartieren bzw. im Bezirk Treptow-Köpenick auszugleichen.
- Mit der Revitalisierung der großen Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs kann die erstmalige Eingliederung in das Stadtgefüge und damit die Funktionsstärkung der angrenzenden Quartiere umgesetzt werden.
- Die geplante übergeordnete Umfahrungsstraße durch das Gebiet (Ostumfahrung Bahnhofstraße) soll neben den Erschließungsfunktionen in dem neu entwickelten Stadtteil als Voraussetzung für den Wohnungsbau insbesondere zu einer Verkehrsentslastung im Umfeld beitragen. Ebenso soll das Fuß- und Radwegenetz bedarfsgerecht erweitert werden. Mit der Umsetzung der Verkehrs- und Mobilitätsziele können die bestehenden verkehrlichen Engpässe und Barrieren überwunden und eine bessere Vernetzung mit den benachbarten Stadtteilen hergestellt werden.
- Die Sicherung und Planung eines Verbundes diversifizierter – zum Teil öffentlicher, zum Teil naturbelassener – Grün- und Freiflächen soll den Ausgleich für die mit den geplanten Baumaßnahmen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft gewährleisten.

## 7 Beteiligung an der Planung

### 7.1 Beteiligungsprozess

Die Beteiligung in den vorbereitenden Untersuchungen umfasste die drei Schwerpunkte:

- Beteiligung der Betroffenen nach den gesetzlichen Vorgaben des § 165 Abs. 4 in Verbindung mit § 137 BauGB
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) gemäß § 165 Abs. 4 in Verbindung mit § 139 Abs. 2 BauGB in Anlehnung an die Trägerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren gemäß § 4 BauGB
- Beteiligung der Öffentlichkeit.

In diesem Rahmen wurde in dem Zeitraum Herbst 2016 bis Ende des Jahres 2018 das Strukturkonzept prozesshaft und transparent unter Berücksichtigung der

Beteiligungsergebnisse sowie in kontinuierlicher fachlicher Rückkopplung mit einem großen Teil der öffentlichen Träger entwickelt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist eines der zentralen Ziele des Landes Berlin für die Entwicklung der neuen Stadtquartiere. Für das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen konnte überdies davon ausgegangen werden, dass die städtebauliche Entwicklung des jahrzehntelang brachliegenden Gebiets für die Öffentlichkeit von besonderem Interesse ist. In diesem Sinne war die Einbeziehung der interessierten Öffentlichkeit vor Ort mit unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren sowie Initiativen – wenn auch nicht gesetzlich vorgeschrieben – ein wichtiger Bestandteil der Beteiligung.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sollen die Konkretisierung der Entwicklungsziele und der Planung mit einer kontinuierlichen Beteiligung der Betroffenen, der öffentlichen Träger sowie der Öffentlichkeit gestaltet werden. Die unterschiedlichen Interessen, Anregungen und Bedenken sind angemessen zu berücksichtigen. Zugleich ist die fortlaufende Planungsbeteiligung eine wesentliche Voraussetzung für die generelle Akzeptanz der geplanten Maßnahmen (vgl. Abb. 17).

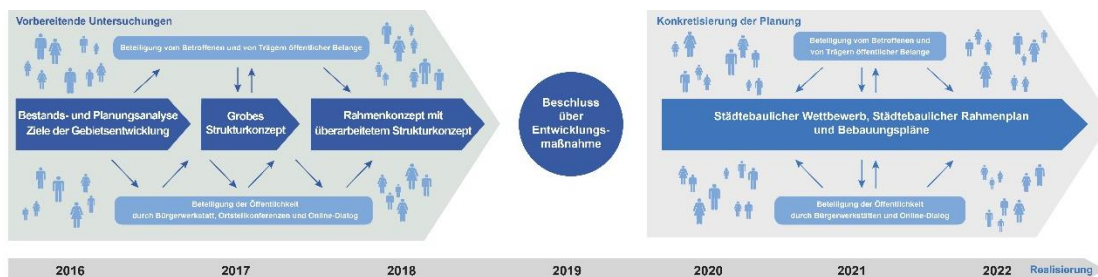


Abb. 17: Planungs- und Beteiligungsprozess (UrbanPlan 2019)

## 7.2 Beteiligung der Betroffenen und Erkundung der Mitwirkungsbereitschaft

Die in den vorbereitenden Untersuchungen entwickelten Ziele und Planungen waren gemäß § 165 Abs. 4 in Verbindung mit § 137 BauGB möglichst frühzeitig mit den Eigentümerinnen und Eigentümern, den Mietenden und Pachtenden sowie den sonstigen Betroffenen zu erörtern. SenStadtWohn hat diese Betroffenenbeteiligung für das Gebiet in konzentrierter Form im November und Dezember 2017 durchgeführt. Dieser Betroffenenbeteiligung waren in den meisten Fällen bereits informelle Einzelgespräche mit einem Informationsaustausch im Frühjahr / Sommer 2017 vorausgegangen. Weitere Gespräche mit einzelnen Betroffenen wurden bei Bedarf bis zum Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen geführt.

Im Verlauf bzw. nach Abschluss der Betroffenenbeteiligung wurde die grundsätzliche Verkaufsbereitschaft bei den Haupteigentümerinnen und -eigentümern abgefragt.

Die Betroffenen wurden zu Einzelgesprächen (Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Mietende / Pachtende größerer Grundstücke bzw. von „Schlüsselgrundstücken“) bzw. zu räumlich zugeordneten Gruppenterminen mit Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Mietenden und Pachtenden eingeladen. Darüber hinaus wurden allen Betroffenen bei Bedarf Einzelgespräche angeboten, was teilweise angenommen wurde.

Alle Betroffenenengespräche wurden anhand eines formalisierten Fragenkatalogs geführt und vollständig protokolliert. Die Ergebnisse sind nachfolgend unterteilt nach Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Mietenden und Pachtenden dargestellt. Dabei werden die relevanten

Anregungen und Hinweise aus vorangegangenen sowie entsprechende Aktualisierungen aus nachfolgenden Gesprächen einbezogen.

### Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer

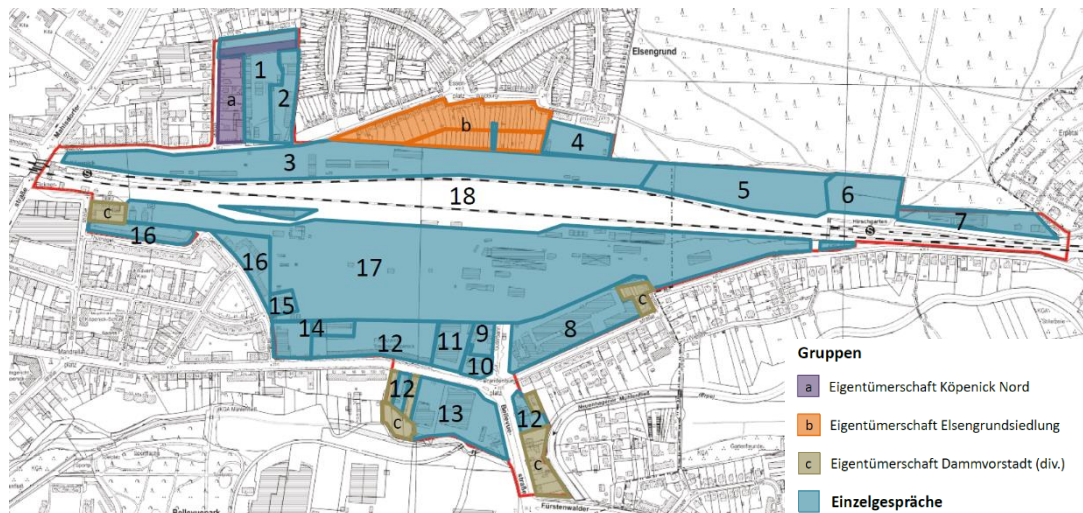


Abb. 18: Betroffenenbeteiligung – räumliche Verteilung der Grundstücke (SenStadtWohn 2019)

Etwa zwei Drittel der insgesamt 76 Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer nahmen an den verschiedenen Betroffenenengesprächen teil. Die räumliche Zuordnung der Beteiligungsergebnisse ist anonymisiert. Die Namen / Adressen privater Einzeleigentümerinnen und -eigentümer sind durch Nummern ersetzt, die Gruppen mit Buchstaben benannt (vgl. Abb. 18). Im Uhrzeigersinn sind für die mit Nummern und Buchstaben gekennzeichneten Grundstücke die Rahmenbedingungen / Auswirkungen der Planung und die Standpunkte der Eigentümerinnen und Eigentümer zusammengefasst (zur Abwägung siehe Kapitel 9.9).

#### a Eigentümerschaft Köpenick Nord

Eine Veränderung der Struktur der kleinteiligen, vorrangig von den Eigentümerinnen und Eigentümern selbst genutzten Wohngrundstücke ist nicht vorgesehen. Die Grundstücke sollen in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden, da die Hirtestraße im Zuge der neuen Verkehrsführung durch das neue Stadtquartier umfassend umgebaut werden muss. Grund dafür ist ihre künftige Funktion als Erschließungsstraße für die auf dem ehemaligen Gaswerkstandort geplante Grundschule. Dies schließt möglicherweise kleinteilige Neuordnungserfordernisse ein. Unabhängig von der Pflicht der Zahlung von Ausgleichsbeträgen wird hier nach derzeitigem Stand davon ausgegangen, dass keine Ausgleichsbeträge nach Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entstehen. Die zwei nördlichen Grundstücke befinden sich bereits im Eigentum des Landes Berlin (Fachvermögen Bezirk) und sollen dem geplanten Schulstandort zugeordnet werden.

Von den Eigentümerinnen und Eigentümern wurden teilweise Bedenken wegen der ungewissen Planungssituation und der noch nicht festgelegten Maßnahmen geäußert. Die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wird sich perspektivisch durch die Verbesserung der übergeordneten verkehrlichen Erschließung und die Reduzierung von Lärmimmissionen positiv auswirken.

#### 1 Berliner Stadtreinigung (BSR)

Die Flächen des ehemaligen Gaswerkstandortes befanden sich zu dem Zeitpunkt der Betroffenenbeteiligung mit Ausnahme eines Flurstückes im Eigentum der BSR. Auf Basis der

bereits frühzeitig von SenStadtWohn gemeinsam mit dem Bezirk getroffenen Planungsentscheidung, hier einen Grundschulstandort einschließlich weiterer sozialer Einrichtungen und ggf. Sonderwohnformen zu entwickeln, wurde mit der BSR von Anbeginn der vorbereitenden Untersuchungen über den Ankauf verhandelt.

Das Land Berlin hat die Flächen 2018 von der BSR freihändig erworben. Das Flurstück im Eigentum der Erbengemeinschaft soll gekauft werden, wenn die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Die Ende 2017 bekannten Erben haben in der Gruppensitzung und in Einzelgesprächen Verkaufsbereitschaft signalisiert.

## 2 *Berliner Wasserbetriebe (BWB)*

Das Grundstück im Eigentum der BWB bleibt bis auf Teilflächen betriebsnotwendig, die Nutzung als Kanalbetriebsstelle soll langfristig fortgesetzt und in einem künftigen Bebauungsplan als Versorgungsfläche entsprechend festgesetzt werden. Zur Absicherung bzw. Regelung der geplanten kleinteiligen Grundstücksneuordnung für den Schulstandort im Norden sowie des Ankaufs der nicht mehr betriebsnotwendigen Teilfläche mit dem denkmalgeschützten Wohnhaus am Stellingdamm soll die gesamte Liegenschaft in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden.

Die BWB sind zum Verkauf der nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen an das Land Berlin zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert im Zuge der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bereit.

### *b Eigentümerschaft der Siedlung Elsengrund*

Die Mehrzahl der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer lehnt die in den ersten Entwürfen des Strukturkonzeptes vorgeschlagene moderate bauliche Entwicklung der südlichen Gartengrundstücksflächen in Verbindung mit dem Verkauf der Flächen an das Land Berlin ab. Begründet wird dies mit dem Wunsch, die privaten Grünflächen sowie die Siedlung im Sinne des Denkmalschutzes zu erhalten.

Auf die weitere Planung der Bebauung des Südrands der denkmalgeschützten Siedlung wird vor allem im Interesse des Denkmalschutzes sowie aus Gründen der Verhältnismäßigkeit verzichtet. Das Areal wurde nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen.

## 3 *Privat*

Die derzeitige zum Teil noch planfestgestellte Brachfläche mit einer Größe von ca. 5,8 ha ist für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Norden von zentraler Bedeutung. Sie soll überwiegend als Wohnungsbaustandort mit ca. 400 bis 500 Wohneinheiten entwickelt werden. Die Ostumfahrung Bahnhofstraße verläuft aus Gründen des Lärmschutzes über die südlichen Grundstücksflächen parallel zur Bahntrasse. Das westliche Baufeld ist als Standort für Dienstleistungen und eine Mobilitätsstation geplant. Eine übergeordnete Grünverbindung in östlicher Richtung sowie ein Teil der für die Gesamtmaßnahme erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen müssen auf diesem Grundstück realisiert werden.

Der Eigentümer kritisierte in den ersten Betroffenengesprächen die geplante Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie den Umfang der Inanspruchnahme des Grundstücks für öffentliches Grün und für Ausgleichsflächen.

Die Erwerbsangebote zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert hat der Eigentümer abgelehnt.

Im weiteren Beteiligungsprozess zeigte sich der Eigentümer zwar unter bestimmten Prämissen potentiell mitwirkungsbereit. Allerdings weichen insbesondere die Vorstellungen über eine höhere bauliche Dichte der geplanten Wohnungsbaufelder deutlich von den

Planungsvorstellungen des Landes Berlin ab. Darüber hinaus lehnt der Eigentümer ab, dass gemäß den Vorgaben des Strukturkonzepts etwa die Hälfte der Grundstücksfläche für die zukünftige Ostumfahrung Bahnhofstraße, für öffentliche Grünverbindungen sowie für Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden und damit für Wohnungszwecke nicht bebaut werden können.

Das Grundstück ist für die Entwicklungsmaßnahme und für die Entwicklung des Gebiets essentiell. Daher ist es erforderlich, das Grundstück zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert zu erwerben. Da der Eigentümer auch für den Grundstücksteil, auf dem Wohnbebauung realisiert werden soll, die Entwicklungsziele ablehnt, scheitert ein Ankauf der Flächen in Teilen.

#### 4 *Privat*

Wegen der Waldeigenschaft in Verbindung mit wertvollem Baumbestand sind anderweitige oder bauliche Entwicklungen problematisch. Das Grundstück wird deshalb nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen.

#### 5 und 6 *Privat*

Auf den zwei Grundstücken sollen wegen ihrer Lage und Eignung die für die Gebietsentwicklung erforderlichen Flächen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich vorgesehen werden. Die Frage der Mitwirkungsbereitschaft stellt sich nicht, da das Land Berlin diese Flächen zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert von den Eigentümern erwerben muss, um die geplanten Maßnahmen umzusetzen.

Beide Flächen liegen gemäß § 35 BauGB im Außenbereich. Eine bauliche Entwicklung ist nicht möglich bzw. wurde von Seiten des Bezirks abgelehnt. Beide Eigentümer sind grundsätzlich verkaufsbereit. Der Eigentümer des östlichen Grundstücks vertritt allerdings die Auffassung, sein Grundstück sei aus historischen Gründen gemäß § 34 BauGB bebaubar. Er hat das Erwerbsangebot abgelehnt, das den zonalen Anfangswert ohne Baurecht als Bodenwert zugrunde legt.

#### 7 *Fachvermögen Bezirk (Revierstützpunkt, an Gärtnerei vermietete Flächen)*

Auf den landeseigenen Grundstücken befindet sich neben dem bezirklichen Revierstützpunkt und der Ausbildungsstätte des Straßen- und Grünflächenamts Treptow-Köpenick eine an eine Privatgärtnerei verpachtete Fläche. Alle Grundstücksflächen sind ein wichtiges Potential für den landschaftsökologischen Ausgleich der geplanten Gebietsentwicklung. Der Bezirk ist vor dem Hintergrund der mangelhaften öffentlichen Erschließung langfristig zu einer Verlagerung des Revierstützpunkts einschließlich einer Aufgabe der Pachtflächen bereit.

Im weiteren Planungsverfahren müssen alternative Standorte für den Revierstützpunkt und die Ausbildungsstätte unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Anforderungen evaluiert und gemeinsam mit dem Bezirk bestimmt werden.

#### 8 *Privat*

Bis auf eine kleinteilige Inanspruchnahme von Grundstücksflächen im Norden für die öffentliche Erschließung sowie für eine geringfügige Erweiterung des geplanten Gewerbestreifens sind keine Änderungen im Bestand der vorhandenen Gewerbestruktur vorgesehen. Der Eigentümer lehnt deshalb die Einbeziehung des gesamten Grundstücks in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ab.



Das Erwerbsangebot für die Arrondierungsflächen, das auf Grundlage der zonalen Anfangsbodenwerte erstellt worden war, hat der Eigentümer ebenfalls abgelehnt, da er von einem deutlich höheren Verkehrswert ausgeht. Eine gutachterliche Verkehrswertermittlung ist beauftragt; auf seiner Grundlage wird dem Eigentümer ein aktualisiertes Erwerbsangebot unterbreitet werden.

#### *9 und 10 Privat*

Auf dem nördlichen Grundstück ist nach derzeitigem Stand als Hauptnutzung eine Quartiersgarage mit einer Mobilitätsstation geplant. Gemäß gutachterlicher Einschätzung kann das Grundstück damit für sich allein nur unter bestimmten Voraussetzungen wirtschaftlich entwickelt werden. Der Eigentümer ist grundsätzlich mitwirkungsbereit. Er hat einem Grundstückstausch mit einer etwa gleich großen Fläche, die er für Wohnungsbau entwickeln kann, gemäß den entwicklungsrechtlichen Bestimmungen (Verkauf des Bestandsgrundstückes zum Anfangswert, Ankauf des Tauschgrundstückes zum Endwert) prinzipiell zugestimmt.

Auf dem südlichen Grundstück sieht das Strukturkonzept die Entwicklung einer höherwertigen gewerblichen Nutzung ohne Wohnen vor. Die Grundstückseigentümerin hat zuletzt mitgeteilt, dass sie nur mitwirkungsbereit sei, wenn dort überwiegend Wohnungsbau realisierungsfähig sei. Anderenfalls fordert sie den Tausch mit Grundstücksflächen, auf denen Wohnungsbau realisiert werden kann.

#### *11 Privat*

Als langfristiges Entwicklungsziel soll auf dem Grundstück östlich des Finanzamtes eine höherwertige gewerbliche Entwicklung ermöglicht werden. Um die vorhandenen Arbeitsstätten zu sichern, wird im Einvernehmen mit dem Bezirk die Errichtung eines neuen Autohauses mit Werkstatt durch den bereits ansässigen Betrieb als entwicklungsconform befürwortet. Der Betrieb hat das Grundstück, auf dem er zuvor langjähriger Mieter war, zu diesem Zweck von dem Voreigentümer erworben.

Um die Einhaltung der städtebaulichen Vorgaben für das Grundstück im Zusammenhang mit den angrenzenden Planungen zu gewährleisten, wurden die Entwicklungsziele bereits im Vorfeld der Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme konkretisiert. Sie sollen durch eine Abwendungsvereinbarung, der ein entsprechender Vorvertrag vorangeht, verbindlich geregelt werden.

#### *12 BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH*

Die BIM wird die landeseigenen Liegenschaften für die geplante Gebietsentwicklung zur Verfügung stellen, wenn die formalen Schritte eingeleitet sind bzw. die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen (Clusterung, Entbehrlichkeitsanträge und -prüfungen).

Die wichtigste landeseigene Fläche, auf der Wohnungsbau in der ersten Realisierungsstufe der Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden soll, befindet sich hinter dem Gebäude des Finanzamtes in der Seelenbinderstraße. Bis auf das denkmalgeschützte Gebäude, das weiter als Finanzamt genutzt werden soll, und die erforderlichen Stellplatzflächen können die rückwärtigen Teile der Grundstücksfläche entsprechend dem Strukturkonzept in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen und vorbehaltlich der abschließenden Entbehrlichkeitsprüfung weiter beplant werden. Ggf. erforderliche Erweiterungen des Finanzamtes in den Wohnungsbau zu integrieren, ist prinzipiell möglich.

Die Mietverträge für die Liegenschaften der BIM südlich der Seelenbinderstraße (Garagengrundstücke) und östlich der Bellevuestraße (KFZ-Gewerbe) sind unbefristet, aber kurzfristig kündbar.

### 13 *Privat*

Auf dem Grundstück ist mittel- bis langfristig (ab 2026) eine schrittweise Neuordnung im Rahmen einer Qualifizierung und Verdichtung für kleinteiliges produzierendes und dienstleistungsorientiertes Gewerbe geplant. Das Grundstück ist zentraler Baustein für die zukünftige Stärkung des Gewerbestandorts sowie für die Bereitstellung und Bedarfsdeckung von vor Ort erforderlichen Arbeitsstätten.

Die Umsetzung dieser mit den zuständigen Fachbehörden der Senats- und Bezirksverwaltung abgestimmten Ziele kann nur mit dem Instrumentarium der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gesteuert werden (vgl. Kapitel 9.7).

Der Eigentümer hat das im Oktober 2018 unterbreitete Kaufpreisangebot zum gutachterlich ermittelten Verkehrswert abgelehnt. Anfang des Jahres 2019 hat er mitgeteilt, dass er im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bereit wäre, das Grundstück selbst auf Basis der planerischen Vorgaben und Entwicklungsziele zu entwickeln.

### 14 *Privat mit anteiligem Eigentum einer landeseigenen Wohnungsbaugesellschaft*

Während der vorbereitenden Untersuchungen hat sich für dieses Grundstück ein Eigentumswechsel vollzogen. Das Grundstück sollte zunächst gemäß dem Strukturkonzept und den entsprechenden Abstimmungen mit den zuständigen Fachverwaltungen als Grundschulstandort in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden. Der vormalige Eigentümer hatte dies und den daraus resultierenden erforderlichen Verkauf des Grundstücks zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert an das Land Berlin abgelehnt. Im Herbst 2018 hat er das Grundstück an eine private Gesellschaft, an der eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft mit einem Anteil von 40 % beteiligt ist, veräußert.

Mitte Februar 2019 wurde auf Grundlage des Kaufvertrages ein städtebaulicher Vorvertrag zwischen SenStadtWohn und dem neuen Eigentümer notariell beurkundet. Der Vertrag enthält bereits verbindliche Pflichten des Eigentümers und stellt umfassend sicher, dass die Entwicklungsziele für das Grundstück verwirklicht werden.

Es besteht vor diesem Hintergrund kein Erfordernis mehr, das Grundstück in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzubeziehen.

### 15 *Stromnetz Berlin*

Auf dem Grundstück sind weder durch den Eigentümer noch im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Änderungen geplant. Daher wird es nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen.

### 16 *Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG (BWV)*

Auf den zwei Grundstücken im Eigentum des BWV sind keine Maßnahmen im Rahmen der Gebietsentwicklung erforderlich. Die Grundstücke liegen am Rand der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und sollen nicht einbezogen werden.

Mögliche Konflikte durch den in unmittelbarer Nachbarschaft geplanten Schulstandort, auf die der Eigentümer hingewiesen hat, sollen im Zuge der weiteren Planung vermieden werden. Spätestens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nachzuweisen, dass unzumutbare Lärmbelastungen durch die Anordnung der Sport- und Freiflächen bzw. durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Wohnbebauung ausgeschlossen werden.

## 17 Bundeseisenbahnvermögen (BEV)

Die noch planfestgestellte Brachfläche mit einer Größe von ca. 15 ha ist das Schlüsselgrundstück für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Teilgebiet südlich der Bahntrasse. Der größte Teil des Grundstücks soll mit ca. 1.000 Wohneinheiten bebaut werden. Weitere wichtige Maßnahmen sind hier ein Schulstandort mit Grundschule, weiterführender Schule und ergänzenden Gemeinbedarfseinrichtungen. Geplant sind hier zudem der Neubau des südlichen Teils der Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie Gewerbeflächen, die als Ersatzstandorte für erforderliche Betriebsverlagerungen dienen sollen. Daneben sind auf dem Grundstück öffentliche Freiflächen und Grünverbindungen sowie ökologische Ausgleichsflächen vorgesehen.

Das BEV hat in den verschiedenen Betroffenengesprächen grundsätzliche Mitwirkungs- und Verkaufsbereitschaft bekundet.

Allerdings ist eine Entwicklung des Grundstücks durch oder mit dem Eigentümer hier nicht möglich. Die Flächen können nur einheitlich und zügig als Gesamtmaßnahme durch das Land Berlin entwickelt werden (vgl. Kapitel 9.9). Deshalb muss das Land Berlin das Grundstück zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert möglichst zeitnah nach Beginn der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erwerben.

Das Kaufpreisangebot von zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert wurde von dem Eigentümer abgelehnt. Das BEV geht unter Außerachtlassung der anzusetzenden Wertminderungen (Altlasten, Bodenentsorgung, Gebäudeabriss) von einem etwa doppelt so hohen Verkehrswert aus. Die Grundstückskaufverhandlungen sollen im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme fortgesetzt werden.

## 18 Deutsche Bahn AG

In den nördlichen und südlichen Randbereichen der Gleistrassen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden, sollen Flächen, die voraussichtlich nicht mehr betriebsnotwendig sind, zur Arrondierung von öffentlichen Grün- und Erschließungsflächen herangezogen werden. Hierfür ist die Mitwirkung der Grundstückseigentümerin nicht erforderlich, denn in den Betroffenengesprächen haben die Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Bahn AG die grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, die in die Planung einbezogenen Flächen zu veräußern. Schriftlich hat die Deutsche Bahn AG zu dem unterbreiteten Kaufangebot für die vorgesehenen Arrondierungsflächen zuletzt mitgeteilt, dass diese im Zuge des geplanten Ausbaus der Bahnstrecke noch planungsbehaftet sind. Konkrete Aussagen zu einem Verkauf seien erst nach Abschluss der Baumaßnahmen möglich.

Die Fertigstellung des Ausbaus der Bahnstrecke ist gemäß Zeitplan der Deutschen Bahn AG 2027 geplant. Da die Herstellung der bahnrassennahen öffentlichen Flächen frühestens ab dem Jahr 2027 vorgesehen sind, wird der späte Ankauf nicht zu einer Verzögerung der Gesamtmaßnahme führen.

## c Eigentümerschaft Dammvorstadt (diverse, kleinteilig)

Entsprechend den Planungen für die Grundstücke gemäß dem Strukturkonzept sind die Mitwirkungs- bzw. die Verkaufsbereitschaft der Einzeleigentümerinnen und -eigentümer unterschiedlich.

Auf den Grundstücken südlich des S-Bahnhofes sowie nordwestlich des Brandenburgplatzes (Grundstück westlich von Nr. 8) sind keine Änderungen im Bestand vorgesehen. Diese Grundstücke werden daher nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen.

Die zwei im privaten Eigentum befindlichen Garagengrundstücke südlich der Seelenbinderstraße sollen gemeinsam mit dem Grundstück der BIM für die Erweiterung und Qualifizierung des Gewerbestandorts bzw. als gewerbliche Ersatzflächen für erforderliche Betriebsverlagerungen entwickelt werden. Die Eigentümerin und der Eigentümer sind jeweils verkaufsbereit. Auf den kleinen Grundstücken in diesem Bereich sind keine Änderungen geplant. Hier müssen mögliche Konflikte zwischen Naturraum und gewerblichen Entwicklungen durch Bebauungspläne bewältigt und der Bestand festgeschrieben werden.

Östlich der Bellevuestraße ist langfristig eine qualifizierte gewerbliche Entwicklung einschließlich der städtebaulichen Fassung der Bellevuestraße vorgesehen. Bis auf den Eigentümer des Grundstücks südlich der Alten Erpe, auf welchem zu dem Zeitpunkt der Betroffenenbeteiligung im Strukturkonzept eine öffentliche Durchwegung dargestellt war, wurden im Rahmen der Betroffenenbeteiligung keine Vorbehalte gegenüber der Planung geäußert. Gemeinsam mit dem Bezirk wurde im weiteren Verfahren festgestellt, dass die Wegeverbindung von der Alten Erpe zum Neuenhagener Mühlenfließ über die Bellevuestraße und das landeseigene Grundstück am Fürstenwalder Damm geführt werden soll. Es besteht somit keine Erforderlichkeit der Einbeziehung des Grundstücks südlich der Alten Erpe in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme.

#### Beteiligung der Mietenden und Pachtenden

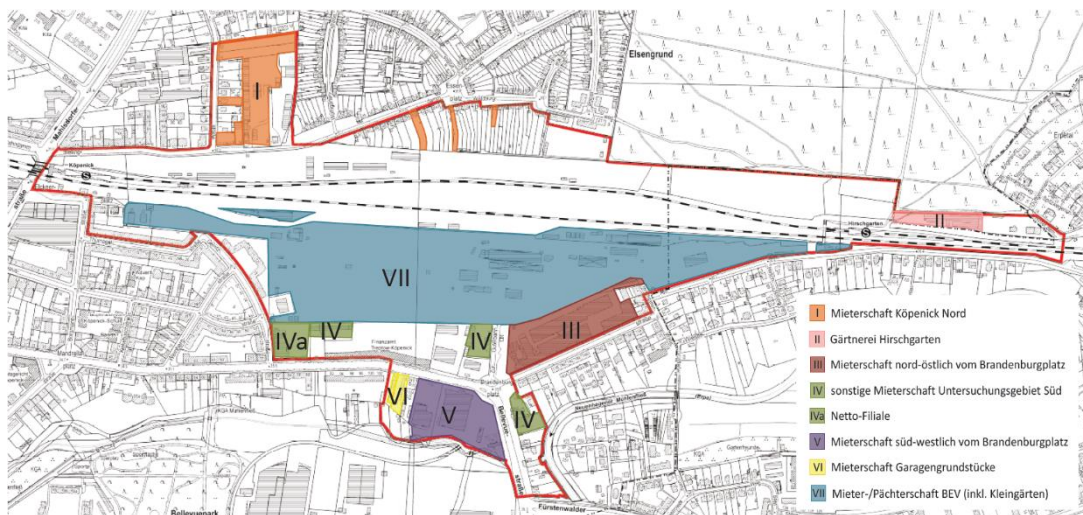


Abb. 19: Betroffenenbeteiligung – räumliche Verteilung der Vermietung und Verpachtung (SenStadtWohn 2019)

Die im Untersuchungsgebiet betroffenen Mietenden und Pachtenden, die mit ca. 70 Gewerbetreibenden überwiegend an dem Gewerbestandort im Süden ansässig sind, wurden zu gebiets- bzw. grundstücksbezogenen Gruppengesprächen eingeladen (vgl. Abb. 19). Daran haben ca. 40 Betroffene teilgenommen. Darüber hinaus wurden mit den Geschäftsführenden der Gewerbebetriebe, für die Standortverlagerungen geplant sind, im Verlauf des Jahres 2018 Einzelgespräche zu Verlagerungsanforderungen und -möglichkeiten geführt.

Da die zu dem Zeitpunkt der Betroffenenbeteiligung in Aussicht genommene Entwicklungsmaßnahme für die Mieterschaft der Wohnungen keine unmittelbaren Auswirkungen hat, waren abgesehen von den durchgeführten Öffentlichkeitsveranstaltungen auch keine weiteren Betroffenengespräche bzw. anderweitige Informationen erforderlich.

#### *I Mieterschaft Köpenick-Nord*

Die Mietenden der kleinteiligen Grundstücke stimmen der in dem Strukturkonzept geplanten Gebietsentwicklung weitgehend zu.

Mit dem Mieter des Grundstückes, das das Land Berlin von der BSR Ende 2018 erworben hat (ehemaliger Gaswerkstandort), wurde zunächst ein befristetes Nutzungsverhältnis vereinbart. Darin ist geregelt, dass er die bauordnungsrechtlich und brandschutztechnisch erforderlichen Maßnahmen für die befristete Nutzung im Kontext einer entsprechenden Baugenehmigung selbst durchführt. Damit ist er in der Lage, seinen Betrieb bis auf Weiteres wirtschaftlich zu führen. Im Zuge der geplanten Grundstücksentwicklung zu einem Schulstandort im südlichen Teilgebiet sowie der sukzessiven denkmalgerechten Sanierung und Nachnutzung der Bestandsgebäude ist dann zu klären, wie die Fortsetzung des Mietverhältnisses (Umfang, Dauer) weiter gestaltet wird.

#### *II Gärtnerei Hirschgarten*

Die Betreiberin der vom Bezirk Treptow-Köpenick gepachteten Gärtnerei lehnt eine kurz- bis mittelfristige Betriebsaufgabe vor Ablauf ihres Pachtvertrages ab, weil ihr damit die wirtschaftliche Grundlage entzogen würde.

Der Pachtvertrag läuft noch etwa acht Jahre. Gemäß der groben Zeitplanung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme liegt die vorgesehene Renaturierung der Pachtflächen im letzten Realisierungsabschnitt, so dass eine Fortführung des Gärtnereibetriebs bis Ende des laufenden Pachtvertrages ohne Verzögerung der Entwicklungsmaßnahme möglich ist.

#### *III Mieterschaft nordöstlich Brandenburgplatz*

Da auf den Mietflächen keine bzw. im Norden durch die geplante öffentliche Erschließung nur geringfügige Änderungen durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zu erwarten sind, wurden von Seiten der Mieter- / Pächterschaft keine Bedenken geäußert.

#### *IV Sonstige Mieterschaft Untersuchungsgebiet Süd*

Die Betreiber der entsprechend dem Strukturkonzept von einer Verlagerung betroffenen sechs Gewerbebetriebe auf Mietflächen der Grundstücke westlich und östlich des Finanzamts sind grundsätzlich zu einer Mitwirkung bereit. Die prinzipiell in Einzelgesprächen definierten Voraussetzungen dafür sind die gesetzlich geregelte finanzielle Unterstützung der Betriebsverlagerung sowie die Bereitstellung von angemessenen Ersatzgrundstücken im Gebiet südlich der Seelenbinderstraße und im Nordosten des Brandenburgplatzes.

Die Verlagerungen der Betriebe könnten im Zuge der Durchführung bzw. ab Start der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach Erwerb, Freimachung / Erschließung und Schaffung von Planungsrecht für die jeweiligen Umsiedlungsflächen in ca. vier Jahren durchgeführt werden.

Die Mietenden des Kfz-Betriebes östlich der Bellevuestraße (Grundstück BIM) haben keine Einwände gegenüber der Planung geäußert.

#### *IV a Lebensmitteleinzelhandels-Filiale*

Der Mietvertrag des Betreibers des Lebensmittelmarktes mit dem Grundstückseigentümer läuft noch etwa zwölf Jahre (Stand März 2019). Ebenso wie der Grundstückseigentümer hatte der Betreiber des Lebensmittelmarkts den Neubau einer Grundschule und eine Betriebsaufgabe bzw. -verlagerung deutlich vor Ende der Mietlaufzeit abgelehnt.

Inzwischen haben der Betreiber des Lebensmittelmarktes sowie der frühere und der neue Eigentümer eine Vereinbarung abgeschlossen, die sicherstellt, dass das aktuelle Mietverhältnis beendet wird, sobald mit der Bebauung des Grundstückes auf Basis eines festgesetzten Bebauungsplans begonnen wird.

#### V *Mieterschaft südwestlich Brandenburgplatz*

Zwischen den Gewerbetreibenden und dem Grundstückseigentümer bestehen langfristige Mietverträge mit unterschiedlichen Laufzeiten. Die Gewerbetreibenden lehnen kurz- bis mittelfristige bauliche Änderungen vor diesem Hintergrund prinzipiell ab. Einige stünden einer Verlagerung am Standort oder auf Ersatzstandorte in unmittelbarer Nähe positiv gegenüber, wenn dies nicht mit wirtschaftlichen Verlusten verbunden ist.

Den Bedenken der Gewerbetreibenden kann insoweit entsprochen werden, als die auf dem Grundstück vorgesehenen städtebaulichen Neuordnungsmaßnahmen sukzessive erst in ca. acht Jahren ab Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden sollen. Hierbei soll den Bestandsbetrieben eine Entwicklungsperspektive am Standort gesichert werden (vgl. Kapitel 8.5).

#### VI *Garagengrundstücke*

Die Pächterschaft der Garagenhöfe lehnt die geplante städtebauliche Umwandlung zu einem qualifizierten Gewerbestandort bzw. Ersatzstandort für die im Entwicklungsgebiet erforderlichen Betriebsverlagerungen ab, weil sie zu vergleichbaren Konditionen in der Nähe keinen Ersatz für die Stellplatz- und Lagerflächen erhalten.

Alle Pachtverträge sind kurzfristig kündbar. Ggf. sind die Garagengebäude zu entschädigen, so dass eine zeitnahe Grundstücksentwicklung möglich ist.

#### VII *Mieter- / Pächterschaft des BEV (inkl. Kleingarten-parzellen)*

Das verpachtete Grundstück mit dem Wohngebäude am Bahnhof Hirschgarten wird in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen, um hier langfristig im Rahmen des von der DB AG geplanten barrierefreien Um- / Ausbaus des S-Bahnhofs Hirschgarten planerische und bauliche Maßnahmen durchführen zu können. Das Gebäude selbst befindet sich im Eigentum der Grundstückspächter und hat Bestandsschutz.

Pächter der ca. 14 Kleingartenparzellen ist der Bahn-Landwirtschaft Hauptverband e.V., der die Kleingartenparzellen wiederum einzeln unterverpachtet hat. Der Pachtvertrag kann auf Grundlage einer städtebaulichen Entwicklung von dem Eigentümer kurzfristig gekündigt werden. Die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Pachtflächen ist nach derzeitigem Stand frühestens ab 2027 / 2028 geplant. Im Zuge des Bahnstreckenausbaus der Deutschen Bahn AG könnte allerdings bereits eine frühere Inanspruchnahme in Betracht kommen.

Dem Wunsch des Pächters, die Kleingartennutzung so lange wie möglich aufrecht zu erhalten und eine sozialverträgliche Verlagerung auf Ersatzflächen frühzeitig vorzubereiten, soll im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess nach Möglichkeit entsprochen werden.

### **7.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB), deren Aufgabenbereiche durch eine Entwicklungsmaßnahme berührt werden, diene insbesondere der Feststellung, dass sie die Planungsziele mittragen und bereit sind, an der zügigen Umsetzung der Planung mitzuwirken. Die öffentlichen Belange sind gemäß § 165 Abs. 3 BauGB untereinander abzuwägen.

Die TÖB wurden während der gesamten Dauer der vorbereitenden Untersuchungen beteiligt. Mit Beginn der Analyse der Ausgangssituation und der Entwicklung erster konzeptioneller Ansätze fand seit Oktober 2016 ein kontinuierlicher Austausch mit den betroffenen zuständigen Fachbereichen auf Senats- und Bezirksebene statt. Einbezogen waren hierbei die Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz, die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie sowie die Senatsverwaltung für Finanzen, seitens des Bezirks Treptow-Köpenick das Stadtentwicklungsamt, die Wirtschaftsförderung, das Schul- und Sportamt, das Straßen- und Grünflächenamt sowie das Umwelt- und Naturschutzamt, zudem weitere Träger öffentlicher Belange (Deutsche Bahn AG, BVG, BWB, Naturschutzverbände).

Mit der Vorlage des abschließenden städtebaulichen Strukturkonzepts hat SenStadtWohn für dessen vertiefende Bearbeitung zwischen Ende Februar bis Mai 2018 die für die vorbereitenden Untersuchungen relevanten Träger öffentlicher Belange nochmals beteiligt. Sie konnten schriftlich oder in abschließenden Terminen je nach Zuständigkeit zum Strukturkonzept und zu den ergänzenden fachlichen Planungen Stellung nehmen.

Die für das Verfahren relevanten Ergebnisse der Trägerbeteiligung sind jeweils sektoral bzw. themenspezifisch zugeordnet und zusammengefasst. Der Umgang mit den öffentlichen Belangen bzw. die Abwägung einschließlich der Hinweise zu der Realisierungsfähigkeit der Planung sowie die Einbindung der öffentlichen Träger sind jeweils dargestellt.

## **I. Stadtplanung / Städtebau**

### **Flächennutzungsplan 2015 (FNP)**

Mit der für die Aufstellung und Änderung des FNP zuständigen Abteilung SenStadtWohn fanden im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen mehrere Termine zu der Frage der Entwickelbarkeit des neuen Stadtquartiers aus dem FNP statt. Die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (GL) wurde zu Fragestellungen der Raumordnung / übergeordneten Planungen schriftlich beteiligt.

Die geplanten Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Gemeinbedarf) sind grundsätzlich aus dem FNP entwickelbar. Dies trifft nicht für den im Strukturkonzept geplanten Verlauf der Ostumfahrung Bahnhofstraße zu. Die Abweichung der Trassenführung für die geplante Ostumfahrung Bahnhofstraße von der generalisierten Darstellung im FNP erfordert eine Änderung des FNP in diesem Bereich.

Dem FNP liegt eine Trassenführung aus den 1990er Jahren zugrunde, die unter deutlich anderen Rahmenbedingungen und lediglich mit groben städtebaulichen Annahmen entwickelt wurde. Die Erforderlichkeit der neuen, vom FNP abweichenden Trassenführung wurde städtebaulich und verkehrlich in den vorbereitenden Untersuchungen nachgewiesen. Die Änderung des FNP soll mit Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Zuge der entsprechenden Bebauungsplanverfahren bzw. vor deren Festsetzung durchgeführt werden.

### **Strukturkonzept, Städtebau, Denkmalschutz**

Als Ergebnis einer umfassenden und kontinuierlichen Abstimmung zu den planerischen und städtebaulichen Aspekten der vorbereitenden Untersuchungen mit dem Bezirk Treptow-Köpenick haben die Fachbereiche Stadtplanung und Denkmalschutz sowie die bezirkliche Wirtschaftsförderung ihre abschließenden Hinweise und Anregungen schriftlich zusammengefasst. Das Landesdenkmalamt hat eine schriftliche Stellungnahme abgegeben,



die die vorliegenden Informationen ergänzt, aber keine abwägungsrelevanten Hinweise enthält.

Von Seiten des Bezirks waren im Wesentlichen Klarstellungen im Detail (Grün, Straßen, Verkehr) sowie Hinweise zur Berücksichtigung des Denkmalschutzes, hier insbesondere des Umgebungsschutzes, formuliert worden.

Die gemeinsam mit dem Bezirk vorgenommenen Anpassungen des Strukturkonzeptes, wie z. B. Grünverbindungen, Straßenbreiten oder zusätzliche Infrastrukturf Flächen im Osten des Gebiets waren zum Zeitpunkt der Abgabe der Stellungnahme bereits eingearbeitet worden. Die darüberhinausgehenden detaillierten konzeptionellen Hinweise werden im weiteren Verfahren geprüft bzw. eingearbeitet. Die Hinweise des Fachbereiches Denkmalschutz, dass der Umgebungsschutz städtebaulich zu berücksichtigen ist, können auf Ebene des Strukturkonzeptes nicht nachvollzogen werden; die konkrete Prüfung und Abwägung wird im Rahmen von städtebaulich / architektonischen Wettbewerben und in den Bebauungsplanverfahren im Rahmen des nachfolgenden Planungsprozesses erfolgen.

### **Gewerbestandort / Gewerbeentwicklung**

Im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen hat SenStadtWohn mehrere gemeinsame Abstimmungsgespräche mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWEnBe) zu den stadtentwicklungspolitischen Vorgaben für die Gewerbeentwicklung am Standort geführt. Die Wirtschaftsförderung Treptow-Köpenick wurde ebenfalls im gesamten Untersuchungsprozess kontinuierlich einbezogen. Mit der IHK Berlin fand nach der schriftlichen Stellungnahme zu dem Strukturkonzept ein Klärungstermin im Frühjahr 2018 statt.

Über die Erforderlichkeit der Sicherung und Schaffung von Arbeitsstätten am Standort und damit der Einbeziehung der Gewerbeflächen um den Brandenburgplatz in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme besteht Einvernehmen. Die Ziele zum Gewerbestandort Brandenburgplatz / Seelenbinderstraße wurden als Ziele für das Entwicklungsgebiet übernommen und planerisch in dem Strukturkonzept umgesetzt.

Die IHK betrachtet den Eingriff in das private Grundeigentum durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme jedoch kritisch. Sie plädiert dafür, die städtebauliche Neuordnung auf die unbebauten Areale zu konzentrieren.

Die Erforderlichkeit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme auch für Teile der untersuchten, überwiegend gewerblich genutzten Bestandsgebiete um das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick ergibt sich aus der nur dort möglichen Unterbringung der notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen (ehemaliger Gaswerkstandort im Norden) und der im Interesse des langfristigen Strukturwandels der Gewerbebetriebe erforderlichen Erweiterung der Arbeitsstätten (vgl. Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen). Die Einbeziehung der bereits überwiegend gewerblich genutzten Grundstücksflächen in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist daher unerlässlich.

### **Gemeinbedarf / soziale Infrastruktur**

Das Schul- und Sportamt des Bezirks Treptow-Köpenick wurde ebenso wie der Fachbereich Stadtplanung einbezogen. Die Informationen zu den Bedarfen und Standortpräferenzen wurden frühzeitig in der Planung berücksichtigt und waren für die Standortentscheidungen ausschlaggebend. Mit der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie, SenBildJugFam, wurden zum Teil gemeinsam mit dem Schulamt ebenfalls mehrere Gespräche zu den Bedarfen, der Standortplanung und den Rahmenbedingungen für die Umsetzung der drei geplanten Schulen geführt.

Bereits zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen war deutlich, dass der Forderung der Schulverwaltungen nach einem Standort für eine ISS in dem geplanten städtebaulichen Entwicklungsgebiet entsprochen werden würde; Basis dafür war der zu diesem Zeitpunkt vorliegende Entwurf des bezirklichen Konzepts zur sozialen Infrastruktur SIKo. Der Standort wurde unter städtebaulichen, schulischen und verkehrlichen Gründen gemeinsam festgelegt; Einvernehmen bestand ebenfalls zu den zwei Grundschulstandorten nach einer umfassenden Bedarfsermittlung und Standortprüfung. An Mehrfachnutzungen der zukünftigen Schulkomplexe bestehen für die Schulstandorte unterschiedliche Anforderungen. Das Schulamt steht Mehrfachnutzungen auf dem Schulstandort mit der ISS im Süden eher kritisch bis ablehnend gegenüber. Mehrfachnutzungen müssen also im weiteren konkreten Planungs- und Realisierungskonzept vertieft und abgestimmt werden.

Im Ergebnis der Betroffenenbeteiligung und aufgrund der städtebaulichen Abwägung wurde der Grundschulstandort im Süden von einem Grundstück an der Seelenbinderstraße im Konsens mit dem Bezirk und SenBildJugFam weiter nach Norden verschoben.

## **II. Verkehr und Umwelt / Fachplanungen**

### **Verkehr / Mobilität**

Die für die Verkehrsplanung und -prognosen zuständigen Referate der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gehören wie die Fachbereiche Stadtplanung und Tiefbau des Bezirks Treptow-Köpenick zu den Fachbehörden, die im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen kontinuierlich eingebunden wurden. Das für Ingenieurbauwerke zuständige Referat der SenUVK war bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie zur Gleisquerung beteiligt und hat darüber hinaus schriftlich mit dem Fokus auf die technische und wirtschaftliche Planung sowie die Umsetzung der Gleisquerung Stellung genommen. Mit der BVG wurden zu Bestand und Planungen für den ÖPNV im Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick, insbesondere zu der Straßenbahn, mehrere Gespräche geführt. Eine enge Abstimmung fand auch mit der DB Netz AG im Zusammenhang mit den Planungen für den Ausbau der Regionalbahnstrecke und den zukünftigen Regionalbahnhof statt.

Von SenUVK gingen konstruktive Hinweise und Forderungen für das Strukturkonzept sowie Anregungen für den weiteren Planungsprozess ein. Der Hauptteil der fachlichen Anforderungen von SenUVK hat bereits Berücksichtigung gefunden. Zu den relevanten offenen bzw. im weiteren Planungsverfahren der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme noch zu prüfenden Aspekten zählen:

- Der westliche Teilabschnitt des Stellingdamms für die Ostumfahrung Bahnhofstraße auf der vorhandenen Trasse kann zwar prinzipiell ohne Einbeziehung in die Planfeststellung für die übergeordnete Straße ausgebaut werden, ggf. ist aber eine Planfeststellung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Verlegung der Straßenbahngleise erforderlich.
- Die Gleisquerung der Ostumfahrung Bahnhofstraße in Troglage ist aus verkehrs- und ingenieurbau technischer Sicht nicht die optimale Variante. SenUVK würde eine Brücke bevorzugen. Die Optimierung der Gleisquerung soll im Zusammenhang mit der Prüfung einer Verlegung der S-Bahngleise nach Süden einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen in den nachfolgenden Planungen bearbeitet werden.
- Die Verkehrsführung am Brandenburgplatz als Kreuzung wird von SenUVK aus verkehrstechnischen Gründen bzw. wegen der vorhandenen zu integrierenden Straßenbahntrassen gegenüber dem gutachterlich vorgeschlagenen Kreisverkehr präferiert. Dagegen hat die Verkehrsführung am Brandenburgplatz als Kreisverkehr aus

verkehrsgutachterlicher Sicht sowie städtebaulich deutliche Vorteile gegenüber einer Kreuzung. Auf der Ebene des Strukturkonzeptes wurde der Forderung von SenUVK nach einer Kreuzung zwar gefolgt, dies ist im weiteren Planungsverfahren in der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme jedoch noch vertieft zu untersuchen.

Aus Sicht der BVG werden neben dem Erhalt der Anlagen der Straßenbahn am Stellingdamm und an der Hirtestraße zukünftig zusätzlich Aufstellflächen für den Stadionverkehr (1. FC Union) benötigt. Des Weiteren sind Taktverdichtungen und mittelfristig eine zusätzliche Inanspruchnahme der Gleisschleife Hirtestraße zu erwarten.

Diese Anforderungen sind den öffentlichen Belangen der Gebietsentwicklung, hier insbesondere die Errichtung einer Grundschule, im weiteren Planungsverfahren gegenüber zu stellen. Die fachlichen Rahmenbedingungen und Implikationen sowie planerische Alternativen sind umfassend im weiteren Planungsverfahren aufzubereiten.

Die BVG regt auch an, die Straßenbahntrasse mit Wendeschleife in der Verlängerung des Stellingdamms zur Erschließung der östlichen Wohngebiete perspektivisch zu erweitern. Alternativ könnten auch Busse eingesetzt werden.

Der Vorschlag der Verlängerung der Straßenbahntrasse wird aus städtebaulichen Gründen sowie zugunsten einer Buslinie, die dann auch das Gebiet quert, nicht weiterverfolgt. Detailabstimmungen für die Planung einer neuen Buslinienführung sind im weiteren Verfahren erforderlich.

Mit der Deutschen Bahn AG besteht auf informeller Ebene grundsätzlich Einvernehmen über die Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Im Rahmen der jeweils weiterführenden Planungen (Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Bahnstrecke und den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick, Bebauungsplanentwürfe, Bauplanungsunterlagen) sind ggf. gegenläufige Interessen (z. B. Lärmschutz) rechtlich zu bewerten und abzustimmen.

Die DB Netz AG fordert die Gewährleistung koordinierter Bauabläufe zwischen dem Ausbau der Bahnstrecke, dem Umbau zum Regionalbahnhof Köpenick und der Gebietsentwicklung. In erster Linie soll sich der Bauablauf der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich Gleisquerung nach den Bauzeiten der DB Netz AG richten. Die Abstimmung der Planungen für die Gebietsentwicklung (Gleisquerung, ggf. Verlegung S-Bahngleise) und Bauzeiten mit der DB Netz AG sind Bestandteil der weiteren Verfahren im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, insbesondere des Planfeststellungsverfahrens für die Ostumfahrung Bahnhofstraße.

#### **Natur- und Artenschutz, naturschutzfachlicher und planungsrechtlicher Ausgleich**

Die fachliche Information von und die Abstimmung mit SenUVK (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen), dem Landesbeauftragten für Naturschutz (SenUVK LB) und dem Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks Treptow-Köpenick fand während der vorbereitenden Untersuchungen statt. Zum Teil nahmen auch die Berliner Forsten an Abstimmungsrunden zu den Kompensationsanforderungen und -konzepten teil. Nach Vorlage erster Ergebnisse wurde die Berliner Landesgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN für die Berliner Naturschutzverbände) ebenfalls informiert und einbezogen.

Grundsätzliches Einvernehmen besteht mit allen fachlich beteiligten öffentlichen Trägern – einschließlich BLN – zu den Ergebnissen der landschaftsökologischen Untersuchungen und den generellen Anforderungen an die Kompensation für die geplanten Eingriffe. Auf der Ebene des Strukturkonzeptes können unter Einbeziehung benachbarter Flächen für den Ausgleich (Kurpark, ehemalige Gärtnerei Stillerzeile) sowie unter Berücksichtigung des

Abwägungsspielraumes (Bewertung der „weichen“ Kriterien zum Landschaftsbild) die Eingriffe durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach derzeitigem Stand ausgeglichen werden.

Die naturschutzrechtlichen und -fachlichen Voraussetzungen für die erforderlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit den Zauneidechsen (Überplanung von vorhandenen Zauneidechsen-Habitaten) sind grundsätzlich vorhanden. Das Vorkommen von Zauneidechsen spricht nicht gegen die Gebietsentwicklung.

Den Forderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes Treptow-Köpenick und des BLN nach Erhalt eines 40 - 50 m breiten Biotopstreifens im Süden der Gleistrasse wird in dem Strukturkonzept aus zwingenden entgegenstehenden städtebaulichen Gründen nicht entsprochen. Der Belang wird in den nachfolgenden Planungsebenen (Bebauungspläne) mit den öffentlichen Trägern weiter geprüft und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Grundsätzlich kann und soll die bestehende Biotopverbindung bei Beachtung der zentralen Planungsziele so weit wie möglich erhalten werden.

Die in diesem Zusammenhang geäußerten Bedenken bzgl. der Trassenführung der Ostumfahrung einschließlich Troglage werden nicht geteilt. Die Trassenführung wurde auf der Ebene des Strukturkonzeptes umfassend geprüft. Auch mit der Querung als Trog ist es prinzipiell möglich, den Biotopverbund aufrecht zu erhalten.

Das Umwelt- und Naturschutzamt Treptow-Köpenick und der BLN stellen des Weiteren multifunktionale Nutzungen von Grünflächen für den Naturschutz und die Öffentlichkeit in Frage. Gutachterlich wurde dazu festgestellt, dass bereits viele Beispiele und Möglichkeiten existieren, multifunktional nutzbare Grünflächen zu gestalten und umzusetzen. Diese Thematik muss im Zusammenhang mit den konkreten Kompensationserfordernissen und -konzepten im weiteren Planungsprozess, insbesondere auf der Ebene der vorzusehenden Wettbewerbe und der Bauleitplanung, bearbeitet werden.

### **Wald**

Im Rahmen der genannten Abstimmungen zu den Kompensationsanforderungen und -konzepten fanden zum Teil separat mit den Berliner Forsten Ortstermine und mehrere Vorstellungs- / Erörterungsrunden zu dem Umgang mit dem Baumbestand / Wald auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs statt.

Der Umfang des Waldes bzw. von Flächen mit Waldeigenschaft im Untersuchungsgebiet (hier insbesondere Grundstück BEV und private Grundstücksflächen im Nordosten) wurde gutachterlich von dem mit den landschaftsökologischen Untersuchungen beauftragten Büro Gruppe F deutlich niedriger bewertet als von den Berliner Forsten.

Nach einer umfangreichen Rodung von Gehölzen auf dem Grundstück im Eigentum des BEV im Januar 2018 wird für die fachliche Bewertung einschließlich Ausgleich in den vorbereitenden Untersuchungen von der aktuellen Biotopstruktur nach den Rodungsmaßnahmen ausgegangen.

Den Forderungen der Berliner Forsten nach einem Waldausgleichskonzept, einer Waldbilanzierung und einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf Ebene der vorbereitenden Untersuchung und des Strukturkonzeptes nicht gefolgt. Im weiteren Verfahren der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme werden die in den jeweiligen Planungsstadien rechtlich notwendigen Fachgutachten zum Thema Wald entsprechend erstellt und ggf. notwendige Verfahren durchgeführt.

## **Lärm / Emissionen**

Als zuständige Fachbehörde und in der Funktion als Träger öffentlicher Belange wurde SenUVK auch frühzeitig in die vorbereitenden Untersuchungen, insbesondere im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, einbezogen.

SenUVK befürwortet explizit die in dem Strukturkonzept vorgesehene Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich der Querungsvariante als Trog. Eine weitere Optimierung wird gemäß der Zielstellung eines lärmrobusten Städtebaus auf den nächsten Planungsstufen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, den städtebaulichen Wettbewerben und den Bebauungsplanverfahren gefordert.

Der Hinweis, den Trennungsgrundsatz bei möglichen Konflikten zwischen dem geplanten Wohnen und dem vorhandenen bzw. geplanten Gewerbe anzuwenden, kann auf Ebene des Strukturkonzepts grundsätzlich beachtet werden. Der konkrete Umgang mit dem anlagenbezogenen Lärm wird im Kontext der Bebauungsplanung abgewogen.

## **III. Finanzen / Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi)**

Zu den Kosten und der Finanzierung der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sowie zur Sicherung ihrer Finanzierung wurden - wie auch zur Methodik der KoFi für den Untersuchungsbericht - bereits frühzeitig die erforderlichen Abstimmungsgespräche mit der für Angelegenheiten des Haushalts, der Finanz- und Investitionsplanung zuständigen Abteilung und den zuständigen Fachbereichen von SenFin geführt.

Gemäß der Forderung von SenFin werden die ersten fünf Jahre der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme aus haushaltstechnischen und -rechtlichen Gründen in Jahresscheiben dargestellt. Dem Hinweis von SenFin, dass das Abgeordnetenhaus vor Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme die Möglichkeit erhalten sollte, sich mit der Finanzierung zu befassen bzw. die Planung der Maßnahme unter finanziellen Gesichtspunkten zur Kenntnis zu nehmen, wurde entsprochen (vgl. Kapitel 10).

### **7.4 Beteiligung der Öffentlichkeit**

Im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Öffentlichkeit und die Bewohnerschaft aus der näheren Umgebung auf mehreren Ebenen informiert und beteiligt. Dazu gehörten im Wesentlichen:

- die Ortsteilkonferenzen des Bezirkes Treptow-Köpenick für die Bezirksregionen Köpenick-Nord am 4. April 2017 und Dammvorstadt am 17. April 2018;
- die öffentliche „Bürgerwerkstatt“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen am 19. September 2017
- sowie die Freischaltung der Website zu den vorbereitenden Untersuchungen und den Planungen für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick auf der Homepage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen kurz vor der „Bürgerwerkstatt“, einschließlich des Angebots für eine umfassende Internetbeteiligung zum Planungsstand im Herbst 2017.

Darüber hinaus hat SenStadtWohn auf Basis entsprechender Einladungen bei weiteren, zum Teil öffentlichen Veranstaltungen die Arbeitsstände sowie die geplanten Maßnahmen vorgestellt, z. B. bei Terminen des Vereins Bürger für das Märchenviertel und den

Elsengrund e.V. und der Bürgerinitiative MeinKiez sowie in Sitzungen der Bezirksverordnetenversammlung und des bezirklichen Denkmalbeirates im Frühjahr 2018.

Die Hauptthemen und Problemfelder, die dabei im Verlauf der Beteiligung wiederholt und mit gleichbleibender Eindringlichkeit vorgebracht wurden, sind:

- befürchtete weitere Verschärfung der bestehenden Verkehrsproblematik, insbesondere Zunahme der Belastung der Bahnhofstraße mit Auswirkungen auf den Straßenverkehr in den angrenzenden Stadtquartieren – hier vor allem die weitere Verknappung der Stellplätze im öffentlichen Straßenland sowie zusätzliche Lärmbelastungen;
- hohe Dichte der geplanten Bebauung sowie der Wegfall von Blickbeziehungen und vorhandenen (nicht öffentlichen) Freiflächen;
- künftige ausreichende / angemessene Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und der Nahversorgung;
- Denkmalschutzbelange der Siedlung Elsengrund – in diesem Zusammenhang eine weitgehende Ablehnung der Einbeziehung von Grundstücksteilen in eine bauliche Entwicklung;
- Schutz des privaten Eigentums und der aktuellen Miet- und Pachtverhältnisse, wozu auch die gepachteten Gartenparzellen im Südosten des Bahnhofs Köpenick gehörten.

Bei den Öffentlichkeitsbeteiligungen hat sich herausgestellt, dass vertiefter Informationsbedarf im weiteren Planungsverfahren insbesondere zu den Themen Verkehr und Mobilität besteht.

#### **Fazit / Zusammenfassung**

Die Hinweise und Anregungen aus den Beteiligungsverfahren wurden umfassend geprüft und abgewogen. Die Ergebnisse sind, soweit sie abwägungsrelevant waren, in den vorliegenden Planungsstand des Strukturkonzepts eingeflossen.

Die beteiligten Fachverwaltungen und Träger öffentlicher Belange stimmten im Grundsatz der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme mit den vorliegenden Zielen und dem damit korrespondierenden Strukturkonzept zu. Sie haben keine prinzipiellen Bedenken zur Realisierungsfähigkeit der geplanten Maßnahmen geäußert und deren zügige Umsetzung nicht in Frage gestellt.

Die einbezogenen Fachverwaltungen der Senatsverwaltung sowie die zuständigen Ämter und Fachbereiche des Bezirks Treptow-Köpenick sind bereit, die Gebietsentwicklung zu unterstützen und aktiv an deren Realisierung im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme mitzuwirken.

Ein großer Teil der Hinweise und Anregungen aus der Trägerbeteiligung verdeutlicht, dass im weiteren Planungsprozess der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vertiefte Untersuchungen sowie die Prüfung von planerischen Alternativen auf allen fachlichen Ebenen durchgeführt werden müssen.

Die Hinweise und Anregungen aus der Betroffenen- und der Öffentlichkeitsbeteiligung haben in Verbindung mit einer fachlich und zum Teil juristischen Prüfung (zur Abwägung der Betroffenenbeteiligung siehe Kapitel 9.10) insbesondere folgende Änderungen des Strukturkonzepts im Planungsprozess angestoßen:

- Verzicht auf die Planung der Bebauung des Südrands der Siedlung Elsengrund;
- Ausdehnung der geplanten ökologischen Ausgleichsflächen im Osten des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen;

- Vergrößerung des Schulgrundstückes im Westen der Bestandswohngebäude an der Gelnitzstraße, um Nutzungskonflikte zwischen den geplanten Schulsportflächen und dem benachbarten Wohnen zu verringern;
- Umplanung zugunsten des kurz- bis mittelfristigen Bedarfs an Gewerbeflächen für Ersatzstandorte bzw. für die Qualifizierung und Erweiterung von Gewerbeflächen im Süden der Selenbinderstraße / westlich des Brandenburgplatzes, auch um zusätzliche Ersatzstandorte für zu verlagernde Gewerbebetriebe von den Grundstücken im Norden der Seelenbinderstraße zu gewinnen;
- Einbeziehung kultureller / sozialer Nutzungsoptionen in das Nutzungskonzept der instandzusetzenden Baudenkmäler auf dem Gelände der ehemaligen Gasanstalt Köpenick.

Anregungen und Hinweise, die sich auf konkrete bzw. umsetzungsbezogene Details beziehen und vorrangig im Rahmen der Betroffenen- und Öffentlichkeitsbeteiligungen vorgebracht wurden, werden im weiteren Planungsprozess der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme berücksichtigt. Dazu zählen insbesondere:

- Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge für öffentliche Grünflächen, öffentliche Straßen und Plätze, für soziale / kulturelle Einrichtungen sowie für Spielplätze;
- Barrierefreiheit in allen öffentlichen Bereichen;
- Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG zu den Gestaltungen der S-Bahnhöfe einschließlich Ein- und Ausgangsbereichen;
- Vorschläge zur Verbesserung der Nahversorgung (z. B. Kiez-Markt);
- Rücksichtnahme der neuen Bebauung auf die vorhandene Stadtstruktur, städtebauliche Integration der geplanten Maßnahmen;
- sozialverträglicher Umgang mit den vorhandenen Gartenparzellen auf dem Grundstück des BEV nahe dem Bahnhof Köpenick;
- intensivierte / themenbezogene Öffentlichkeits- und Betroffenenbeteiligung.



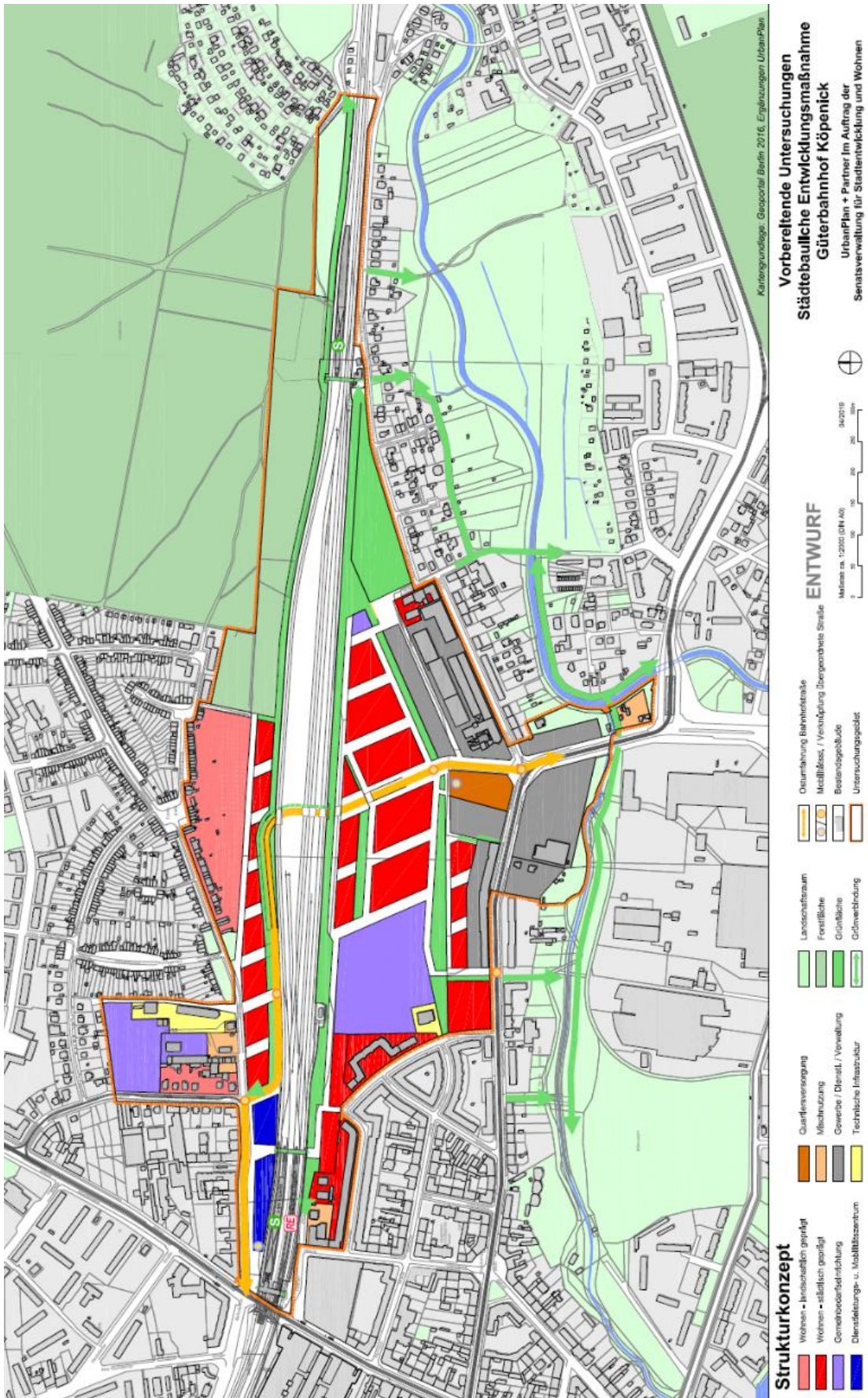


Abb. 20: Strukturkonzept, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)

## 8 Rahmenkonzept

### 8.1 Strukturkonzept

Das prozesshaft als zentraler Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen erarbeitete Strukturkonzept gibt die planerischen Ziele sowie die Grundzüge der Nutzungsverteilung und des Erschließungssystems für den Beginn der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vor (vgl. Abb. 20). Damit ist es möglich, die Einbindung des geplanten Stadtquartiers in das Umfeld, mögliche Nutzungskonflikte und die zügige Machbarkeit der Gesamtmaßnahme zu prüfen.

Grundlagen des Strukturkonzepts sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse, die übergeordneten Planungsvorgaben, die gebietsbezogenen Entwicklungsziele sowie die Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren. Es ist somit die Basis für alle weiterführenden Planungen.

Die räumlichen Dispositionen des Strukturkonzeptes sind durch die Gegebenheiten vor Ort sowie durch externe Anforderungen an den Standort vorgeprägt. Die zentralen Vorgaben / Vorprägungen sind:

#### Planungen für den Bahnverkehr



Abb. 21: Ausbauplanung der Deutschen Bahn AG am Bahnhof Köpenick (UrbanPlan 2017)

Geplant ist die Erweiterung der Bahntrasse um ein weiteres Gleis sowie der Bau eines neuen Bahnsteiges für die Regionalbahn durch die Deutsche Bahn AG (vgl. Abb. 21). In diesem Zusammenhang sollen neue barrierefreie Zugänge zum künftigen S- und Regionalbahnhof im Osten der Bahnsteige auf den Flächen des städtebaulichen Entwicklungsbereiches entstehen. Damit werden die Zugänglichkeit des Bahnhofs und die Wegebeziehungen vor allem im östlichen Umfeld sowohl im Bestand als auch für das neue Stadtquartier deutlich verbessert.



## Standorte für den Gemeinbedarf / Schulstandorte

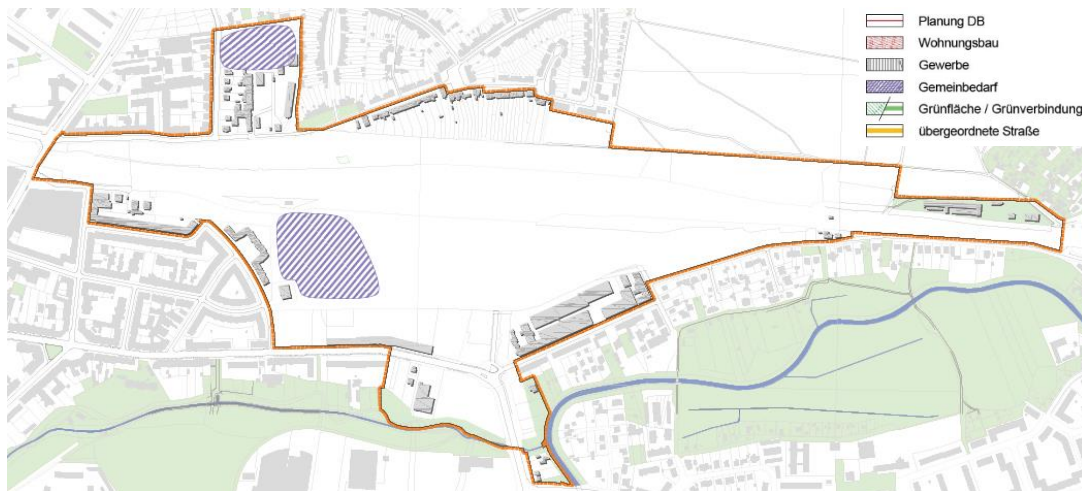


Abb. 22: Geplante Schulstandorte (UrbanPlan 2017)

Mit der Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist auch die Deckung des Bedarfs an Gemeinbedarfseinrichtungen aufzufangen und zu verbessern, der in den benachbarten Bestandsquartieren bereits aktuell vorhanden ist (siehe oben). In dem Entwicklungsbereich selbst bieten nur die Areale des ehemaligen Güterbahnhofs im Süden und des ehemaligen Gaswerks Köpenick im Norden die Möglichkeit, ausreichend große Flächen für den Bau der bereits gegenwärtig dringend benötigten drei neuen Schulen bereitzustellen (vgl. Abb. 22).

Für den Neubau einer Grundschule im Norden (Einzugsbereich Köpenick-Nord) steht nach derzeitigem Stand eine Fläche von ca. 1,1 ha zur Verfügung. Diese Fläche ist für den Schulbau ausreichend, jedoch ist die vollständige Umsetzung des Musterfreiflächenprogramms nicht gewährleistet. Im Rahmen der weiteren Planungen sind insbesondere für die ungedeckten Sportflächen Kompensationsmöglichkeiten zu entwickeln.

Im Süden der Bahntrasse ist der Neubau einer ISS auf einer Teilfläche des brachliegenden Güterbahnhofgeländes geplant. Sie soll möglichst dicht am Bahnhof Köpenick liegen, weil aufgrund ihres gesamtstädtischen Einzugsbereichs der Hauptanteil der Schülerinnen und Schüler mit der S- und der Regionalbahn dorthin gelangen wird.

In unmittelbarer Nachbarschaft der ISS sind der Neubau einer weiteren Grundschule (Einzugsbereich Dammvorstadt mit neuem Stadtquartier südlich der Bahntrasse) sowie für beide Schulen gemeinsam zu nutzende Sportflächen vorgesehen. Nur mit dieser flächensparenden Zuordnung ist es möglich, zusätzliche Flächen für den Wohnungsneubau bereitzustellen. Durch die Nachbarschaft von Grundschule und ISS auf einem gemeinsam genutzten Grundstücksareal besteht zugleich die Option, beide Schulen als Gemeinschaftsschule zu betreiben und damit die Schulräumlichkeiten – abhängig vom wechselnden Bedarf der verschiedenen Altersgruppen – flexibel nutzen zu können.

Insbesondere im räumlichen Kontext der drei Schulen sollen weitere soziale und kulturelle Gemeinbedarfseinrichtungen entstehen. Ein Ausgangspunkt im nördlichen Teil sind die denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Gaswerks. Alle Schulen sind als Quartiersschulen konzipiert. Im weiteren Verfahren sollen die Möglichkeiten für externe / öffentliche Mehrfachnutzungen vertieft untersucht werden.

## Neuordnung und Entwicklung der Gewerbestandorte



Abb. 23: Geplante Gewerbestandorte (UrbanPlan 2017)

Aufgrund der Entwicklungsdynamik der wachsenden Stadt und der damit verbundenen Verdrängung von Handwerksbetrieben und produktionsorientierten Betrieben aus innerstädtischen Lagen soll das geplante Neubauquartier auch als Standort für eine kleinteilige Gewerbemischung gestärkt werden. Um die vorhandenen Betriebe vor Ort halten zu können, sind vereinzelt Standortverlagerungen notwendig. Hierfür sollen in räumlicher Nachbarschaft zu den am Südrand des Gebiets bereits vorhandenen Gewerbestandorten neue kleinteilige Gewerbeflächen entwickelt werden. Sie sollen zugleich zur städtebaulichen Abschirmung des bestehenden Gewerbes gegenüber den benachbarten Wohnungsbauten dienen.

Darüber hinaus wird es erforderlich sein, die städtebaulichen Mängel und Funktionsschwächen der vorhandenen Gewerbestandorte im Süden des Entwicklungsgebiets zu beseitigen. Dies wird im Rahmen von schrittweisen Neuordnungsmaßnahmen erfolgen und Raum für die Ansiedlung neuer Betriebe schaffen.

In Ergänzung zu den Standorten am Südrand des Entwicklungsgebiets ist insbesondere in der lärmbelasteten zentralen Lage im Norden des Bahnhofs Köpenick ein ausschließlich gewerblich genutztes Dienstleistungszentrum mit einer Mobilitätsstation geplant. In den jeweils zentral gelegenen Eingangsbereichen des Neubauquartiers sollen das Dienstleistungszentrum im Norden und der Nahversorgungsstandort am Brandenburgplatz im Süden dazu beitragen, eine lebendige, zu Fuß oder mit dem Rad erreichbare Mischung unterschiedlicher Nutzungen herzustellen (vgl. Abb. 23).

### Nachhaltige Freiflächenentwicklung

Die künftige Inanspruchnahme der Bauflächen erfordert eine Kompensation der notwendigen Eingriffe in Natur und Landschaft. Dafür ist als große zusammenhängende und landschaftsökologisch wirksame Fläche nur der östliche Teil des Entwicklungsgebiets geeignet. Dieses Areal soll von Bebauung freigehalten und wegen der Nähe zu den benachbarten Grün- und Landschaftsräumen als Ausgleichsraum mit ökologischen Funktionen unterschiedlicher Intensität entwickelt werden. Im Süden ist die Umwandlung eines brach gefallenen Gleisgebiets in einen öffentlichen Park vorgesehen.

Ein System von Grünzügen, in das wohnungsnaher Spiel- und Erholungsflächen ebenso wie das lokale Fuß- und Radwegenetz integriert sind, ist prägendes Strukturelement des geplanten Neubauquartiers. So können zugleich die erforderlichen Verbindungen zu den

umliegenden Landschaftsräumen und nicht zuletzt zu dem ins Abseits geratenen Kurpark Friedrichshagen hergestellt werden (vgl. Abb. 24).

Die Grünzüge dienen auch der gemäß den Vorgaben konzipierten lokalen Regenwasserbewirtschaftung sowie der Vernetzung vorhandener Biotopflächen.

### **Verdichteter und kostengünstiger Wohnungsneubau**

Mit den zuvor genannten Standortvorgaben und -entscheidungen sind die Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau im Grundsatz vorgezeichnet.

Der westliche Teil des Entwicklungsgebietes in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof Köpenick und zum bezirklichen Hauptzentrum an der Bahnhofstraße ist prädestiniert für eine städtebauliche Verdichtung. Sie begünstigt in dem geplanten Neubauquartier ein engmaschiges Versorgungsnetz, kurze Wege und damit den Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkw. Die vergleichsweise hohe Bebauungsdichte ist eine bedeutsame Voraussetzung für die Realisierung kostengünstiger Gebäudetypen und damit für die Bereitstellung preiswerten Wohnraums sowie für das Erreichen der Entwicklungsziele und einer nachhaltigen Quartiersentwicklung (vgl. Abb. 24).

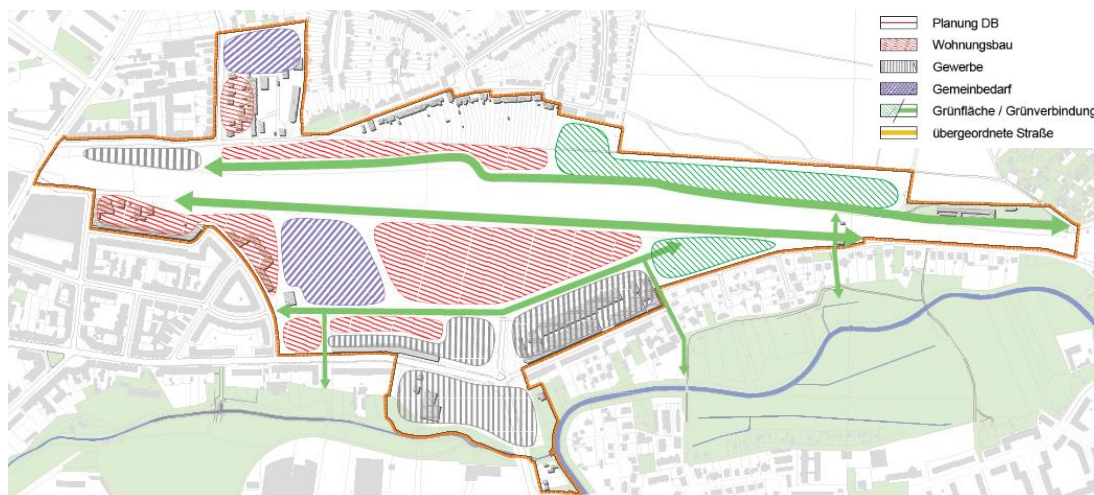


Abb. 24: Geplante Wohnungsbaustandorte und Freiflächenentwicklung (UrbanPlan 2017)

### **Erschließungssystem und Mobilitätsangebote**

Die Grundstruktur des Erschließungssystems ist geprägt durch den Verlauf der Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie durch das an der geplanten blockartigen Bebauungsstruktur ausgerichtete Netz lokaler Erschließungsstraßen (vgl. Abb. 25).

Die Ostumfahrung Bahnhofstraße dient insbesondere der Führung des übergeordneten Verkehrs zwischen dem Knotenpunkt Mahlsdorfer Straße / Stellingdamm / künftige Westumfahrung Bahnhofstraße und Brandenburgplatz. Zusammen mit der Westumfahrung Bahnhofstraße wird sie den noch fehlenden Teil des sogenannten Tangentenvierecks bilden.

Gemäß den gutachterlichen Empfehlungen zum Schallschutz und als Ergebnis der Prüfung und behördeninternen Abstimmung wurde entschieden, die Lärmquellen Schiene und Straße zu bündeln. Dies ermöglicht geeignete Schallschutzmaßnahmen für die künftige Wohnbebauung einschließlich der Sicherung lärmabgewandter Gebäudeseiten. Der Trassierung der Ostumfahrung Bahnhofstraße nördlich der Bahntrasse wurde entsprechend in erster Linie aus Lärmschutzgründen bzw. im Sinne eines lärmrobusten Städtebaus gegenüber einer Straßentrasse südlich der Bahntrasse der Vorzug gegeben. Im Süden quert die Ostumfahrung Bahnhofstraße das Entwicklungsgebiet und soll aus Gründen des



Lärmschutzes und der städtebaulichen Integration gemäß dem derzeitigen Planungsstand in Tieflage unter der Bahntrasse hindurchgeführt werden und dann am Brandenburgplatz in das bestehende Straßennetz münden.

Die Straßen innerhalb des Neubauquartiers dienen ausschließlich der inneren Erschließung.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Köpenick für den Regionalverkehr wird in naher Zukunft das ÖPNV-Angebot deutlich verbessert. Durch den Um- und Ausbau des Bahnhofs ist eine räumlich enge Verzahnung von Haltestellen des Bus- und Tramlinienetzes mit Abstell- und Mietmöglichkeiten für den Zweiradverkehr herstellbar. In diesem Kontext sollen den nördlichen und südlichen Zugängen zum Bahnhof öffentliche Plätze unterschiedlicher Größe und Gestalt vorgelagert werden, von denen aus das direkte, sichere und barrierefreie Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten möglich ist. Durch das erweiterte ÖPNV-Angebot in Kombination mit Bikesharing und Radabstellmöglichkeiten sowie durch die städtebauliche Neuordnung des gesamten Bahnhofsumfelds wird eine attraktive Mobilitätsdrehscheibe mit lokalen und standortübergreifenden Funktionen in dem neuen Stadtquartier entstehen.

Geplant ist die verbesserte Einbindung des neuen Stadtquartiers in das öffentliche Nahverkehrsnetz durch eine über die geplante Ostumfahrung Bahnhofstraße verlaufende neue Buslinie. Sie soll zusammen mit ergänzenden dezentralen Mobilitätsangeboten den Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkw begünstigen. Beides sind wichtige Voraussetzungen zur Reduzierung des motorisierten Autoverkehrs und für die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzepts in dem neuen Stadtquartier.



Abb. 25: Geplante Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße (UrbanPlan 2017)

Zur Beurteilung der Machbarkeit des Strukturkonzeptes und der mit seiner Umsetzung verbundenen Kosten war es in den vorbereitenden Untersuchungen erforderlich, die wesentlichen fachlichen Implikationen exemplarisch genauer zu betrachten. Anhand ausgewählter insbesondere sektoraler Schwerpunkte wurden erste konzeptionelle Ansätze erarbeitet, die im weiteren Planungsprozess vertieft bzw. als strukturelle Vorgaben genutzt werden können.

Die konzeptionellen Ansätze sind, soweit sie für die Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs relevant sind, nachfolgend cursorisch dargestellt.

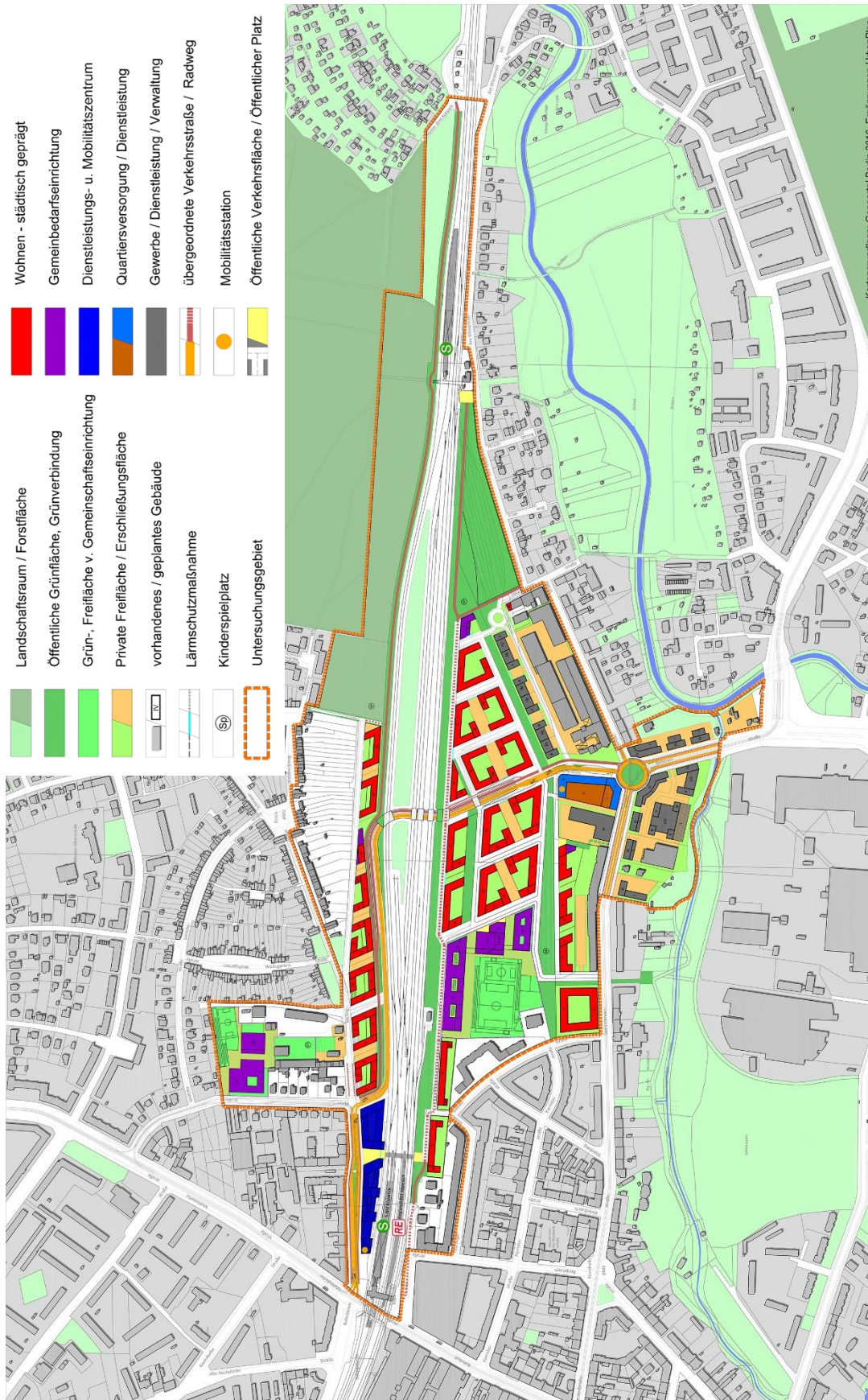


Abb. 26: Städtebauliche Ideenskizze als Testentwurf, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)



## 8.2 Konzeptionelle Ansätze

### Städtebau

Das städtebauliche Konzept lag zu dem Zeitpunkt des Abschlusses der vorbereitenden Untersuchungen als informelle Ideenskizze vor (vgl. Abb. 26). Es dient vorrangig als Testentwurf und als städtebauliche Basis des Strukturkonzepts für die überschlägige Ermittlung des realisierbaren Bauvolumens der geplanten Entwicklung und für die städtebaulichen Kennziffern (vgl. Tab. 1 - 3).

Nutzung	Fläche
Hauptverkehrsstraßen	20.500
örtliche Straßen	64.800
Bahn	114.400
Grünflächen	126.400
Gemeinbedarf <sup>30</sup>	42.200
Allgemeines Wohngebiet	124.800
Mischgebiet	24.800
Gewerbe	52.600
Technische Infrastruktur	7.500
<b>Summe</b>	<b>578.000</b>

Tabelle 1: Flächenbilanz – Nettobauland sowie Erschließungs- und Bahnflächen in m<sup>2</sup>

Hauptnutzung	Fläche	Anzahl
Wohnungen	169.000	
Wohneinheiten		1.800
Einwohnerinnen		3.800
Dienstleistungen	43.000	
Arbeitsplätze		800
Gewerbe	33.000	
Arbeitsplätze		500
Gemeinbedarf <sup>31</sup>	32.000	
<b>Gesamt</b>	<b>277.000</b>	

Tabelle 2: Flächenbilanz – Bruttogeschossfläche (Neubau) in m<sup>2</sup> auf Grundlage des Testentwurfs (Ideenskizze)

Einrichtung / Anlage	Fläche	Anzahl
Kita	3.000	3
Schule (inkl. Sportanlage)	41.200	3
Spielplätze	7.500	4
Bürgerinnentreff / JFE	3.600	2

Tabelle 3: Flächenbilanz – Gemeinbedarf (Fläche / Anzahl) in m<sup>2</sup> (einrichtungsbezogener Grundstücksflächenanteil)

30 Flächen beinhalten die drei Schulen sowie separate soziale Infrastrukturstandorte (Kita und Bürgerinnentreff / JFE)

31 Flächen berücksichtigen die Flächenerfordernisse der Berliner Musterraumprogramme Schulneubau, Bürgerinnentreff/ JFE sowie für die Kitas die Anzahl an zu betreuenden Kindern

Demnach können auf rd. 56 % des Nettobaulands ca. 170.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) für Wohnraum entstehen. Bei einer durchschnittlichen BGF pro Wohneinheit von ca. 95 m<sup>2</sup>, was einer Wohnungsgröße von ca. 80 m<sup>2</sup> entspricht<sup>32</sup>, resultiert daraus eine Zahl von ca. 1.800 Wohneinheiten<sup>33</sup>.

In dem weiteren Planungsprozess der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird das städtebauliche Konzept auf Grundlage der Ergebnisse des noch durchzuführenden städtebaulichen Wettbewerbs und der Bebauungsplanverfahren als abgestimmte Planungsgrundlage bzw. Rahmenplanung weiterentwickelt und fortgeschrieben.

### Wohnen / Lärm

In dem neuen Stadtquartier ist ausschließlich verdichteter urbaner Wohnungsbau geplant, um günstige Voraussetzungen für den Bau preiswerten Wohnraums zu schaffen. Entsprechend sieht die Ideenskizze zu dem städtebaulichen Konzept ausschließlich Geschosswohnungsbau mit einer überwiegend vier- bis sechsgeschossigen geschlossenen Bauweise in Baublöcken vor.

Hohe Anforderungen bestehen an den Schutz der geplanten Wohnnutzung vor Verkehrslärm wegen der Lage an den stark lärmemittierenden Bahntrassen sowie der Führung der geplanten übergeordneten Ostumfahrung Bahnhofstraße durch das Gebiet. Die Bewältigung der Lärmproblematik ist Voraussetzung für die geplante Wohnbebauung.

Bei der Erstellung des Strukturkonzepts und des Testentwurfs / der Ideenskizze wurden die von der Deutschen Bahn AG vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für den Ausbau des Regionalbahnhofes und der Gleistrassen zu Grunde gelegt. Diese berücksichtigen bislang die Bestandsbebauung nördlich und südlich der Bahntrassen, nicht jedoch die konkreten Planungen für das neue Stadtquartier mit der Folge, dass ohne aktiven und passiven Lärmschutz die Schwellen der Gesundheitsgefährdung für die geplante Bebauung tagsüber und nachts erreicht würde. Diese Problematik muss in den nächsten Planungsschritten weiter verfolgt werden. Die Lärmproblematik ist dann vor allem Gegenstand der Bauleitplanung.

Zur Verbesserung der schalltechnischen Situation wurden in einem konzeptionellen Prozess die schalltechnischen Empfehlungen in dem städtebaulichen Konzept umgesetzt. Demgemäß soll für die Attraktivität der Freiräume und der angrenzenden Quartiere auf konventionelle Lärmschutzwände entlang der Hauptverkehrsstrassen (Bahn und Ostumfahrung Bahnhofstraße) so weit wie möglich verzichtet werden. Mit einer lärmrobussten städtebaulichen Planung mit Lückenschließung durch Strukturverglasungen zur Bahn und zur Ostumfahrung Bahnhofstraße können an den lärmabgewandten Gebäudefassaden und in den Freibereichen größtenteils Beurteilungspegel, die den Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete bzw. für Mischgebiete entsprechen, eingehalten werden. So entstehen lärmabgewandte, ruhige Wohnlagen.

Die Realisierung der geplanten Bebauung würde auch eine deutliche Verbesserung für die bestehenden Wohngebäude zur Folge haben. Am Stellingdamm sind Pegelreduzierungen von mehr als 10 dB und an der Seelenbinderstraße in den Obergeschossen von 2 bis 10 dB

---

32 Ausgehend von einer durchschnittlichen Wohnfläche von 80 m<sup>2</sup> beträgt unter Berücksichtigung der Verkehrsflächen und Nebenräume (Müll, Fahrräder, Haustechnik u.a.) die durchschnittliche Bruttogeschossfläche ca. 95 m<sup>2</sup> pro Wohneinheit.

33 Die Zahlen gelten auch für den städtebaulichen Entwicklungsbereich zuzüglich des nicht einbezogenen Wohnbaufeldes Seelenbinderstraße/ Gelnitzstraße (vgl. Kapitel 9.10).

zu erwarten. In den Untergeschossen können die Pegelreduktionen noch deutlich höher ausfallen.<sup>34</sup>

Mit dem Entwicklungsziel einer städtebaulichen, urbanen und sozialen Vielfalt ist die Mischung unterschiedlicher Eigentums- und Wohnformen ein wesentliches Element des Wohnungsbaukonzepts für das neue Stadtquartier. Nach Erwerb / Neuordnung und Umsetzung der Ordnungsmaßnahmen durch das Land Berlin sollen die Flächen für den Wohnungsbau vorrangig an landeseigene Wohnungsbaugesellschaften übertragen werden. Daneben sollen auch Genossenschaften mit mindestens 20 % und gemeinwohlorientierte Bauherinnen und -herren und Baugruppen an der Umsetzung des Wohnungsneubaus beteiligt werden. Unter diesen Voraussetzungen ist ein Anteil von mindestens 40 % als geförderter mietpreisgebundener Wohnraum zu errichten. Die Grundstücksübertragung ist nach derzeitigem Stand vorrangig über die Gewährung von Erbbaurechten geplant.

### **Gewerbekonzept**

Mit einem in ein Gewerbeflächenmanagement für den Gesamtstandort integriertes Gewerbekonzept sollen eine langfristige Standortperspektive für die vorhandenen Gewerbebetriebe gesichert und damit zugleich die Deckung des erhöhten Bedarfs an Arbeitsplätzen vor Ort erreicht werden. Wichtige, mit der Entwicklungsmaßnahme umsetzbare Voraussetzungen dafür sind eine schrittweise Überwindung der gegenwärtigen Funktionsschwächen sowie die strukturelle Qualifizierung in Verbindung mit der Intensivierung der Flächennutzung des gesamten Gewerbebestands. In diesem Kontext werden auch neue Arbeitsplätze für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner des Neubauquartiers entstehen sowie Einzelhandel, Gesundheitseinrichtungen und handwerkliche Dienstleistungen in fußläufiger Entfernung zu den Wohnstandorten erreichbar werden.

Für die westlich und östlich des Finanzamts ansässigen Betriebe, die aus städtebaulichen Gründen im Zuge der hier erforderlichen Nutzungsänderungen zugunsten des Wohnungsneubaus verlagert werden müssen, sind neue Gewerbeflächen als Ersatzstandorte im Nordosten des Brandenburgplatzes und im Süden der Seelenbinderstraße auf derzeitigen Garagengrundstücken geplant. Die gegenwärtig extensiv genutzten Einzelhandels- und Gewerbeflächen am Finanzamt sind erforderlich für den Wohnungsbau bzw. für eine verdichtete Büro- und Dienstleistungsnutzung zur Quartiersversorgung.

Gleichzeitig ist eine schrittweise Umstrukturierung der Gewerbebestände im Süden der Seelenbinderstraße und des Brandenburgplatzes vorgesehen. Sie geht einher mit der Schaffung von Geschossgewerbe - potentiell als Gewerbehöfe - an der Seelenbinder- und der Bellevuestraße sowie einer Erweiterung des Gewerbeflächenangebots vor allem für produktionsorientierte Gewerbebetriebe. Hallenflächen mit angegliederten Bürofunktionen können langfristig im rückwärtigen Bereich der Gewerbeflächen im Südwesten des Brandenburgplatzes günstige Voraussetzungen für die Um- und Neuansiedlung produktionsorientierter Gewerbebetriebe bieten.

Voraussetzung für die Realisierbarkeit dieser Entwicklungsziele ist die Mitwirkungsbereitschaft der betreffenden Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer bzw. eine Grundstücksneuordnung durch das Land Berlin (vgl. Kapitel 9.10).

---

34 LÄRMKONTOR GmbH 2018: Schalltechnische Untersuchung. Vorbereitende Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick.

Weitere Gewerbeflächen mit vorwiegender Büro- und Dienstleistungsnutzung sind nördlich des S-Bahnhofes Köpenick, Nahversorgungseinrichtungen in den Erdgeschosszonen im Nordwesten des Brandenburgplatzes vorgesehen. Aufgrund der hohen Lärmbelastung wird in dem zwischen der Bahntrasse am Bahnhof Köpenick und der künftigen Ostumfahrung Bahnhofstraße gelegenen Baufeld kein Wohnungsbau möglich sein. In hervorragend erschlossener Lage soll dort ein Mobilitäts- und Dienstleistungszentrum einschließlich Büroflächen in den Obergeschossen entstehen.

Im Rahmen dieses konzeptionellen Ansatzes kann in dem Entwicklungsgebiet eine beträchtliche Erweiterung des Gewerbeflächenangebots von derzeit ca. 38.600 m<sup>2</sup> auf rd. 91.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche realisiert werden.

Die schalltechnischen Auswirkungen des vorhandenen Gewerbes im Nordosten des Brandenburgplatzes sollen mit der geplanten Abgrenzung durch ein neues Gewerbegebiet zu der weiter nördlich geplanten Wohnbebauung durch eine entsprechende Baukörperanordnung deutlich reduziert werden. Insbesondere mit einer über die Länge der Schallquellen hinausgehenden „Pufferbebauung“ in ausreichender Höhe könnten zukünftige Richtwertüberschreitungen während der Nachtstunden auch für die nächstgelegenen Südfassaden der geplanten Wohnbebauung vermieden werden. Das vorhandene Gewerbe würde nicht eingeschränkt<sup>35</sup>.

#### Gemeinbedarf / Freiraumversorgung

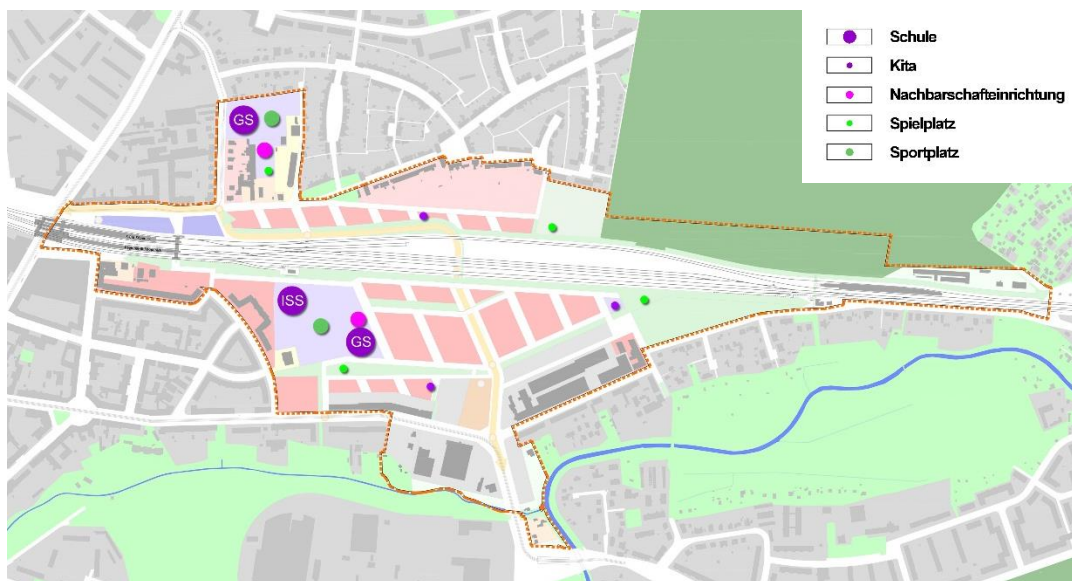


Abb. 27: Geplante Gemeinbedarfstandorte (UrbanPlan 2019)

Die Realisierung des Gemeinbedarfskonzeptes mit Schulen sowie weiteren sozialen und kulturellen Einrichtungen wird entscheidend zum Abbau der derzeit im Bezirk und vor allem im unmittelbaren Umfeld des Entwicklungsgebiets bestehenden Versorgungsdefizite beitragen und – untergeordnet - die durch die Planung entstandenen Bedarfe decken.

35 LÄRMKONTOR GmbH 2018: Schalltechnische Untersuchung. Vorbereitende Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick.

Zu den erforderlichen Gemeinbedarfsstandorten für das neue Stadtquartier gehören (vgl. Abb. 27):

- eine Integrierte Sekundarschule (ISS),
- zwei Grundschulen,
- drei vom Land Berlin zu errichtende Kitas,
- weitere erforderliche private Kitas,
- mehrere noch konkret abzustimmende soziale und kulturelle Einrichtungen (Kiezclub, Jugendclub, Ortsteilbibliothek, Filiale der Volkshochschule) sowie
- vier große Spielplätze und Freizeitangebote im Bereich öffentlicher Freiflächen.

Die im Süden des ehemaligen Gaswerks Köpenick gelegenen denkmalgeschützten Gebäude bieten vielfältige Potentiale für soziale und kulturelle Nutzungen. Dafür werden die konkreten Gebäude- und Nutzungsplanungen zeitnah im weiteren Planungsprozess konkretisiert und umgesetzt.

Parallel werden das Vor-Ort-Büro in dem denkmalgeschützten ehemaligen Wohngebäude am Stellingdamm sowie Ausstellungs- und Veranstaltungsräume auf dem ehemaligen Gaswerksareal für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorbereitet. Damit wird in der ersten Phase der Quartiersentwicklung so frühzeitig wie möglich eine Anlaufstelle für die interessierte Öffentlichkeit sowie für die betroffenen und zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung stehen.

Die Standorte für drei größere Kitas sowie für vier öffentliche Spielplätze sind Teile eines Netzes sozialer und grüner Infrastruktur, das sich über das gesamte Gebiet spannt. Es soll ergänzt werden durch weitere Einrichtungen privater Betreiberinnen und Betreiber, darunter mehrere kleinere Kitas.

Im Entwicklungsgebiet ist eine qualifizierte Ausstattung mit Grün- und Freiräumen vorgesehen, die mindestens den vorgegebenen Standards entsprechen bzw. darüber hinausgehen wird. Der im Südosten des Gebiets geplante Stadtteilpark wird als wohnungs- und naturnahe Parkanlage eine Fläche von etwa 2,5 ha umfassen. Des Weiteren sind Maßnahmen, die räumlich über das Entwicklungsgebiet hinausgreifen, wie die Aufwertung des nahegelegenen Kurparks Friedrichshagen, die Qualifizierung der im Norden unmittelbar angrenzenden Waldflächen des Köpenicker Forstes sowie neue Biotop- und Wegeverbindungen geplant. Im Kontext mit dem erforderlichen ökologischen Ausgleich für die neu zu bebauenden Flächen ist so eine attraktive und ausreichende Ausstattung des neuen Stadtquartiers mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünräumen gewährleistet, die zu einem großen Teil auch den Bewohnerinnen und Bewohnern der angrenzenden Stadtquartiere zur Verfügung stehen.

#### **Landschaftsökologie / Naturschutz**

Die städtebauliche Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick verursacht Eingriffe in Natur und Landschaft, die naturschutzrechtlich zu beurteilen und im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess bzw. im Rahmen der Bauleitplanung für das neue Stadtquartier zu kompensieren sind. Zugleich gehen gesetzlich geschützte Biotopflächen und Lebensräume für Tiere verloren, die ebenfalls gemäß den naturschutzrechtlichen Regelungen auszugleichen sind. Dazu zählen die Reduzierung von Magerrasen in einer Größenordnung von ca. 8.000 m<sup>2</sup> im Süden des Gebiets sowie der Verlust an Lebensraum der im Gebiet fast flächendeckend vorkommenden Zauneidechsen.

In die Konzeption für den naturschutzrechtlichen Ausgleich sind auch die Habitatverluste der als besonders artenreich und wertvoll nachgewiesenen Wirbellosenfauna (Bienen und Wespen, Tagfalter, Nachtfalter, Heuschrecken, Laufkäfer und Spinnen) aufzunehmen.

Bereits zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen wurde einvernehmlich mit den beteiligten Verwaltungen definiert, dass der östliche Teil des Gebiets von Bebauung frei zu halten ist (siehe oben, Kapitel 8.1). Hier sollen die Zäsur zwischen Siedlungs- und Freiraum sowie die dortigen Vegetationsbestände erhalten und qualifiziert werden. Daraus resultiert der zentrale Ansatz für das landschaftsökologische Konzept, die brachliegenden Flächen im Nordosten des Untersuchungsgebietes einschließlich der Bereiche des bezirklichen Revierstützpunkts und der Pachtfläche der Gärtnerei mittel- bis langfristig in Verbindung mit dem nördlich angrenzenden Waldgebiet als vorrangige Ausgleichsflächen für die Eingriffe sowie für den Arten- und Biotopschutz zu entwickeln.

Neben der Biotop- und Offenlandentwicklung sowie der Waldqualifizierung im Nordosten sind der Stadtteilpark im Südosten sowie die Biotopverbundstreifen entlang der Bahngleise und die geplanten Grünspangen wichtige Bestandteile der Ausgleichskonzeption. Dazu kommen gebietsweite Maßnahmen der Dachbegrünung und einzelne Qualifizierungsmaßnahmen im Bestand, wie z. B. für zu erhaltende Baumreihen.

Gemäß der Eingriffsbilanzierung können nicht alle durch die Planung entstehenden Eingriffe innerhalb des Entwicklungsgebietes kompensiert werden. Deshalb wurden in den vorbereitenden Untersuchungen bereits frühzeitig potentielle Ausgleichsflächen im unmittelbaren bzw. näheren Umfeld des neuen Stadtquartiers im Einvernehmen mit den beteiligten Verwaltungen geprüft und in das landschaftsökologische Konzept einbezogen.

Dazu gehören auch angemessene Habitatflächen für die Zauneidechsen, die im Rahmen der Fortschreibung der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption (GAK) im Einvernehmen mit SenUVK im Bezirk Pankow im Nordosten Berlins identifiziert wurden. Diese sollen gesichert und zeitnah mit Ausrichtung auf die spätere Umsiedlung qualifiziert werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kompensation des Verlusts von Lebensraum für die Zauneidechsen sichergestellt ist.

Im Ergebnis können im Prozess der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme die Verluste von geschützten Biotopen und Lebensräumen geschützter Arten prinzipiell ausgeglichen werden. Darüber hinaus können bestehende Naturräume weiter qualifiziert, geschützte Biotope vergrößert und das Landschaftsbild deutlich aufgewertet werden. Für die nachhaltige Aufrechterhaltung der erweiterten bzw. neuen Habitate in den jeweiligen räumlichen Schwerpunkten werden im fortgeschrittenen Planungsprozess Pflege- und Entwicklungskonzepte erstellt.<sup>36</sup>

### **Klima, Energie und Mobilität**

Neben der Landschaftsökologie beinhalten das Regenwassergrobkonzept sowie die konzeptionellen Ansätze zu Energie und Mobilität zentrale Elemente für den Klimaschutz und die Klimaanpassung für das neue Stadtquartier. Im weiteren Planungsprozess werden Klimaschutz und Klimaanpassung integraler Bestandteil aller Konzeptionen bzw. der Rahmenplanung sein. Ziele sind die Klimaneutralität bzw. positive Klimabilanzen für die räumlichen und sektoralen Komponenten des Entwicklungsgebiets.

Ein Grobkonzept für die Regenwasserbewirtschaftung in dem neuen Stadtquartier wurde bereits frühzeitig in den Planungsprozess integriert. Damit wird aufgezeigt, dass die

---

<sup>36</sup> Gruppe F Landschaftsarchitekten 2018: Landschaftsökologische Untersuchungen für den Bereich ehemaliger Güterbahnhof Köpenick (Treptow-Köpenick).

weitgehend lokale Bewirtschaftung des Regenwassers auf der Fläche des Entwicklungsgebiets grundsätzlich möglich ist<sup>37</sup>.

In einem integrierten Energiekonzept sollen Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit in dem Entwicklungsgebiet auf dem neuesten Stand der Technik sowie in Pilotprojekten realisiert werden. Grundprinzip des Energiekonzeptes ist eine dezentrale Organisation in zwei getrennten Nahwärmenetzen, die durch schadstoffarme gasbetriebene BHKW mit Wärme- und Strom versorgt werden und für technologische Entwicklungen durch einen modularen Aufbau offen sind.

Bestandteil des Konzepts für die städtebauliche Entwicklung wird ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept sein, das auch übergeordnete Vorgaben und Ansätze mit den konkreten Anforderungen für das Gebiet verknüpft und die Instrumente und Handlungsansätze für die Umsetzung beinhaltet. Die als erste Basis vorliegenden konzeptionellen Ansätze für die Mobilität in dem neuen Stadtquartier umfassen - neben Maßnahmen, die nicht unmittelbar im Zuge der künftigen Gebietsentwicklung beeinflusst bzw. gesteuert werden können, wie insbesondere die Stärkung des ÖPNV - vor allem gebietsbezogene Handlungsfelder. Dazu zählen insbesondere:

- der Ausbau und die Ergänzung attraktiver Radwege innerhalb des neuen Stadtquartiers sowie außerhalb / übergeordnet perspektivisch ein neuer Radschnellweg von dem zukünftigen Stadtquartier in die Innenstadt sowie die Schaffung von gut ausgestatteten Radstellabstellmöglichkeiten und Fahrradparkhäusern an den Haltestellen des ÖPNV und den entsprechenden Zugängen und öffentlichen Plätzen;
- der Ausbau eines integrierten Fußwegekonzeptes, das einerseits mit übergeordneten vorhandenen Wegesystemen verbunden ist, andererseits eine kleinteilige Vernetzung von Wegeverbindungen zu Versorgungseinrichtungen und öffentlichen Grünräumen sowie direkte Wege zu ÖPNV-Haltestellen gewährleistet – dazu gehören auch Wegeleitsysteme;
- die Begrenzung / Reduzierung des Kfz-Individualverkehrs auf der Basis attraktiver Alternativen und Mobilitätsangebote für den fließenden ebenso wie für den ruhenden Verkehr;
- die entsprechende Gestaltung öffentlicher Straßenräume, keine oder reduzierte Stellplatzangebote und Tempobegrenzung;
- die Errichtung von Mobilitätsstationen und Quartiersgaragen in den Haupteingangsbereichen des neuen Stadtquartiers am S- und zukünftigen Regionalbahnhof Köpenick und am Brandenburgplatz, die auch als Mobilitätshubs für den Umstieg vom ÖPNV bzw. vom MIV auf das Fahrrad dienen;
- ein mit dem Bezirk abgestimmtes Konzept für eine Parkraumbewirtschaftung;
- sowie die Einrichtung von Mobilitätsfonds zur Finanzierung gemeinschaftlicher Mobilitätsmaßnahmen.

#### **Planungsschritte / Schlüsselprojekte / Realisierungsstufen**

Mit Beginn der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme soll für das Gesamtgebiet ein städtebaulicher Wettbewerb mit Vertiefungsschwerpunkten durchgeführt werden. Parallel werden die Bebauungspläne in dem Entwicklungsbereich durch entsprechende Beschlüsse aufgestellt und Zug um Zug mit der Konkretisierung der städtebaulichen Planung und der Erarbeitung der notwendigen Fachplanungen festgesetzt. Die Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen sind ebenfalls mit dem Start der Planung vorzubereiten und

---

<sup>37</sup> Gruppe F Landschaftsarchitekten 2018: Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick. Grobkonzept Zur Regenwasserbewirtschaftung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen.



schrittweise umzusetzen. Die Zuordnung der geplanten Maßnahmen zu drei Realisierungsstufen dient einer ersten vorläufigen Strukturierung des Planungs- und Umsetzungsprozesses. Sie ist überdies Basis der Kosten- und Finanzplanung für das gesamte Maßnahmenpaket (vgl. Kapitel 10.2). Dabei kommt einer engen Verzahnung des Um- und Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur mit den Wohnungsbaumaßnahmen besondere Bedeutung zu.

Zu den Schlüsselprojekten des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in dem Entwicklungsgebiet, die prioritär zu planen und vorzubereiten sind, gehören:

- der Ausbau des Stellingdamms zwischen Mahlsdorfer Straße und Hirtestraße als 1. Bauabschnitt der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich des dafür erforderlichen Abtrages des im Entwicklungsbereich gelegenen Teils des nördlichen Bahndamms und der Errichtung eines Stützbauwerkes;
- der Ausbau der Hirtestraße in enger Verzahnung mit dem Ausbau des Stellingdamms;
- sowie der Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße mit Querung der Bahntrasse als Voraussetzung für den Wohnungsbau (siehe oben).

#### **Realisierbarkeit des Entwicklungskonzeptes**

In Verbindung mit der schrittweisen Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur kann die Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahmen drei Realisierungsstufen zugeordnet werden (vgl. Abb. 28). Dabei überschneiden sich die Zeiträume der Realisierungsstufen wegen der Ungleichzeitigkeiten der Planungs- und Bauabläufe der geplanten Maßnahmen teilweise. Dies betrifft insbesondere die Dauer von Planung und Bau der drei Schulen, die der ersten Realisierungsstufe zugeordnet sind. Zugleich sind in der 2. Realisierungsstufe frühe Planungen und Maßnahmen einzuleiten, um den im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Ostumfahrung geplanten Wohnungsbau einschließlich der internen Gebietserschließung zügig fertig zu stellen. Maßnahmen der 3. Stufe sind auch abhängig von dem Abschluss des Ausbaus des Regionalbahnhofs / der Regionalbahnstrecke durch die Deutsche Bahn AG.

#### *Realisierungsstufe 1 (2019 – 2025)*

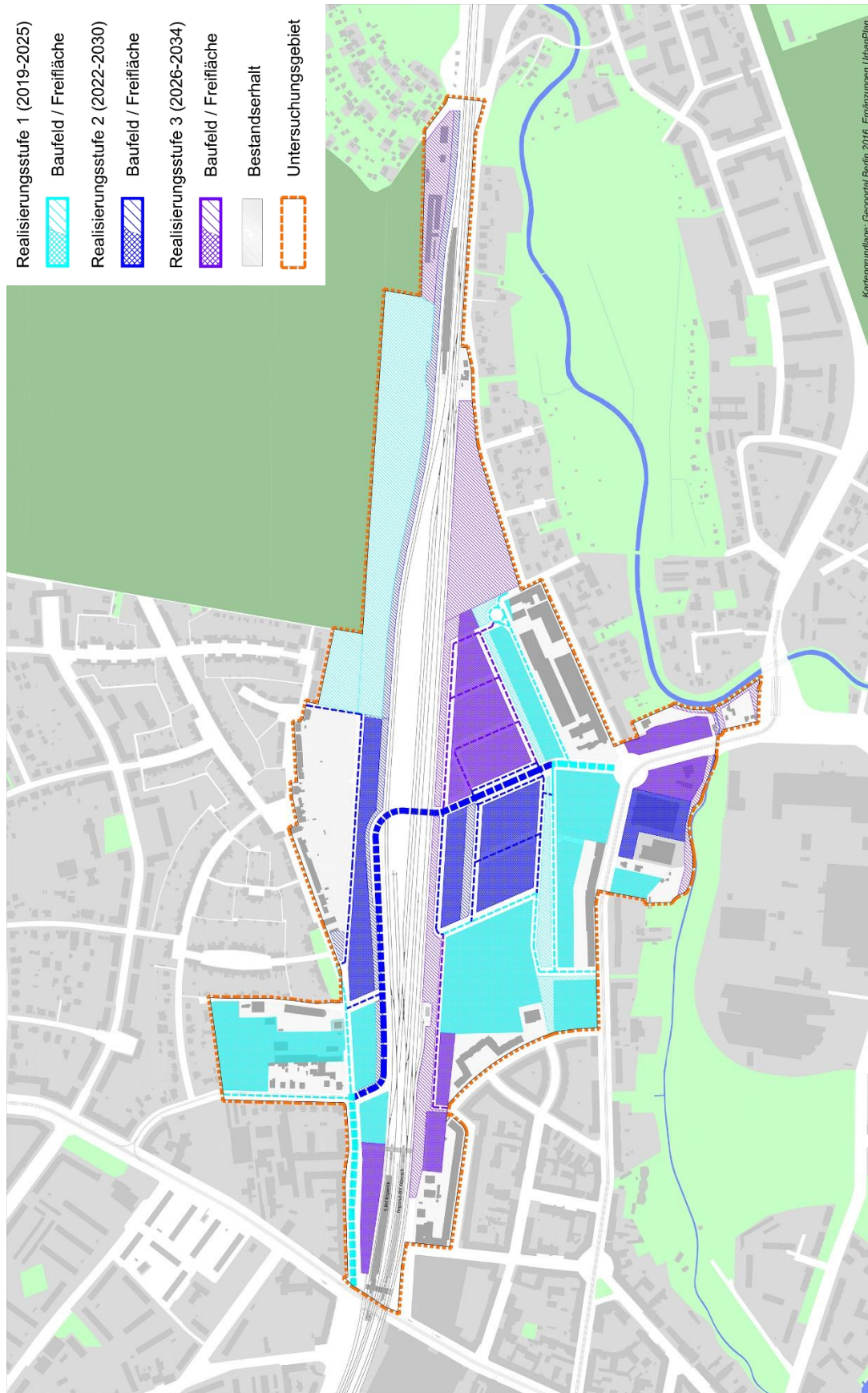
- Areale / Grundstücke, die im Norden durch den Stellingdamm und die Hirtestraße (ehemaliges Gaswerk Köpenick), im Süden durch die Seelenbinderstraße (Wohnungsbau Gelnitz- Ecke Seelenbinderstraße) erschlossen sind;
- Entwicklung Gewerbeflächen im Norden des Brandenburgplatzes für Nahversorgungseinrichtungen sowie zu verlagernde Betriebe;
- Planung / (Teil-) Realisierung der Schulneubauten;
- Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, Vorbereitung und teilweise Realisierung der großen Ausgleichsflächen nördlich der Bahnflächen

#### *Realisierungsstufe 2 (2022 – 2030)*

- Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich der Unterquerung der Bahntrasse;
- Hauptanteil Wohnungsneubau in den zentralen Bereichen nördlich und südlich des Stellingdamms;
- Gewerbeflächenneuordnung / -entwicklung an der Seelenbinderstraße

#### *Realisierungsstufe 3 (2026 – 2034)*

- Wohnungsneubau im Osten und in Randbereichen;
- Gewerbeflächenentwicklung am Stellingdamm und an der Seelenbinderstraße;
- Bau des Stadtteilparks;
- Realisierung weiterer Ausgleichsflächen (Revierstützpunkt, Kurpark)



Kartengrundlage: Geoportal Berlin 2016, Ergänzungen UrbanPlan

Abb. 28: Realisierungsstufen (UrbanPlan 2019)

## 9 Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs

### 9.1 Anforderungen an die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs

Die materiell-rechtlichen Anforderungen, die an die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs zu stellen sind, ergeben sich aus § 165 Abs. 1 bis 3 BauGB:

*„(1) Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Stadt und Land, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen, werden nach den Vorschriften dieses Teils vorbereitet und durchgeführt.*

*(2) Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nach Absatz 1 sollen Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde oder entsprechend der angestrebten Entwicklung des Landesgebiets oder der Region erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden.*

*(3) Die Gemeinde kann einen Bereich, in dem eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich als städtebaulichen Entwicklungsbereich festlegen, wenn*

- 1. die Maßnahme den Zielen und Zwecken nach Absatz 2 entspricht,*
- 2. das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfes an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen,*
- 3. die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können oder Eigentümer der von der Maßnahme betroffenen Grundstücke unter entsprechender Berücksichtigung des § 166 Absatz 3 nicht bereit sind, ihre Grundstücke an die Gemeinde oder den von ihr beauftragten Entwicklungsträger zu dem Wert zu veräußern, der sich in Anwendung des § 169 Absatz 1 Nummer 6 und Absatz 4 ergibt,*
- 4. die zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet ist.*

*Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.“*

### 9.2 Städtebaulicher Handlungsbedarf

Voraussetzung für die förmliche Festlegung eines Entwicklungsbereichs gemäß § 165 ff, BauGB ist zunächst, dass es sich um eine Maßnahme auf dem Gebiet des Städtebaurechts handelt<sup>38</sup>. Der Städtebau umfasst die „Gesamtheit der planenden, ordnenden und baulichen Maßnahmen zur räumlichen Gestaltung in Stadt und Land, die darauf gerichtet sind, in

---

<sup>38</sup> Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand 10/18, § 165 Rn. 14

Durchsetzung gesellschaftspolitischer Ziele die Voraussetzungen für das Zusammenleben der Menschen in einer ihnen gemäßen Umwelt zu schaffen<sup>39</sup>.

Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick nebst angrenzender Flächen ist einer der inzwischen 16 im Rahmen des Wohnungs- und Städtebauprogramms Wachsende Stadt zu entwickelnden Standorte für die Schaffung neuer Wohnungen (vgl. Kapitel 5.3). Dazu sollen

- das neue Stadtquartier in das funktionale und städtebauliche Gefüge der benachbarten Quartiere integriert und mit diesen räumlich verknüpft,
- eine gebietsübergreifende Erschließung hergestellt,
- öffentliche Räume geschaffen,
- die entsprechenden öffentlichen Infrastrukturfolgeeinrichtungen (Schulen, Kindertagesstätten, Jugendfreizeit-, Kultur- und Bildungseinrichtungen) errichtet und
- die Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Bei der Gebietsentwicklung des Areals stehen somit städtebauliche Gesichtspunkte im Mittelpunkt.

### 9.3 Qualifiziertes Interesse an der Durchführung

Darüber hinaus muss ein qualifiziertes öffentliches Interesse an der Durchführung der Entwicklungsmaßnahme bestehen. Sie muss sich von den vielfältigen anderen städtebaulichen Maßnahmen dadurch unterscheiden, dass ihre einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung beabsichtigt bzw. erforderlich ist. Entscheidend ist, dass die Entwicklungsmaßnahme darauf angelegt sein muss, für einen bestimmten Bereich ein Geflecht mehrerer Einzelmaßnahmen über einen längeren Zeitraum koordiniert und aufeinander abgestimmt vorbereiten und zügig durchführen zu können. Es muss sich folglich um ein „Maßnahmenbündel“ handeln, durch das eine flächendeckende und zeitlich geschlossene Planungskonzeption für ein exakt umgrenztes Gebiet verwirklicht werden soll<sup>40</sup>.

Die zur Entwicklung des Areals des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzender Flächen erforderlichen Einzelschritte müssen einheitlich vorbereitet, zeitlich und personell straff organisiert und zügig zum Abschluss gebracht werden. Eine sukzessive Realisierung ist nicht möglich. Das entsprechende „Maßnahmenbündel“ (vgl. Kapitel 8) umfasst neben den bereits genannten Wohnungsbau- und Gemeinbedarfsvorhaben die Bewältigung zentraler, den gesamten Bezirk Treptow-Köpenick tangierender Verkehrserfordernisse. Dies betrifft vor allem den Bau der Ostumfahrung der Bahnhofstraße, die als Haupteinkaufsstraße dringend vom Durchgangsverkehr zu entlasten ist. Die damit zusammenhängenden Maßnahmen sind zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu koordinieren und abzustimmen.

Die geplante Errichtung von ca. 1.800 Wohnungen bedingt ferner die Durchführung erheblicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die nicht auf den Vorhabengrundstücken selbst vorgenommen werden können. Die Bereitstellung der entsprechenden Flächen, die nach dem derzeitigen Strukturkonzept im Nordosten des Bereichs der vorbereitenden

---

39 JuraMagazin Verein 2019: Begriffe Bauleitplan und Bebauungsplan. Online: <http://www.juramagazin.de/begriff.html> (letzter Zugriff: 02.05.2019)

40 Runkel, in: Ernst/ Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand 10/18, § 165 Rn. 20

Untersuchungen gebündelt werden sollen (vgl. Kapitel 8), kann ebenfalls nur einheitlich organisiert und durchgeführt werden.

Im Rahmen der beabsichtigten Entwicklung des Gebietes stellt der Schallschutz eine erhebliche Herausforderung für den Städtebau dar. Dies betrifft u.a. den Schienenlärm. Ursache dafür ist der vierundzwanzigstündige Bahnbetrieb auf den durch das Gebiet verlaufenden Trassen der Deutschen Bahn AG. Zum anderen ist von der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße eine weitere Lärmbelastung zu erwarten. Die Deutsche Bahn AG plant im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Berlin (Ostbahnhof) – Frankfurt / Oder einen neuen Regionalbahnhof am S-Bahnhof Köpenick. Er wird den im Dezember 2017 geschlossenen Regionalbahnhof Karlshorst ersetzen. Der Streckenausbau umfasst ein drittes Fernbahngleis zwischen dem Bahnhof Köpenick und dem Kreuz Wuhlheide. Nach aktuellen Planungen soll mit dem Bau im Jahr 2021 begonnen werden. Bei einer erwarteten Bauzeit von rund sechs Jahren würde der neue Regionalbahnhof folglich 2027 fertiggestellt werden.

Die Deutsche Bahn AG wird im Rahmen des geplanten Streckenausbau zwar selbst Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere die Errichtung von Lärmschutzwänden im näheren Umfeld des neuen Regionalbahnhofs, vornehmen, die durch technische Maßnahmen unmittelbar an den Gleisen ergänzt werden sollen. Um zu sichern, dass die im Einwirkungsbereich des Schienenlärms neu entstehenden Wohnungen den erforderlichen Lärmschutz erhalten, ist es notwendig, den gesamten Wohnungsbau einheitlich zu strukturieren, zu planen, zu organisieren und durchzuführen. Würde dieser lediglich auf einzelnen Teilflächen bzw. Grundstücken und nicht im Zusammenhang umgesetzt, wäre die Erreichung eines umfassenden städtebaulichen Lärmschutzes nicht zu gewährleisten. Dafür bedarf es einer einheitlichen Gesamtplanung und -durchführung mit einer entsprechenden Organisationsstruktur einschließlich der dafür erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen. Nur auf diese Weise ist sicherzustellen, dass diejenigen Maßnahmen durchgeführt werden, die ein gesundes und qualitativvolles Wohnen am Standort ermöglichen.

#### 9.4 Ortsteil bzw. Teil des Gemeindegebiets

Nach § 165 Abs. 3 Nr. 1 BauGB besteht eine weitere Voraussetzung für die förmliche Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme darin, dass diese den Zielen und Zwecken des Absatzes 2 entspricht. Danach muss sie sich auf Ortsteile oder andere Teile des Gemeindegebietes beziehen. Mit Ortsteil ist ein Siedlungsbereich mit einem beträchtlichen Eigengewicht gemeint, der auch im Gesamtgefüge des Ortes wahrnehmbar ist. Der Ortsteil muss wesentliche, wenn auch nicht alle Funktionen eines Ortes erfüllen<sup>41</sup>. Den Ortsteilen gleichgestellt sind andere Teile des Gemeindegebiets. Diese müssen zwar nicht die Funktionen eines Ortes erfüllen, aber dennoch ein solches Gewicht haben, dass sie als Teil des Gemeindegebiets wahrnehmbar sind. Diese Bedeutung kann sich sowohl aus der Flächengröße als auch aus der Qualität der angestrebten Nutzung ergeben. Insoweit gilt, dass, je kleiner der projektierte Entwicklungsbereich ist, umso stärker auf dessen qualitative Merkmale abzustellen ist<sup>42</sup>. Dabei ist es der Gemeinde nicht erlaubt, die entsprechende Bedeutung bzw. Flächengröße erst dadurch herbeizuführen, dass sie in die Entwicklungsmaßnahme solche Bereiche mit einbezieht, deren städtebauliche Entwicklung ohne weiteres im Wege der „normalen“ Bauleitplanung gewährleistet werden könnte<sup>43</sup>.

---

41 Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/ Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand 10/18, § 165 Rn. 25

42 BVerwG, Beschl. v. 09.11.2001 – 4 BN 51/01- BeckRS 2002, 20794; OVG Münster, Urt. v. 18.05.2010 - 10 D 42/06 – BeckRS 2010, 49971

43 OVG Koblenz, Urt. v. 06.12.2001 – 1 C 10195/00 – NVwZ-RR 2002, 816

Für die Entwicklung ist das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs einschließlich daran angrenzender Bereiche vorgesehen. Dieses Gebiet hat im Sinne des § 165 Abs. 3 Nr. 1 BauGB Ortsteilqualität. Die auf ihre Eignung bzw. Erforderlichkeit für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs untersuchten Flächen einschließlich der Flächen im Süden des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen, die durch Ergänzungsbeschluss vom 9. Mai 2017 einbezogen wurden, haben eine Größe von rund 58 ha. Im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen wurden 50 ha Fläche davon förmlich als Entwicklungsbereich festgelegt, vergleichbar mit der Größe des ehemaligen Entwicklungsbereichs Alter Schlachthof. Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick erreicht somit zwar nicht den Umfang früherer Berliner Entwicklungsbereiche (Wasserstadt-Oberhavel: rund 206 ha, Rummelsburger Bucht: rund 131 ha), jedoch ist zu berücksichtigen, dass die ausgedehnten Brachflächen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick inmitten eines mit allen wesentlichen Funktionen eines Ortes ausgestatteten Stadtteils liegen. Mit der Gebietsentwicklung werden die im Untersuchungsgebiet befindlichen Grundstücke wesentliche Funktionen für die Ortsteile Köpenick-Nord und Dammvorstadt und damit für den gesamten Bezirk Treptow-Köpenick erhalten. Hier sollen zwei große Schulstandorte zusammen mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur entstehen, die für die Versorgung des künftigen Stadtquartiers, aber auch für die der benachbarten Quartiere von Bedeutung sind. Mit der Errichtung von ca. 1.800 neuen Wohnungen werden bis zu 4.000 neue Bewohnerinnen und Bewohner zuziehen. Die bereits erwähnte, durch das Gebiet als Haupteinfahrungsstraße führende Ostumfahrung Bahnhofstraße wird sowohl die Dammvorstadt als auch insbesondere das Hauptzentrum Bahnhofstraße vom motorisierten Durchgangsverkehr entlasten. Die sich hier befindenden zahlreichen Einzelhandelseinrichtungen, Dienstleistungen sowie Gastronomiebetriebe einschließlich eines großen Einkaufszentrums („Forum-Köpenick“) werden durch die zuziehende Bevölkerung gestärkt werden (vgl. Kapitel 5).

Darüber hinaus sehen die derzeitigen Planungen vor, die bereits bestehende Nutzungsmischung aus Wohnen, Gemeinbedarf, Versorgung, Gewerbe- und Handwerksbetrieben in den Randbereichen bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft des Entwicklungsgebiets weiterzuentwickeln. Letzteres soll dadurch geschehen, dass die Grundstücksflächen der überwiegend kleinteiligen Gewerbebetriebe im südwestlichen Bereich des Gebiets neu geordnet und aufgewertet werden. Ferner ist im Nordosten des Brandenburgplatzes die Schaffung eines neuen Gewerbestreifens geplant, um die im Rahmen der Gebietsentwicklung erforderlichen Betriebsverlagerungen dorthin ermöglichen zu können (vgl. Kapitel 8.1, 8.5.). Selbst wenn man die Ortsteilqualität des Gebiets verneinen wollte, läge somit jedenfalls ein „anderer Teil des Gemeindegebiets“ im Sinne des § 165 Abs. 2 BauGB vor. Dieser hat ein nach der Rechtsprechung erforderliches, im Gesamtgefüge der Gemeinde deutlich wahrnehmbares „beträchtliches Eigengewicht“.

## 9.5 Besondere Bedeutung der Maßnahme

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist nur zulässig, wenn sie für die Entwicklung einer Gemeinde von besonderer Bedeutung ist. Diese Voraussetzung besteht unabhängig davon, dass das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert. Beides ist somit unabhängig voneinander zu prüfen<sup>44</sup>.

Das für die Maßnahme festgelegte Gebiet hat besondere Bedeutung und ein entsprechendes Gewicht für die städtebauliche Entwicklung in Berlin. Zwar hat das Land Berlin im Kontext des Wohnungs- und Städtebauprogrammes Wachsende Stadt inzwischen

---

44 BVerwG, Beschl. v. 17.12.2003 - 4 BN 54/03 - NVwZ-RR 2004, 325

16 Standorte für die Entwicklung integrierter Wohnungsbauvorhaben vorgesehen (vgl. Kapitel 5.3). Damit ist das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick innerhalb Berlins nicht „einzigartig“. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Entwicklung nur eines einzigen – oder auch mehrerer einzelner – dieser 16 Standorte nicht ausreichen würde, den bereits bestehenden und den noch prognostizierten Wohnungsbedarf zu decken. Vielmehr ist es erforderlich, dass an allen Standorten zugleich die dort ermittelten Wohnungsbaupotentiale so weit wie möglich ausgeschöpft werden. Würde einer oder würden mehrere Standorte für die Entwicklung von Wohnungen wegfallen, so könnten die wohnungsbaupolitischen Ziele Berlins insgesamt nicht erreicht werden. Dies hätte erhebliche negative städtebauliche Auswirkungen auf die gesamtstädtische Entwicklung zur Folge.

Wenngleich der Wohnungsbau im Vordergrund der beabsichtigten Entwicklung steht, griffe es zu kurz, in der Maßnahme lediglich die Verwirklichung eines größeren Wohnprojekts zu sehen. Vielmehr geht es um die Entwicklung eines Stadtquartiers mit all seinen Funktionen einschließlich der Bewältigung erheblicher Konflikte in Bezug auf Lärm-, Boden- und Naturschutz (vgl. Kapitel 4, 8). Dazu zählt auch die übergeordnete und zugleich unmittelbare Anbindung des Standorts an die Stadtstruktur durch die Realisierung der Ostumfahrung Bahnhofstraße mit der Bewältigung aller damit zusammenhängender Probleme. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Stadtstaat Berlin mit rund 3,75 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand Ende 2019) – anders als etwa in einer kleineren Kommune – der Zuzug neuer Bewohnerinnen und Bewohner in sämtliche Teile der Stadt erfolgt und sich, wenngleich mit bestimmten Schwerpunkten, auf das gesamte Territorium verteilt. Dabei übersteigt die Bedeutung einer integrierten Entwicklung am Standort des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick deutlich diejenige von Bebauungsplanverfahren zur Schaffung einzelner Wohnstandorte. Dementsprechend hat der Berliner Senat bereits im Sommer 2017 mit Zustimmung des Rates der Bürgermeister gemäß § 9 AGBauGB die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick beschlossen.

## 9.6 Städtebauliche Neuordnung

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen können neben der erstmaligen Entwicklung von Teilen des Gemeindegebietes (Neuentwicklung) auch auf die Neuordnung bereits bebauter Ortslagen mit dem Ziel der Neustrukturierung gerichtet sein<sup>45</sup>. Im vorliegenden Fall ist das Ziel zunächst die Neuentwicklung der vormals für den Bahnbetrieb erforderlichen, heute brachliegenden und für diesen Zweck nicht mehr benötigten Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick. Diese sollen nach ihrer Freistellung gemäß § 23 AEG durch Konversion als Standort für Wohnungsbau sowie für drei Schulen und weitere Gemeinbedarfseinrichtungen entwickelt werden. Letztere dienen auch dem Ausgleich der in den angrenzenden Stadtquartieren bzw. im Bezirk Treptow-Köpenick schon heute bestehenden Versorgungsdefizite (vgl. Kapitel 4.5, 5.6).

Im Rahmen dieser Entwicklung ist auch die schon erwähnte Einbeziehung der südlich der Seelenbinderstraße und um den Brandenburgplatz gelegenen überwiegend gewerblich genutzten Flächen vorgesehen, um hier Bodenordnungs- und Verlagerungsmaßnahmen durchführen zu können (vgl. Kapitel 5.4). Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme hat folglich nicht nur Neuentwicklungs-, sondern auch Neuordnungscharakter.

Der Festsetzung einer Entwicklungsmaßnahme steht nicht entgegen, dass nach dem aktuellen Strukturkonzept nicht sämtliche bislang gewerblich genutzten Grundstücke einer

---

45 BVerwG, Beschl. v. 08.07.1998 - 4 BN 22.98 - NVwZ 1998, 1298



Neubauung zugeführt werden sollen. Insoweit ist es ausreichend, dass das Ziel der Neuordnung jedenfalls deutlich im Vordergrund steht<sup>46</sup>. Ein großer Anteil der gewerblich genutzten Flächen ist aufgrund vorhandener funktionaler und städtebaulicher Missstände als sanierungsbedürftiges Gebiet zu charakterisieren. Die gesetzliche Regelung zwingt die Gemeinde jedoch nicht, ein solches, innerhalb eines großen neu zu strukturierenden Bereiches liegendes Gebiet von der Entwicklungsmaßnahme auszunehmen und stattdessen dort ein Sanierungsgebiet festzulegen. Vielmehr bleibt es der Gemeinde im Rahmen der jeweiligen tatbestandlichen Voraussetzungen überlassen, dieses in den größeren Zusammenhang der Entwicklungsmaßnahme einzubeziehen<sup>47</sup>.

### 9.7 Erforderlichkeit zum Wohl der Allgemeinheit

Eine Entwicklungssatzung bzw. Entwicklungsverordnung legt mit Bindungswirkung für ein etwaiges nachfolgendes Enteignungsverfahren fest, dass das Wohl der Allgemeinheit den Eigentumsentzug generell rechtfertigt. Damit steht die enteignungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens und der Ziele, die realisiert werden sollen, dem Grunde nach bereits fest, wenn die Satzung in Kraft getreten ist<sup>48</sup>. Aufgrund dieser so genannten enteignungsrechtlichen Vorwirkung der betreffenden Rechtsnorm erfordert die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Prüfung, dass das Wohl der Allgemeinheit die geplante Einwicklung einschließlich der gebotenen Enteignung rechtfertigt<sup>49</sup>.

In § 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB sind als Regelbeispiele für das Allgemeinwohlerfordernis benannt

- die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten,
- die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten,
- die Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen,
- die Wiedernutzung brachliegender Flächen.

#### Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten

Ein erhöhter Wohnungsbedarf liegt vor, wenn strukturbedingt die Wohnungsnachfrage das Angebot längerfristig deutlich übersteigt<sup>50</sup>. Entscheidend ist dabei, ob eine objektiv belegbare Bedarfssituation besteht<sup>51</sup>. Der Bedarfsüberhang muss so groß sein, dass es, um ihn zu beheben, nicht ausreicht, Wohnbauflächen auszuweisen, deren Größe und Zweckbestimmung hinter denen der Entwicklungsmaßnahme zurückbleiben. Dagegen ist eine Entwicklungsmaßnahme, die eine solche Nachfrage erst zu erzeugen versucht, unzulässig<sup>52</sup>.

Der erhöhte Bedarf an Wohnstätten muss über die allgemeinen Wohnbedürfnisse der Bevölkerung im Sinne von § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BauGB hinausgehen, welche die

---

46 vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 18.07.2016 – OVG 2 A 13/14 – BeckRS 2016, 55799

47 BVerwG, Beschl. v. 02.11.2000 - ZfBR 2001, 137; OVG Berlin, Urt. v. 13.07.2000 – OVG 2 A /95

48 BVerwG, Beschl. v. 05.08.2002 - 4 BN 32.02 - ZfBR 2003, 45

49 BVerwG, Urt. v. 15.01.1982 – 4 C 94/79 – NJW 1982, 2787 (2788) Schmidt-Eichstaedt, in: Brügelmann, Baugesetzbuch, Kommentar, Stand: 10/2018 § 165 Rn. 19

50 Schmitz, in: Baugesetzbuch, Spannowsky/Uechtritz, Beck'scher Online-Kommentar, § 165 Rn. 21

51 OVG Bremen, BRS 59, Nr. 253, Krautzberger, in: Battis/Krautzberger/Löhr, Baugesetzbuch, 13. Aufl. 2016, § 165 Rn. 20; Degenhart, „Möglichkeiten und Grenzen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme neuen Rechts“, in: DVBl 1994, 1041 (1044)

52 BVerwG, Beschl. v. 05.08.2002 – 4 BN 32.02 – Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Stand 10/2018, § 165 Rn. 58

Aufstellung eines Bebauungsplans im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich machen. Bauland auszuweisen, zählt zu den typischen planerischen Aufgaben der Gemeinde. Um das einschneidende Instrument der Entwicklungssatzung anzuwenden, genügen jedoch nicht die allgemeinen städtebaulichen Belange, die ein Planerfordernis im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB auslösen<sup>53</sup>. Denn die Entwicklungsmaßnahme ist ein Instrument für besondere Bedarfssituationen, denen durch das herkömmliche Instrumentarium des Baugesetzbuchs nicht entsprochen werden kann.

Gemäß dem aktuellen Stadtentwicklungsplan Wohnen (StEP Wohnen 2030) besteht im Land Berlin bis 2030 ein Wachstumsbedarf von ca. 117.000 Wohnungen. Hinzuzurechnen ist ein sich aus den Überhängen der Vorjahre errechnender Entlastungsbedarf von ca. 77.000 Wohnungen. Insgesamt sind bis zum Jahr 2030 somit mindestens 194.000 Wohnungen neu zu errichten. Der für den Bezirk Treptow-Köpenick erwartete Bevölkerungsanstieg von 9,8 % nimmt einen der Spitzenplätze unter den Berliner Bezirken ein und liegt deutlich vor dem prognostizierten Anstieg von 7,5 % für Berlin (Prognosezeitraum 2015 – 2030<sup>54</sup>). Damit ergibt sich ein erhöhter Bedarf an Wohnstätten im Sinne des § 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB. Dieser lässt sich mit Mitteln der Bauleitplanung oder mit anderen Instrumenten im Rahmen des allgemeinen Städtebaurechts (Baulückenschließung, Bebauung landeseigener Flächen, Nachverdichtung u.a., vgl. Kapitel 5.3) allein nicht bewältigen.

Darüber hinaus besteht ein Allgemeinwohlinteresse nicht nur an der Schaffung weiteren Wohnraums im Allgemeinen. Entscheidend ist vielmehr, dass ein wachsender Bedarf an preisgünstigem Wohnraum besteht (vgl. Kapitel 4.3). Im Interesse des Allgemeinwohls geht es somit nicht nur um die bloße Schaffung weiteren Wohnraums. Für einkommensschwache Haushalte bestehen vor allem in der derzeitigen Phase wachsender Wohnungsnachfrage zunehmende Schwierigkeiten, eine ihren Lebensumständen entsprechende Wohnung zu finden. Diese Situation wird unter den gegebenen Umständen ohne Maßnahmen der öffentlichen Hand nicht zu verändern sein. Dazu zählen mietrechtliche und andere flankierende gesetzliche Regelungen, sowie Wohnungsbaufördermaßnahmen. Im Hinblick darauf hat das Land Berlin bereits mehrere Maßnahmen ergriffen, um diesem Mangel abzuwehren<sup>55</sup>.

Bei der Entwicklung der im Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt vorgesehenen 16 Wohnungsbauschwerpunkte soll daher ein besonderer Schwerpunkt auf der Schaffung bezahlbaren bzw. ökonomisch tragfähigen Wohnraums sowie einer sozial gerechten Baulandentwicklung liegen. Dementsprechend ist es Ziel der Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick, mindestens 40 % der Wohnungen als mietpreis- und belegungsgebundene Mietwohnungen zu errichten.

### **Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten**

Die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten im Sinne des Gemeinwohls setzt voraus, dass ein dauerhafter Nachfrageüberhang nach Gewerbeflächen in einem

---

53 OVG Münster, Urteil vom 19.06.2001 - 10a D 210/97 - NVwZ-RR 2002, 626

54 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2016: Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 – 2030. Hinweis: der Senat hat am 25. Februar 2020 die neue Bevölkerungsprognose für Berlin (Bericht zur Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 – 2030) beschlossen; diese Zahlen wurden in den vorliegenden Bericht noch nicht aufgenommen, die Zahlen werden in das weitere Verfahren selbstverständlich einfließen.

55 Zu nennen ist hier insbesondere das „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“. Es sieht bei Wohnungsneubauvorhaben auf der Grundlage eines Bebauungsplans vor, dass 30 % der geplanten Wohnbau-Geschossflächen als preisgünstige Wohnungen zu errichten sind. Auch soll sich der jeweilige Bauträger entsprechend den Wohnungsbau-Förderbestimmungen 2018 (WBF 2018) verpflichten, die betreffenden Wohnungen für einen Zeitraum von 30 Jahren mietpreis- und belegungsgebunden zu vermieten. Die so genannte Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und den städtischen Wohnungsbaugesellschaften geht über diese Marge hinaus. Sie sieht vor, dass letztere einen Anteil von 50 % der Neubauwohnungen mietpreis- und belegungsgebunden anbieten bzw. bewirtschaften sollen.

bestimmten Gebiet besteht<sup>56</sup>. Hinzukommen muss eine von der Gemeinde prognostisch zu beurteilende Investitionsbereitschaft der Betriebe<sup>57</sup>.

Derzeit besteht in sämtlichen Bezirken Berlins eine steigende Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen bei zugleich schwindenden Flächenpotentialen. Daher ist es Ziel Berlins, Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe aus dem Bestand heraus zu schaffen, vorhandene Flächenpotentiale auszuschöpfen und Möglichkeiten der Nachverdichtung wahrzunehmen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die weitere Umwandlung von Gewerbe- und Industrieflächen zugunsten von Wohnungsbau und sozialer Infrastruktur zu vermeiden. Bestehende Gewerbeflächen sind gegen Veränderungen zu sichern. Gleichzeitig sollen vorhandene Gewerbehöfe bzw. „Handwerksmeilen“ und Kreativhöfe weiter ausgebaut und gesichert werden (vgl. Kapitel 5.4).

Seit einigen Jahren besteht im Bezirk Treptow-Köpenick eine anhaltende Nachfrage seitens kleiner und mittlerer Unternehmen nach Gewerbeflächen (vgl. Kapitel 4.4.). Geeignete Standorte dafür sind insbesondere wegen hoher Mieten und Grundstückspreise nicht vorhanden. Auch sind Erweiterungsmöglichkeiten im Umfeld nicht verfügbar. Entsprechende Gewerbenachfragen fokussieren sich in erster Linie auf Grundstücke mit einer Größe von ca. 2.000 m<sup>2</sup> und mehr. Daneben nimmt auch die Nachfrage nach Kleingewerbeflächen zwischen 150 und 2.000 m<sup>2</sup> zu. Sie betrifft beispielsweise Kfz-Betriebe, Autosalons und Waschanlagen, Bootsbauer, Elektro-, Metall- und Fensterbau- sowie Winterdienstbetriebe, Containerdienste, Zweiradhandel, Lackierereien und Straßenbaubetriebe. Die im Süden des Gebiets ansässigen Unternehmen haben nach Einschätzung der bezirklichen Wirtschaftsförderung keine adäquaten Alternativen und sollten deshalb am Standort verbleiben. Der Gewerbestandort am Brandenburgplatz ist darüber hinaus eine der wenigen Potentialflächen, die sich im Bezirk Treptow-Köpenick für die Deckung eines erhöhten Bedarfs an kleinteiligen Gewerbeflächen und entsprechenden Arbeitsstätten eignet. Ziel der Entwicklungsmaßnahme ist es daher, die hier vorhandenen Gewerbestrukturen soweit wie möglich zu erhalten bzw. aufzuwerten und zusätzlich Gewerbeflächen für eine flächenintensive kleinteilige Nutzung zu entwickeln (vgl. Kapitel 4.4, 5.4, 8).

#### **Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen**

Gegenstand der Entwicklungsmaßnahme kann auch die Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sein, die die angestrebte Entwicklung des Landesgebietes, der Region oder der Gemeinde befördern. Unter Gemeinbedarfseinrichtungen im Sinne des § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB sind entsprechend § 5 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe a) BauGB Einrichtungen zu verstehen, die der Ausstattung des Entwicklungsbereiches mit baulichen Anlagen und Einrichtungen zugunsten der Allgemeinheit dienen. Dazu zählen insbesondere Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Sporthallen, Kirchen, darüber hinaus sonstige sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen wie Altenpflegeheime, Bibliotheken oder ein Landschaftspark für die Naherholung<sup>58</sup>.

Wie bereits ausgeführt, bestehen in der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes erhebliche Defizite in der Versorgung der Anwohnerinnen und Anwohner mit Grundschulen und weiterführenden Schulen sowie mit spezifischen sozialen Einrichtungen. Diese Defizite sollen im Zuge der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durch die Entwicklung von drei neuen Schulstandorten (zwei Grundschulen und eine ISS). Diese Einrichtungen sollen nicht allein den Bewohnerinnen und Bewohnern der erst noch zu

---

56 BVerwG, Beschl. v. 22.01.2013 – 4 BN 4/12 - ZfBR 2013, 365

57 BVerwG, Urt. v. 03.07.1998 – 4 CN 5/97 - NVwZ 1999, 407

58 BVerwG Beschl. v. 30.01.2001 – 4 BN 72/00 - NVwZ 2001, 558; Schäfer, „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Nördliche Wolfgangsiedlung“ der Stadt Landshut“ in: ZfBR 1997, 125

errichtenden Wohnungen dienen, sondern zugunsten eines größeren Bevölkerungskreises geschaffen werden. So wird etwa die neue ISS fast vollständig die übergeordneten Bedarfe im Bezirk Treptow-Köpenick sowie der Nachbarbezirke abdecken (vgl. Kapitel 4.5, 5.6.). Dieser Umstand rechtfertigt bzw. erfordert es, die Schaffung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen als selbständiges Entwicklungsziel zu definieren. Darüber hinaus ist – im Rahmen des allgemeinen Entwicklungsziels der Deckung des erhöhten Bedarfs an Wohnstätten – beabsichtigt, mehrere Kindergärten bzw. Kindertagesstätten sowie weitere soziale Einrichtungen zu schaffen, unter anderem einen „Kiezclub“ sowie generationsübergreifende Einrichtungen. Weiter geprüft werden die Realisierung einer Volkshochschulfiliale, einer Ortsteilbibliothek und von Sonderwohnformen.

Durch die Entwicklungsmaßnahme bedingte Folgeeinrichtungen können auch sonstige, im engeren Sinne nicht als Gemeinbedarfseinrichtungen zu bezeichnende bauliche Anlagen sein, die erforderlich sind, um den Entwicklungszweck zu verwirklichen. Dazu zählen z. B. Schallschutzmaßnahmen oder öffentlich zugängliche Ausgleichsflächen<sup>59</sup>. Sowohl Schallschutz- als auch Ausgleichsmaßnahmen sind Teil der geplanten Entwicklungsmaßnahme. Um im Einwirkungsbereich des Schienenlärms für die neu entstehenden Wohnungen einen optimalen Lärmschutz zu realisieren, ist es notwendig, den gesamten Wohnungsbau einheitlich mit Blick auf einen lärmrobusten Städtebau durchzuführen. Das gilt auch für die notwendige Kompensation des erforderlichen Eingriffs in Natur und Landschaft durch Flächen im Osten des Untersuchungsgebietes (vgl. Kapitel 8).

### **Wiedernutzung brachliegender Flächen**

Das zur Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderliche Interesse des Allgemeinwohls ergibt sich schließlich aus dem Gesichtspunkt der Wiedernutzung brachliegender Flächen. Dabei handelt es sich um nicht mehr genutzte Flächen, die in der Vergangenheit baulichen oder infrastrukturellen Zwecken gedient haben, z. B. Flächen von Bahn oder Post<sup>60</sup>. Das Gesetz knüpft an diesen Zweck des Gemeinwohls keine weiteren Anforderungen. Somit wird die Wiedernutzung brachliegender Flächen generell als gemeinnütziger Enteignungszweck angesehen, weil innerstädtische Brachen nicht nur das Stadtbild stören, sondern auch die Funktionalität eines Ortsteils beeinträchtigen. Darüber hinaus wird mit der Wiedernutzung brachliegender Flächen sichergestellt, dass zur Deckung eines bestehenden Bedarfs an Bauland nicht auf andere Flächen zugegriffen werden muss. Der Gesetzgeber stellt beim Entwicklungsziel Wiedernutzung brachliegender Flächen allein auf die Wiedernutzung und nicht auf die Art dieser Nutzung ab. Deshalb kann die Kommune beispielsweise die Errichtung von Wohn- und Arbeitsstätten zum Gegenstand der Wiedernutzung machen, ohne dass damit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme unter der Voraussetzung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten steht<sup>61</sup>.

Die Flächen beiderseits der Gleisanlagen der Deutschen Bahn zwischen den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten liegen seit Beginn der 1990er Jahre brach. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat die Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG bzw. des Bundeseisenbahnvermögens bisher nur zu einem geringen Teil gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Auf ihnen war eine bauliche Entwicklung bisher nicht möglich. Auch die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs

---

59 Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Stand 10/18, § 165 Rn. 69

60 Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand 10/18, § 165 Rn. 74

61 Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand 10/2018, § 165 Rn. 77; ebenso Thurow/Hochstadt/Terfehr, Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen 2009, Rn. 90

Köpenick werden nicht mehr zu Bahnbetriebszwecken benötigt. Sie sind überdies von den anstehenden Maßnahmen im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke nicht erfasst (vgl. Kapitel 5.2).

Das Land Berlin kann deshalb im Rahmen der Entwicklung die Freistellung aktiv betreiben. Im Rahmen der beabsichtigten Entwicklung sollen die Flächen künftig nicht mehr Bahnbetriebszwecken dienen. Sie sind als Standort für Wohnungsbau, erforderliche technische Infrastruktur- sowie Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen vorgesehen. Ihre Inanspruchnahme ist aus Gründen der Innenentwicklung erforderlich, um einer weiteren Ausdehnung Berlins auf unbebaute Flächen an der Peripherie sowie der Abwanderung von Wohnungssuchenden und Gewerbebetrieben in das Umland entgegenzuwirken.

Die Konversion der Flächen ist mit einer Reihe von Bau- und Ordnungsmaßnahmen verbunden. Dazu zählt der Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße, die für die Neuordnung des großräumigen Verkehrssystems ebenso wie für die Gebieterschließung von zentraler Bedeutung ist. Zu nennen sind ferner die erforderliche umfangreiche Grundstücksberäumung, die Beseitigung von Altlasten, der Ausgleich zum Teil beträchtlicher Niveauunterschiede im Zuge von Maßnahmen der Geländemodellierung, der Bau von Erschließungsanlagen einschließlich der stadttechnischen Ver- und Entsorgung und von öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie die Herstellung von Ausgleichsflächen. Die Bau- und Ordnungsmaßnahmen werden neben einem erheblichen Investitionsaufwand eine einheitliche zeitliche, personelle und finanzielle Vorbereitung und Durchführung einschließlich aller dafür erforderlicher Abstimmungen durch das Land Berlin erfordern. All dies kann nicht der – mehr oder weniger zufälligen – Entwicklungsabsicht einzelner Grundstückseigentümer überlassen bleiben.

#### **Fehlen einer Standortalternative**

Die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches kann im Einzelfall unzulässig sein, wenn das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Maßnahme deshalb nicht erfordert, weil eine Planungsalternative vorhanden ist<sup>62</sup>. Vor diesem Hintergrund sind auch mögliche Alternativlösungen in die Abwägung mit einzubeziehen. Denn es ist eine Frage des Übermaßverbots, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt<sup>63</sup>.

Geeignete, insbesondere infrastrukturell hinreichend erschlossene und verfügbare Grundstücke bestehen an anderer Stelle in der Umgebung weder für die Errichtung einer entsprechenden Anzahl von Wohnungen noch für die genannten Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (vgl. Kapitel 5).

Darüber hinaus wäre eine Prüfung von Standortalternativen für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick selbst nicht erforderlich, weil die Maßnahme zu einem großen Teil in der Wiedernutzung der jetzigen Brachfläche besteht, die zwingend nur an genau dieser Stelle möglich ist.

### **9.8 Subsidiarität des Entwicklungsrechts**

Nach § 165 Abs. 3 Nr. 3 BauGB ist die Durchführung einer Entwicklungsmaßnahme nicht durch das Wohl der Allgemeinheit begründet, wenn sich das planerische Ziel in gleicher

---

62 Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Stand 10/18, § 165 Rn. 65

63 BVerwG Urt. v. 22.03.1985 – 4 C 15.83 – NJW 1986, 80

Weise mit Hilfe des allgemeinen Städtebaurechts verwirklichen ließe. Konkretisiert wird dieser Grundsatz in zweierlei Hinsicht:

1. Die angestrebten Ziele und Zwecke dürfen nicht auch durch städtebauliche Verträge zwischen Gemeinde und Grundstückseigentümer verwirklicht werden können und
2. die Grundstückseigentümer dürfen nicht zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert gemäß § 166 Abs. 3 i.V.m. § 153 BauGB verkaufsbereit sein.

#### **Nichterreichbarkeit durch städtebauliche Verträge**

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme kommt dann nicht in Betracht, wenn sich das planerische Ziel auch mit Hilfe eines städtebaulichen Vertrages, der Bauleitplanung oder des Sanierungsrechts erreichen ließe. Das Instrumentarium, welches das sonstige Städtebaurecht bietet, ist allerdings bei Gesamtmaßnahmen mit einer Vielzahl von Betroffenen von vornherein nur begrenzt tauglich. Je größer die Zahl der Eigentümer ist, die mitwirken müssten, um das beabsichtigte Planungsergebnis herbeizuführen, desto geringer ist die Chance, die Maßnahme ohne Anwendung der §§ 165 ff. BauGB mit angemessenem Zeit- und Kostenaufwand „zügig“ zu verwirklichen.

Um beurteilen zu können, ob das Ziel einer Entwicklungsmaßnahme des bereits benannten Umfangs auch mit Mitteln des allgemeinen Städtebaurechts – insbesondere des städtebaulichen Vertragsrechts – erreichbar wäre, wurden nach einer prinzipiellen Prüfung des städtebaulichen Instrumentariums drei mögliche Varianten eingehend betrachtet.

Diese wurden daraufhin geprüft, ob sie geeignet sind, die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs zu vermeiden. Der umfangreiche Prüfvorgang wurde als Gutachten zusammengestellt und zu den Akten genommen<sup>64</sup>. Der Einsatz anderer prinzipiell möglicher planungsrechtlicher Instrumente – insbesondere Stadtumbau, Umlegung oder die Anwendung von Baugeboten – bzw. deren Kombination ist danach ausgeschlossen. Die nachfolgenden Erläuterungen haben nicht den Anspruch, die potentiellen planungsrechtlichen Handlungsspielräume in allen Facetten darzustellen. Vielmehr beschränken sie sich darauf, das Handlungsspektrum beispielhaft und im Hinblick auf markante Verfahrensunterschiede auszuleuchten, soweit sie diese für die verfahrenstypologische Grundsatzentscheidung erforderlich erscheinen.

#### **Variante 1**

In der ersten Variante wird eine grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft der beiden hauptbetroffenen Grundstückseigentümer der Schlüsselareale bei der Gebietsentwicklung unterstellt. Auf dieser Grundlage wurde geprüft, ob es möglich wäre, die zentralen und elementaren Maßnahmen der Entwicklung des neuen Stadtquartieres mittels Aufstellung zweier vorhabenbezogener Bebauungspläne und entsprechender Durchführungsverträge gemäß § 12 BauGB zu realisieren. Parallel dazu wäre ein Planfeststellungsverfahren für die Ostumfahrung der Bahnhofstraße durchzuführen. Ferner wäre die Aufstellung von neun weiteren Bebauungsplänen erforderlich. Dazu gehören unter anderen

- ein Ausgleichsbebauungsplan für das Areal im Nordosten auf den dortigen privaten Grundstücken,
- jeweils kleinere Angebotsbebauungspläne bzw. vorhabenbezogene Bebauungspläne zusammen mit städtebaulichem Vertrag für die Flächen am Brandenburgplatz nördlich und

---

<sup>64</sup> Kurzgutachten: Bewertung alternativer Planungsinstrumente. Planungsrechtliche Szenarien für den ehemaligen Güterbahnhof Köpenick (SenStadtWohn / UrbanPlan 12/2018)

südlich der Seelenbinderstraße einschließlich der zu erweiternden Gewerbeflächen sowie für die Grundschule Nord.

Ergebnis der Prüfung ist, dass eine sichere und zügige Umsetzung der Gesamtmaßnahme auf diesem Wege nicht zu gewährleisten wäre.

Grundsätzlich handelt es sich bei den Bebauungsplanverfahren sowie dem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren um zwei unterschiedliche Planverfahren mit verschiedenen Beteiligten, Rechtsgrundlagen und Verfahrensschritten. Dies würde eine inhaltliche und zeitliche Synchronisierung erheblich erschweren. Darüber hinaus müsste die straßenrechtliche Fachplanung zumindest den Stand der Ausführungsplanung erreicht haben, bevor für die Eigentümerinnen und Eigentümer im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages Sicherheit hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit und Kosten gewährleistet werden könnte. Bevor eine weitgehend abgestimmte Ausführungsplanung vorläge, ließen sich die künftigen Zuschnitte der im Privateigentum verbleibenden Flächen andernfalls nicht bestimmen. Die Eigentümer hätten darüber hinaus diejenigen Flächen, die für die zukünftige öffentliche Erschließung sowie für weitere öffentliche Maßnahmen erforderlich sind, an das Land Berlin zu veräußern. Auch insoweit wäre das Vorliegen einer abgestimmten und genehmigungsfähigen städtebaulichen und fachlichen Planung für die öffentlichen Straßen und Grünflächen Voraussetzung für den Erwerb der dafür erforderlichen Grundstücke.

In Bezug auf die nördlich der Bahngleise befindlichen Grundstücksflächen sind umfangreiche Ordnungsmaßnahmen einschließlich der Abtragung des Bahndamms und die Errichtung einer Stütz- bzw. Spundwand im Westteil des Grundstücks erforderlich. Voraussetzung dafür sind komplexe und detaillierte Abstimmungen sowie vertragliche Regelungen mit der Deutschen Bahn AG, die hier parallel die Ausbaumaßnahmen für den Regionalbahnhof Köpenick durchführt, über den zeitlichen und räumlichen Ablauf der Baumaßnahmen sowie über rechtliche Fragen (Eigentum, Unterhaltung). Die Durchführung der entsprechenden Maßnahmen durch die Eigentümerin dürfte für diese zudem wirtschaftlich nicht möglich sein, zumal die vorgesehene Bebauungsdichte für Wohnungen in diesem Bereich deutlich hinter den Vorstellungen bzw. Erwartungen der Eigentümerin zurückbleibt.

Hinsichtlich der südlich der Bahngleise gelegenen Flächen sind ebenfalls umfassende Ordnungsmaßnahmen in Form von Beräumung, Altlastensanierung und Geländemodellierung durchzuführen. Auch insofern müssten zunächst die künftigen öffentlichen Flächen feststehen, bevor eine Grundstücksplanung sowie die Verhandlung eines Durchführungsvertrages erfolgen könnten. Hinzu kommt, dass nach dem Strukturkonzept im Südosten neue Gewerbeflächen geplant sind. Auf ihnen sollen diejenigen Betriebe angesiedelt werden, die bisher auf den Grundstücksflächen ansässig sind, die als künftige Standorte für Wohnbauten und Nahversorgungseinrichtungen vorgesehen sind. Die entsprechenden Betriebsverlagerungen wären ohne das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nicht realisierbar. Die Annahme einer Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers einschließlich einer Übernahme der wirtschaftlichen Mehrkosten durch sie ist unrealistisch.

Das BEV als Eigentümer dieser Flächen ist aufgrund seiner Struktur und der ihm gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu einer entsprechend komplexen Grundstücksentwicklung und Bebauung nicht in der Lage. Sollte das BEV die Grundstücke an einen privaten Projektentwickler gemäß ihren Kaufpreisvorstellungen veräußern können, wäre eine wirtschaftlich angemessene Entwicklung nicht realisierbar. Denn nach dem derzeitigen Stand sind bereits die Aufwendungen für die Freilegung und Vorbereitung der Grundstücksflächen für eine Bebauung (Beräumung, Altlastensanierung, Bodenentsorgung/ Geländemodellierung, Natur- und Artenschutz) so hoch, dass sie den entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert übersteigen können.



Insgesamt spricht die Komplexität der Gesamtmaßnahme dagegen, dass das BEV oder ein privater Dritter in der Lage sein könnte, die Grundstücksentwicklung selbst vorzunehmen. Dies gilt ebenso für die privaten Grundstücksflächen nördlich der Bahngleise.

Der Bedarf an Erschließungs- und Gemeinbedarfsflächen für die Gesamtmaßnahme übersteigt erheblich denjenigen für eine einzelne Grundstücksentwicklung. Dementsprechend liegt der Anteil der erforderlichen Flächenabgabe durch die Eigentümer deutlich über dem, was von ihnen unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit im Rahmen vorhabenbezogener Bebauungspläne verlangt werden könnte. Die Gespräche mit den Eigentümern haben zudem auch nicht deren Bereitschaft erkennen lassen, die Mehrbelastung zu akzeptieren, die sich aufgrund der Entwicklung auf ihren Grundstücken ergeben würde.

Darüber hinaus könnte auch das Entwicklungsziel eines Anteils geförderter Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindung, der höher ist als nach dem „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ mit 30 % der Wohngeschossfläche, auf diesem Wege nicht sicher erreicht werden. Das Planungsrecht gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB erlaubt lediglich, Flächen festzusetzen, auf denen nur öffentlich förderbare Wohnungen errichtet werden dürfen, ohne dass dafür die Inanspruchnahme der Wohnungsbauförderung vorausgesetzt werden darf. Ein bedarfsgerechter Wohnungsbau im Sinne der genannten Ziele wäre an diesem wichtigen Standort ohne Entwicklungsmaßnahme zeitnah nicht zu erwarten.

Gleiches gilt für die geplanten, über die reine Grundstücksentwicklung hinausgehenden quartiersbezogenen Ziele. Das betrifft das Mobilitätskonzept für ein autoarmes Quartier, die dezentrale Energieversorgung sowie die übergeordneten Grünverbindungen und Freiflächen. Auch sie dürften mittels Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts nicht umsetzbar sein.

Da die erforderlichen Flächen für den Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft nicht auf den für die Entwicklung vorgesehenen Grundstücken durchgeführt werden können, ist die Festsetzung eines Ausgleichsbebauungsplans erforderlich. Das Strukturkonzept sieht hierfür die Flächen im Nordosten des Untersuchungsgebietes vor. Die Eigentümerin und der Eigentümer der dortigen Grundstücke sind jedoch nicht bereit, ihre Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert zu verkaufen. Deshalb muss voraussichtlich im Anschluss an die Festsetzung des Ausgleichsbebauungsplans eine Enteignung erfolgen. Anders als im Fall der Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches könnte dieses Verfahren jedoch erst nach Festsetzung bzw. Rechtskraft der Verordnung über den Bebauungsplan eingeleitet werden.

Schließlich bestünde für das Land Berlin ein Steuerungs- und Koordinierungsaufwand, der demjenigen bei Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entspräche oder diesen sogar überstiege. Zugleich wären bei Verzicht auf die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme der Einfluss auf die Durchsetzung der vom Land Berlin beabsichtigten Ziele deutlich eingeschränkt. Gleiches gilt für die gebotene zügige Durchführung der Gesamtmaßnahme, die ohne Festlegung des Entwicklungsbereichs nicht zu gewährleisten wäre.

## **Variante 2**

In der zweiten Variante wurde geprüft, ob die Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet auch durch eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme umsetzbar wären. Dies schliesse die Möglichkeiten einer Enteignung vor bzw. ohne Festsetzung eines Bebauungsplans aus. Allerdings wäre auch in diesem Fall für die Ostumfahrung Bahnhofstraße ein separates

Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Konkretisierung der Sanierungsziele würde durch die entsprechenden Festsetzungen in teilgebietsbezogenen Bebauungsplänen erfolgen. Die Gebietsentwicklung wäre prinzipiell anhand von insgesamt acht Bebauungsplänen planungsrechtlich regelbar.

Die Festsetzung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme würde zwar grundsätzlich eine zügigere Umsetzung ermöglichen, als dies nach der Variante 1 der Fall wäre. Jedoch wäre die erforderliche Grundstücksneuordnung jeweils mit den einzelnen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern auszuhandeln. Die Möglichkeit der Enteignung wäre in diesem Fall nur für Grundstücke mit öffentlicher Zwecksetzung – und dies auch erst im Anschluss an die Rechtskraft des jeweiligen Bebauungsplanes – gegeben.

Die städtebauliche Sanierungsmaßnahme würde zwar eine vergleichsweise einheitlichere Steuerung des Sanierungs- und des Planfeststellungsverfahrens durch das Land Berlin bzw. durch einen Sanierungsträger ermöglichen. Hinsichtlich der Flächen, die für eine privatnützige Verwendung vorgesehen sind, böte sie jedoch nicht die Gewähr einer zügigen Umsetzung der Ziele und Zwecke auch gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer. Vielmehr hinge das Gelingen der Sanierungsmaßnahme von dem jeweiligen Leistungsvermögen der Grundstückseigentümer und ihrer Mitwirkungsbereitschaft an der Gesamtmaßnahme ab. Die vorbereitenden Untersuchungen haben gezeigt (vgl. Kapitel 7.2, siehe unten), dass vorliegend die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer nicht ausreichend ist.

Darüber hinaus sind die gesetzlichen Vorschriften über die städtebauliche Sanierungsmaßnahme nicht auf einen Sachverhalt zugeschnitten, der – wie im vorliegenden Fall – überwiegend eine Grundstücksneuordnung und eine umfassende Gebietsentwicklung zum Inhalt hat.

### **Variante 3**

Die dritte untersuchte Variante besteht in der Aufstellung eines umfassenden planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans für das gesamte Areal. Ihr Vorteil bestünde darin, dass dadurch die Durchführung zweier voneinander unabhängiger Planungsverfahren für die Festsetzung der Ostumfahrung Bahnhofstraße und des sie umgebenden Neubauquartiers entfielen.

Das Verfahren der Aufstellung eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes, der zugleich die gesamte Gebietsentwicklung regeln soll, wäre jedoch gegenüber den anderen zu Gebote stehenden Alternativen mit erheblichen Zeitverzögerungen verbunden. Aufgrund der in diesem Fall allein gegebenen Möglichkeiten des allgemeinen Städtebaurechts bzw. städtebaulichen Vertragsrechts ergeben sich auch für diese Variante ähnliche Probleme wie für Variante 1. Ebenso wie dort wäre das Ziel eines, die Quote von 30 % der Wohngeschossfläche überschreitenden Anteils preisgünstiger bzw. geförderter Wohnungen entsprechend „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ voraussichtlich nicht erreichbar. Gleiches gilt für die quartiersbezogenen Zielsetzungen und deren Umsetzung sowie für die Grundstücksneuordnung (Enteignung nur für öffentliche Flächen auf Grundlage festgesetzter Bebauungspläne). Insoweit kann auf die Ausführungen zu Variante 1 verwiesen werden.

Wesentliches Ausschlusskriterium dieser Variante ist die hohe Komplexität einer einmaligen umfassenden Abwägung aller betroffenen Belange gemäß § 1 Abs. 6 und 7 BauGB für sämtliche Festsetzungen innerhalb des Gebietes. Dies und die erforderlichen umfangreichen Beteiligungsverfahren würden eine erhebliche Verfahrensdauer bedingen. Eine zeitnahe Realisierung der Planung scheidet daher aus.

### Fehlende Verkaufsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer

Um die Verkaufsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer auszuloten, hat die Gemeinde das Gespräch mit ihnen zu suchen oder sonst mit ihnen in Kontakt zu treten. Die Angebote an die jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer müssen die Grundstückswerte in angemessener Weise erfassen. Insofern ist die Wertung des § 169 Abs. 3 BauGB zu berücksichtigen<sup>65</sup>. Insbesondere dann, wenn der Gemeinde Verkaufsbereitschaft angezeigt wird, muss sie in ernsthafte Verhandlungen eintreten<sup>66</sup>. Den Bestimmungen von § 165 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BauGB ist Genüge getan, wenn sich die Eigentümerinnen und Eigentümer entweder einer Mitwirkung abschließend verweigern oder wenn sie auf Verkaufspreisen beharren, die den entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert im Sinne des § 169 Abs. 1 Nr. 6 BauGB übersteigen<sup>67</sup>.

Das Land Berlin hat den Eigentümerinnen und Eigentümern der Grundstücke innerhalb des Untersuchungsgebietes im Januar 2018 schriftlich den freihändigen Erwerb der Grundstücke nach Maßgabe des § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 i. V. m. § 169 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 4 BauGB – also zum entwicklungsunbeeinflussten Wert – angeboten. Den Angeboten lag ein Bodenwertgutachten des Büros Aedvice<sup>68</sup> zugrunde. Darin sind die entwicklungsunbeeinflussten Bodenwerte als zonale Anfangswerte für alle Grundstücke im Untersuchungsgebiet benannt. Bei dem angebotenen Kaufpreis wurden eventuelle Wertminderungen aufgrund möglicher wirtschaftlich abgängiger Aufbauten, schädlicher Bodenverunreinigungen und eventueller Wertsteigerungen durch bestehende Gebäude und Mieteinnahmen nicht berücksichtigt.

Dargestellt werden im Folgenden die Gesprächs- bzw. Verhandlungsergebnisse mit den „Schlüsseleigentümerinnen und –eigentümern“.

Das BEV als hauptbetroffener Eigentümer hat das Angebot des freihändigen Erwerbs abgelehnt und dem Land Berlin ein Verkaufsangebot in Höhe von mehr als dem Doppelten der gesetzlich zulässigen Höhe unterbreitet. Auch die zweitbetroffene Grundstückseigentümerin hat das ihr unterbreitete Erwerbsangebot zurückgewiesen, weil es aufgrund angeblicher rechtlicher Mängel unangemessen sei. Die Eigentümerin legte ein Gegengutachten vor. Dieses geht jedoch von unzutreffenden bauplanungsrechtlichen Grundlagen aus, so dass eine Anpassung des Angebotes nicht möglich bzw. nicht erforderlich war. Auch die Haupteigentümerin der als Ausgleichsflächen vorgesehenen Grundstücke im Nordosten des Untersuchungsgebiets hat den ihr angebotenen Ankauf ihres Grundstückes zum entwicklungsunbeeinflussten Bodenwert nicht angenommen. Aufgrund der fehlenden Verkaufsbereitschaft der genannten Eigentümerinnen und Eigentümer wäre die Entwicklungsmaßnahme auch dann nicht mehr umsetzbar, wenn sämtliche verbleibenden Eigentümerinnen und Eigentümer zum Verkauf bereit wären, was nicht der Fall ist. Weitere Verhandlungen über einen möglichen freihändigen Erwerb einzelner Grundstücke waren daher nicht zielführend. Hinzu kommt die fehlende Akzeptanz der Eigentümer dafür, dass das Land Berlin aus Rechtsgründen daran gehindert ist, einen höheren Kaufpreis anzubieten als denjenigen, der sich in Anwendung des § 169 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 4 BauGB i. V. m. § 153 Abs. 1 bis 3 BauGB ergibt.

---

65 vgl. OVG Münster, Ur. v. 18.05.2010 – 10 D 42/06 - BeckRS 2010, 49971

66 BVerwG, Beschl. v. 16.02.2001 – 4 BN 56/00 - NVwZ 2001, 1053 (1055)

67 VGH Mannheim, Ur. v. 02.03.2006 – 3 S 2468/04 - BeckRS 2006, 22347

68 vgl. Aedvice 2017: im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - III E: Wertgutachten zur Ermittlung von entwicklungsunbeeinflussten Bodenwerten (zonale Anfangswerte), Berlin – Treptow-Köpenick, ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Berlin August 2017.

## 9.9 Gewährleistung der zügigen Durchführung

Die zügige Durchführung der Entwicklungsmaßnahme muss gemäß § 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB innerhalb eines „absehbaren Zeitraums“ gewährleistet sein. Das Gebot der zügigen Durchführung begründet zunächst eine gesteigerte Verantwortung der Gemeinde. Sie ist verpflichtet, die ihr nach dem Baugesetzbuch zustehenden Befugnisse auszuüben, sobald und soweit es zur Umsetzung und Verwirklichung der Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist. Dazu muss sie bereit und in der Lage sein, die städtebaulichen Zielsetzungen sobald wie möglich zu präzisieren und entsprechend festzuschreiben. Nach der förmlichen Festlegung des Entwicklungsgebietes hat sie ohne Verzug Bebauungspläne aufzustellen. Welcher Zeitraum noch „absehbar“ im Sinne des § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 BauGB ist, lässt sich nicht abstrakt festlegen. Insoweit kommt es maßgeblich auf den Umfang der jeweiligen Entwicklungsmaßnahme an<sup>69</sup>.

Für Entwicklungsmaßnahmen nach § 53 Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) wurde aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Maßnahmen von der Rechtsprechung ein Zeitraum von 15 Jahren als in der Regel gesetzeskonform angesehen. Jedenfalls ist ein Zeitraum von mindestens 12 Jahren nicht unangemessen, wenn es sich um ein komplexes Vorhaben handelt, das mit der Realisierung umfangreicher Folge- und Infrastruktureinrichtungen sowie zeitaufwendigen ökologischen Kompensationsmaßnahmen verbunden ist<sup>70</sup>.

Aufgrund des Ergebnisses der vorbereitenden Untersuchungen ist davon auszugehen, dass die Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick innerhalb von längstens 15 Jahren durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen werden kann (vgl. Kapitel 8).

### Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Ein Großteil der Flächen, die für die Verwirklichung der Entwicklungsziele vorgesehen sind, unterliegt derzeit noch dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt. Dadurch wird die zügige Umsetzbarkeit der Entwicklungsmaßnahme indessen nicht in Frage gestellt. (vgl. Kapitel 5.2). Zwar obliegt die Entscheidung über die Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken entsprechend § 23 AEG i. V. m. § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständiger Planfeststellungsbehörde. Nach der Neufassung von § 23 AEG im Jahr 2005 (BGBl I 2005, 1138) hat die jeweilige Gemeinde jedoch ein eigenständiges Recht, die Freistellung zu beantragen. Aufgrund der ebenfalls gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit, Träger öffentlicher Belange an diesem Verfahren zu beteiligen, erübrigt sich für die Freistellung die Durchführung eines Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahrens<sup>71</sup>. Der Antrag auf Freistellung des wesentlichen Teils der betroffenen Flächen wurde von SenStadtWohn am Ende des Jahres 2018 gestellt sowie nach Klärung von noch offenen Punkten mit der Deutschen Bahn AG Anfang März 2020 aktualisiert eingereicht. Materiell ist die Freistellung in Bezug auf das Entfallen des Verkehrsbedürfnisses davon abhängig, dass „langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“<sup>72</sup>.

Vorliegend ist das Verkehrsbedürfnis für die Flächen, auf denen die Neubauten realisiert werden sollen, eindeutig entfallen. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Deutsche Bahn

69 vgl. BGH Urt. v. 02.08.1986 – 3 ZR 99/85 – NVwZ 1987, 923; BVerwG, Urt. v. 27.05.2004 – 4 BN 7/04 - ZfBR 2004, 579

70 vgl. BVerwG Urt. v. 03.07.1998 – 4 CN 5/97 - NVwZ 1999, 407

71 Kraft, in: Baugesetzbuch, Spannowsky/ Uechtritz, Beck'scher Online-Kommentar, § 38 Rn. 35.1

72 vgl. § 3 Abs. 2 AEG

AG die Flächen dem Bundeseisenbahnvermögen übertragen, also aus dem Bereich der eigentlichen Bahnnutzung entlassen hat (vgl. Kapitel 5.2).

### **Rechtsmittelverfahren**

Der zügigen Durchführung der Entwicklungsmaßnahme steht auch nicht entgegen, dass einzelne Eigentümerinnen und Eigentümer angekündigt haben, im Falle der förmlichen Festsetzung der Entwicklungsverordnung einen Normenkontrollantrag gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 VwGO beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg stellen zu wollen. § 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB, nach dem die zügige Durchführung von Maßnahmen innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet sein muss, setzt eine wirksame Entwicklungsmaßnahmennorm gerade voraus. Der Zeitraum, der ggf. erforderlich ist, um die Rechtswirksamkeit der Verordnung überprüfen zu lassen, ist bei der Frage, ob die zügige Durchführung gewährleistet ist, nicht zu berücksichtigen.

### **Enteignungsverfahren**

Einer zügigen Durchführung der Entwicklungsmaßnahme innerhalb des genannten Zeitraumes steht auch nicht entgegen, dass es erforderlich ist, das Eigentum an den Grundstücken zu erlangen, die erforderlich sind, um das Entwicklungsziel zu erreichen. Dies kann im Einzelfall auch eine Enteignung der betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer einschließen. Falls die Mitwirkungsbereitschaft der jeweiligen Eigentümerin / des jeweiligen Eigentümers auf der Grundlage des aktuellen Strukturkonzeptes nicht bestehen sollte, ist die Einleitung eines Enteignungsverfahrens bereits unmittelbar nach Erlass der Entwicklungsverordnung möglich. Sie ist im städtebaulichen Entwicklungsbereich bereits ohne bzw. vor Festsetzung eines Entwicklungsbebauungsplans rechtlich zulässig (vgl. § 169 Abs. 3 BauGB). Gegen den Enteignungsbeschluss ist gemäß § 217 BauGB der Antrag auf gerichtliche Entscheidung bei den Baulandgerichten zulässig. Er eröffnet den Betroffenen grundsätzlich einen dreistufigen Instanzenzug. Das gesamte Enteignungsverfahren könnte daher einen Zeitraum von fünf bis sechs Jahren beanspruchen. Das Baugesetzbuch sieht jedoch verschiedene Möglichkeiten vor, mit der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme beginnen bzw. fortfahren zu können noch während des Verfahrens vor der Enteignungsbehörde bzw. vor den Baulandgerichten. Dazu zählen vor allem die Teileinigung (§ 111 BauGB), die Vorab-Entscheidung über den Übergang des Eigentums (§ 112 Abs. 2 BauGB), die vorzeitige Besitzeinweisung (§ 116 BauGB) sowie die vorzeitige Ausführungsanordnung (§ 225 BauGB).

### **Sicherstellung der Finanzierung**

Die Kosten für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme betragen gemäß der vorläufigen Kosten- und Finanzierungsübersicht rund 276,4 Mio. € (vgl. Kapitel 10.6). Der zügigen Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme steht nicht entgegen, dass die vorläufige Kosten- und Finanzierungsplanung eine voraussichtliche, nicht aus den Einnahmen der Entwicklungsmaßnahme zu deckende Finanzierungslücke aufweist. Diese beläuft sich auf rund 145 Mio. €.

Die Haupteinnahme aus der Entwicklungsmaßnahme bildet die Summe der Erlöse aus den Grundstücksverkäufen in Höhe von voraussichtlich ca. 129,4 Mio. €. Diese werden jedoch nicht sofort, sondern sukzessive nach Durchführung der erforderlichen jeweiligen Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Es besteht nur eine relativ geringe Einnahmeerwartung aus der Erhebung von Entwicklungsausgleichsbeträgen nach Aufhebung der Entwicklungsverordnung bzw. aus Ablösevereinbarungen nach hinreichender Konkretisierung der Entwicklungsziele (ca. 1 Mio. €). Dementsprechend müssen voraussichtlich rund 145 Mio. € aus Eigenmitteln des Landes Berlin gedeckt werden. Dies hat zur Konsequenz, dass zur Sicherstellung der zügigen Durchführung der Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165

Abs. 3 Nr. 4 BauGB bereits mit dem Beschluss über die Rechtsverordnung die Finanzierung dieses Betrages sichergestellt sein muss.

Aus diesem Grund hat der Senat zunächst den Bericht über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen und in diesem Zusammenhang eine grundsätzliche Entscheidung über die Finanzierung der Gesamtmaßnahme am 1. Oktober 2019 beschlossen und diesen Beschluss dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Nach derzeitigem Stand werden die Kosten für den Grunderwerb (den Ankauf bzw. die Enteignung) der für die Gebietsentwicklung erforderlichen Grundstücke in Höhe von rund 29,4 Mio. € zu einem Großteil mit rund 21,5 Mio. € (in 2019: rund 1,4 Mio. € und in 2020: 20,1 Mio. €) aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWANA) finanziert. Dieser Betrag wurde in dem Programm für SIWANA angemeldet.

Die Eckdaten für die langfristige Finanzierung werden durch eine Rahmenverpflichtungsermächtigung über die Gesamtmaßnahme und -laufzeit gesetzt. Diese soll parallel zu dem Beschluss über die Rechtsverordnung – nach Kenntnisnahme des Abgeordnetenhauses – vom Senat beschlossen werden. Entsprechend werden die Mittel in die jeweils zweijährigen Haushaltspläne eingestellt und auf der Basis parlamentarischer Beschlüsse gesichert. Die konkrete Verfügbarkeit der Mittel wird dann über die jährlichen Haushaltsanmeldungen gewährleistet. Grundlagen hierfür sind jährlich aufzustellende Wirtschaftspläne sowie die ebenfalls jährlich fortzuschreibende Kosten- und Finanzierungsübersicht, die die Gesamtlaufzeit der Maßnahme abbildet. Die unterjährige Auszahlung der benötigten Mittel an den treuhänderischen Entwicklungsträger wird quartalsweise auf Abruf stattfinden, so dass keine Finanzierungslücken entstehen.

Die Senatsverwaltung für Finanzen hat unter Bezugnahme auf Erfahrungen aus bereits durchgeführten bzw. noch laufenden Entwicklungsmaßnahmen in Berlin dem in diesem Bericht dargestellten Verfahren zur Sicherung der Finanzierung zugestimmt.

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme bedeutet, insbesondere, wenn sie – wie vorliegend – innerhalb des vorhandenen Stadtgefüges liegt, eine umfassende integrierte Stadtentwicklung. Neben der Stadtreparatur und der Wiedereingliederung von Brachflächen, was erfahrungsgemäß mit großen Aufwendungen für die Herstellung von bebaubaren Flächen verbunden ist, entstehen hohe Kosten für die technische und soziale Infrastruktur, für die Versorgung mit Freiflächen und den Naturschutz.

Stadtum- und -neubau sind in wachsenden Städten wie Berlin prinzipiell erforderlich und mit hohen Kosten für die öffentliche Hand verbunden. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme stellt dafür das Instrument mit den größten Refinanzierungsmöglichkeiten dar: Der gesamte von der öffentlichen Hand generierte Mehrwert der Grundstücke durch die Schaffung von Baurecht und die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur kann und muss abgeschöpft und der Refinanzierung der Gesamtmaßnahme zugeführt werden. Diese (teilweise) Refinanzierungsmöglichkeit besteht nur bei Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

## **9.10 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange**

### **Allgemeine städtebauliche Abwägung**

Die Planung, so wie sie Gegenstand des vorläufigen Entwicklungs- bzw. Strukturkonzeptes ist, ist frei von Abwägungsfehlern gemäß § 1 Abs. 6 und 7 BauGB und damit erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB.

Das Strukturkonzept zur Umsetzung der beabsichtigten Entwicklungsziele wurde auf Grundlage der ermittelten Gegebenheiten des Gebietes entwickelt (vgl. Kapitel 4, 8.1). Dabei wurden die Vorprägung des Untersuchungsgebietes durch die besondere Lage zwischen den Bezirksregionen Köpenick-Nord, Dammvorstadt und Hirschgarten, die Durchschneidung durch die Bahntrasse und deren bevorstehende Erweiterung durch den Ausbau des Regionalbahnhofs sowie die städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Gebietsentwicklung berücksichtigt.

Entsprechend dieser Vorprägung kommen für die Schaffung der beiden notwendigen Grundschulen und für den Neubau der Integrierten Sekundarschule nur Grundstücksflächen im westlichen Teil des Entwicklungsgebiets in Betracht und zwar vornehmlich in der räumlichen Nähe zum S-Bahnhof Köpenick. Für die erforderlichen Ausgleichsflächen ist dagegen nur die Lage im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes geeignet. Dort können sie an die umliegenden Landschaftsräume angebunden und untereinander sowie durch das lokale Fuß- und Radwegenetz miteinander verknüpft werden. Eine weitere wesentliche Vorprägung besteht in der Entstehung der zwingend benötigten Ostumfahrung Bahnhofstraße, die bereits im Flächennutzungsplan vorgesehen ist. Die Frage, an welcher Stelle diese in Nord-Süd-Richtung die Bahngleise kreuzt, ist maßgeblich durch technische Gegebenheiten (wie die Breite des Schienenbetts sowie das Vorhandensein von Weichen) vorgegeben.

Der geplante Wohnungsbau hat sich diesen Vorgaben anzupassen, so dass er vorwiegend auf den Grundstücken nördlich der Bahntrasse und südlich des Stellingsdamms sowie südlich der Bahntrasse und östlich der neuen Schulstandorte angesiedelt werden soll. Dafür kommt nur eine Bebauung in geschlossener Bauweise mit verhältnismäßig hoher Bebauungsdichte in voraussichtlich vier- bis sechsgeschossigen Baublöcken in Betracht. Gründe dafür sind die Erfordernisse des Lärmschutzes sowie die notwendige Begrenzung der Baukosten, um die Bereitstellung günstigen Wohnraums ermöglichen zu können. Dabei nimmt die Bebauungsdichte tendenziell von West nach Ost, also vom S-Bahnhof Köpenick in Richtung S-Bahnhof Hirschgarten, ab.

Entwicklungsziel ist zudem die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten, insbesondere durch die erforderliche Erweiterung des kleinteiligen Gewerbeflächenangebotes unter Berücksichtigung der gewerblichen Vorprägung des südlichen Entwicklungsgebiets entlang der Seelenbinderstraße und rund um den Brandenburgplatz. Hier sollen unter Ausnutzung der vorhandenen gewerblichen Struktur die Grundstücke neu geordnet werden. Dementsprechend sind im Strukturkonzept gewerbliche Nutzungen geplant. Eine Umstrukturierung ist in erster Linie für die südlich der Seelenbinderstraße und westlich des Brandenburgplatzes gelegenen Gewerbestandorte vorgesehen. Darüber hinaus sollen im Nordosten des Brandenburgplatzes und im Süden der Seelenbinderstraße Ersatzstandorte für die bisher westlich und östlich des Finanzamts ansässigen Gewerbebetriebe entstehen (vgl. Kapitel 8).

Weitere wesentliche Inhalte des Strukturkonzeptes betreffen ein den Anforderungen entsprechendes Erschließungssystem, den erforderlichen Ausbau des ÖPNV-Angebotes, die Verortung der Freiflächen im Gebiet, die Geländemodellierung und vor allem die Erfordernisse eines einheitlichen und lärmrobusten Städtebaus (vgl. Kapitel 8).

Bisher bekannte abweichende Eigentümerinteressen beziehen sich auf die Freihaltung ihrer Grundstücke von Ausgleichs- und Gemeinbedarfsflächen, insbesondere von Schulflächen, von öffentlichen Erschließungs- und Freiflächen sowie auf das Ermöglichen von Wohnungsbau bzw. die Ausweisung höherer Dichten auf ihren Grundstücken. Diese haben

sich jedoch den genannten Gesichtspunkten unterzuordnen, da anderenfalls die beabsichtigte Entwicklung nicht durchgeführt werden könnte.

### **Spezifisch entwicklungsrechtliche Abwägung**

Die Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme verlangt darüber hinaus eine spezifisch enteignungsrechtliche Abwägung aller Gesichtspunkte des Gemeinwohls<sup>73</sup>. Nur ein überwiegendes besonderes und dringendes öffentliches Interesse ist gegenüber entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Interessen geeignet, den Zugriff auf privates Eigentum zu rechtfertigen<sup>74</sup>. Im Hinblick auf Art. 14 Abs. 3 Satz 2 GG müssen die betroffenen Eigentümer dem Gesetz oder der darauf beruhenden Satzung eindeutig entnehmen können, für welche Zwecke sie mit einer Enteignung rechnen müssen<sup>75</sup>.

Grundsätzlich ist die enteignungsrechtliche „Abschichtungswirkung“ bei einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme geringer als etwa im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Denn zum Zeitpunkt des Beschlusses über die Normsetzung liegt regelmäßig nur eine grobe Planungskonzeption vor, so dass mit dem Beschluss nur über die enteignungsrechtlichen Voraussetzungen dem Grunde nach entschieden ist<sup>76</sup>. Dies gilt grundsätzlich auch für die hier in Rede stehende Prüfung der Voraussetzungen zur Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Flächen. Allerdings ist der Umstand, dass das Strukturkonzept die künftige Entwicklung bereits in wesentlichen Grundzügen wiedergibt, für die enteignungsrechtliche Vorprüfung nicht unerheblich. Denn wenn die Gemeinde erfolgreich geltend machen will, dass sie die Entwicklungsziele als Grundlage einer möglichen Enteignung hinreichend bestimmt hat, muss sie sich im Rahmen der Beurteilung der Erforderlichkeit der Entwicklungsmaßnahme an den Grundzügen eines der Entwicklungsmaßnahme zugrunde gelegten städtebaulichen Konzeptes festhalten lassen.<sup>77</sup>

Die Abwägung ergibt, dass das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme auf folgenden Flächen erfordert:

Die Grundstücke im Eigentum des BEV (vgl. Abb. 18, Nr. 17) werden zum Zweck des Baus von Wohnungen einschließlich Wohnfolgeeinrichtungen sowie Schulen dringend benötigt. Selbst dann, wenn man eine grundsätzliche Bereitschaft des BEV zur Mitwirkung an der Umsetzung der Entwicklungsziele annähme, blieben begründete Zweifel daran bestehen, dass ohne Durchführung einer Entwicklungsmaßnahme eine bauliche Entwicklung auf diesen Grundstücken im Sinne der Entwicklungsziele allein durch das BEV tatsächlich gelingen würde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das BEV, seitdem ihm die Grundstücke von der Deutschen Bahn AG Ende der 1990er Jahre übertragen wurden, keinerlei Anstrengungen für eine Grundstücksentwicklung unternommen hat. Dies dürfte ihm auch nicht ohne weiteres möglich sein. Die Aufgaben des BEV bestehen in der Personalverwaltung, der Betreuung von Versorgungsempfängern, der Aufrechterhaltung und Führung betrieblicher Sozialeinrichtungen, u. a. von Bahnpersonal sowie der Zuständigkeit für ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes. Daher müssten die betreffenden Grundstücke einem Dritten übertragen werden, der sie entwickeln oder vermarkten würde.

---

73 BVerwG, Beschl. v. 05.08.2002 - 4 BN 32.02 - ZfBR 2003, 45L; vgl. BVerfG, Urt. v. 24.03.1987 - 1 BvR 1046/85 - BVerfGE 74, 264; Schmidt-Eichstaedt, in Brügelmann, Baugesetzbuch, § 165 Rn. 41

74 BVerwG, Beschl. v. 27.05.2004 - 4 BN 7.0 - ZfBR 2004, 579; OVG Berlin-Brandenburg Urt. v. 18.07.2016 - OVG 2 A 13/14 - BeckRS 2016, 55799

75 BVerfG, Beschl. v. 02.06.2008 - 1 BvR 349/04 - NVwZ 2008, 1229

76 BVerwG, Beschl. v. 31.03.1998 - 4 BN 4/98 - NVwZ-RR 1998, 544

77 OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 18.07.2016 - OVG 2 A 13/14 - BeckRS 2016, 55799



Das BEV ist regelmäßig weder bereit noch in der Lage ist, Bauvorhaben größeren Umfangs selbst zu verwirklichen.

Hinzu kommt, dass für die Entwicklung der Flächen erhebliche Kosten anfallen werden. Nach derzeitigem Stand hat dies zur Folge, dass sich auf Grundlage der gutachterlichen Ermittlung des entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswerts nur ein geringer bzw. kein positiver Grundstückswert ergibt. Ausschlaggebend dafür sind die Belastung des Grund und Bodens mit Altlasten und schädlichen Bodenverunreinigungen wegen der vormaligen Bahnnutzung. Weitere erforderliche Maßnahmen betreffen die Freilegung von Gebäuderuinen, Gleisen und Schotter, die innere Erschließung sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. Kapitel 9.8).

Im Rahmen der künftigen Entwicklung soll ein Anteil von mindestens 40 % der geplanten Geschossfläche für den Bau von Sozialwohnungen verwendet werden. Überdies ist neben Aufwendungen für den städtebaulichen Lärmschutz ein großer Teil der Flächen für Erschließung, Grün und Regenwasserversickerung abzugeben. All dies könnte durch Abschluss städtebaulicher Verträge weder vom BEV, noch dessen Rechtsnachfolger unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit (vgl. § 11 Abs. 2 S. 1 BauGB) verlangt werden.

Dies gilt auf der Grundlage eines entsprechenden Angebotsbebauungsplans in vergleichbarer Weise für ein Baugebot gemäß § 176 BauGB, was die wirtschaftliche Zumutbarkeit voraussetzen würde. Deshalb bedarf es der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Sie versetzt das Land Berlin in den Stand, in eigener Regie die erforderlichen Maßnahmen koordiniert und zügig durchzuführen und die entsprechenden Kosten als Teil der Gesamtmaßnahme zu finanzieren.

Nicht wesentlich anders verhält es sich im Falle der privaten Grundstücksflächen am Stellingdamm nördlich der Bahngleise (vgl. Abb. 18, Nr. 3). Diese weisen ebenfalls einen verhältnismäßig geringen entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert auf. Dagegen sind die Freilegungskosten für Abriss kontaminierter Gebäude und Fundamente sowie für die Beseitigung vorhandener Altlasten und Bodenverunreinigungen beträchtlich. Insofern ist der wirtschaftliche Wert dieser Flächen erheblich gemindert. Von diesen Flächen müssen größere Bereiche für öffentliche Zwecke in Anspruch genommen werden. Das gilt in Ost-West-Richtung bis etwa zur Höhe des nördlich liegenden Essenplatzes für den Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße entlang der Bahngleise, ferner für die zentralen naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie für eine dort vorgesehene, parallel zu der Ostumfahrung Bahnhofstraße verlaufenden übergeordnete öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung. Anlässlich der Gespräche im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen hatte sich die Eigentümerin ablehnend zu der vorgesehenen Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße und der parallel verlaufenden Grünverbindung sowie der Inanspruchnahme von Flächen für Ausgleich und Ersatz geäußert. Sie lehnt zudem die gemäß Strukturkonzept vorgesehene städtebauliche Dichte bzw. Anzahl der Wohneinheiten ab. Diese beträgt ca. 1/3 der von der Eigentümerin im Vorfeld selbst geplanten 1.250 Wohnungen und ist damit deutlich niedriger (vgl. Kapitel 7.2 sowie 9.8).

Gleiches gilt auch bezüglich der Planung für die westlich davon gelegenen Grundstücke derselben Eigentümerin, auf denen ein Dienstleistungs- und Mobilitätszentrum – kein Wohnungsbau – vorgesehen ist. Um hier entwicklungsfähige Bauflächen schaffen zu können, ist der Bahndamm zwischen dem nördlichen Bahnsteig und dem Stellingdamm vollständig abzutragen. Ferner muss eine Stützwand zur Grundstücksgrenze der Deutschen Bahn AG auf dem Baufeld errichtet werden. Darüber hinaus sind eine kleinteilige Neuordnung der Grundstücke und komplexe Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG

notwendig. Auch dies macht eine Entwicklungsmaßnahme erforderlich. Sie ermöglicht es dem Land Berlin, das Eigentum an den Flächen, gegebenenfalls im Wege der Enteignung, zu erwerben. Die in diesem Kontext notwendigen Maßnahmen des Bahndammabtrages und der Errichtung einer Spund- / Stützwand sind Voraussetzung dafür, dass dieser Teil des Grundstückes überhaupt bebaut werden kann.

Für die im Osten anschließenden privaten Flächen sind im Strukturkonzept aufgrund ihrer Lage im Außenbereich und ihrer landschaftsökologischen Eignung die entwicklungsbedingt erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Die Haupteigentümerin (vgl. Abb. 118, Nr. 5) hat sich im Rahmen der Beteiligung ablehnend zu den Plänen des Landes Berlin geäußert. Sie hat darauf verwiesen, dass sie seit vielen Jahren darum bemüht sei, für die betreffenden Grundstücksflächen beim Bezirk eine Bauleitplanung durchzusetzen. Bevorzugt würde eine Nutzung als Blindeneinrichtung. Der Bezirk hat sich eindeutig positioniert, dass eine Bebauung der Flächen wegen der Lage im Außenbereich und der fehlenden Erschließung nicht genehmigungsfähig wäre und schließt die Aufstellung eines Bebauungsplans aus. Die Eigentümerin hat es gleichwohl abgelehnt, die Flächen freiwillig zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert an das Land zu veräußern. Daher ist auch für dieses Grundstück das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderlich, um die Verfügungsbefugnis an den Flächen gegebenenfalls frühzeitig zu erlangen.

Als erforderlich erweist sich auch die Einbeziehung des unmittelbar südwestlich an den Brandenburgplatz angrenzenden Grundstücks, welches nach dem Strukturkonzept gezielt für die Bereitstellung von Arbeitsstätten sowie zur Deckung des Bedarfs kleinteiligen produzierenden und dienstleistungsorientierten Gewerbes dienen soll. Der Eigentümer war nicht bereit, das Grundstück zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert an das Land Berlin zu verkaufen. Die zuletzt signalisierte Bereitschaft seines Bevollmächtigten, an der Entwicklung unter bestimmten Bedingungen mitzuwirken, macht den Erwerb nicht entbehrlich. Insbesondere aufgrund der auf dem Grundstück erforderlichen Neuordnung und des insoweit nicht auszuschließenden Erfordernisses, das Grundstück ganz oder teilweise zu erwerben, war die Einbeziehung in den Entwicklungsbereich notwendig.

Die drei privaten Grundstücke westlich der vorhandenen Straße Zur Güterbahn (vgl. Abb. 18, Nr. 9, 10, 11) sind allein wegen ihrer zentralen Lage in den städtebaulichen Entwicklungsbereich einzubeziehen. Darüber hinaus sind auf den zwei privaten Grundstücken an der Straße Zur Güterbahn / am Brandenburgplatz die Quartiersversorgung einschließlich einer Mobilitätsstation mit Quartiersgarage sowie höherwertige gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Dieser Planung stehen die Eigentümerin und der Eigentümer ablehnend gegenüber, zumal insbesondere die Quartiersgarage mit öffentlichen Nutzungen eine wirtschaftliche Grundstücksentwicklung deutlich erschweren würde. Das Erwerbsangebot des Landes Berlin zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert haben die Eigentümerin und der Eigentümer abgelehnt.

Die Einbeziehung des westlich angrenzenden Gewerbegrundstückes rechtfertigt auch, dass hier die Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsziele in Verbindung mit einer verträglichen Einbindung unmittelbar neben dem künftigen Wohngebiet und öffentlichen Nutzungen gesichert werden muss.

Schließlich ist die Einbeziehung von weiteren kleinteiligen privaten Grundstücksflächen in den Randbereichen des Untersuchungsgebietes sowohl im Norden (Wohngrundstücke westlich des ehemaligen Gaswerks) als auch im Süden (Gewerbegrundstücke südlich Seelenbinderstraße) für voraussichtlich hier erforderliche Maßnahmen (Grundstücksneuordnung, Betriebsverlagerung) erforderlich.

Demgegenüber erforderte das Wohl der Allgemeinheit die Einbeziehung folgender Teilbereiche in den räumlichen Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme (vgl. Abb. 29).

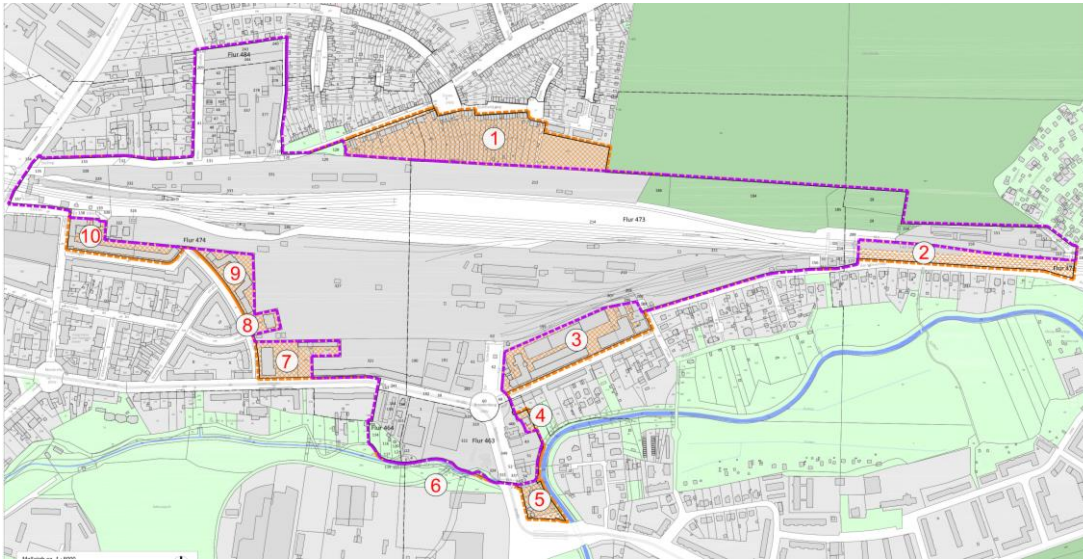


Abb. 29: Grundstücksflächen, die nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden (UrbanPlan 2020)

Die denkmalgeschützte Siedlung Elsengrund (1) wird nicht Bestandteil des künftigen Entwicklungsbereiches. Auf den dortigen Grundstücken ließe sich aufgrund der angrenzenden, überwiegend aus Ein- bis Zweifamilienhäusern bestehenden Bebauung, die zudem (einschließlich der Gärten) unter Denkmalschutz stehen, eine nur verhältnismäßig kleine Fläche überbauen und dies auch nur mit verhältnismäßig geringer Dichte. So weisen die Gebäude am Elsengrund selbst maximal zwei Vollgeschosse zuzüglich eines Dachgeschosses auf. Die entstehende Bebauung hätte insoweit den denkmalrechtlichen Umgebungsschutz zu berücksichtigen und müsste schon insoweit Rücksicht auf die vorhandene geringe Dichte nehmen. Nach ersten Schätzungen könnten daher hier lediglich rund 80 bis 90 Wohnungen entstehen, was den mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme verbundenen Eingriff in das Eigentumsgrundrecht der betroffenen Grundstückseigentümer nicht erfordert.

Weiterhin nicht einbezogen werden die Bahnflächen im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes bis auf einen Teilbereich um den S-Bahnhof Hirschgarten (2). Wie sich im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung ergeben hat, sind diese Flächen weiterhin bahnbetriebsnotwendig, können also von Bahnbetriebszwecken absehbar nicht freigestellt werden, so dass sie einer Bauleitplanung durch das Land Berlin gemäß § 38 BauGB (weiterhin) nicht zugänglich sind. Maßnahmen des geplanten Ausbaus des S-Bahnhofs Hirschgarten - insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit - sollen unmittelbar auf den bahnbetriebsnotwendigen Flächen durch die Deutsche Bahn AG durchgeführt werden.

Das große Gewerbegrundstück im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes (3) wird – mit Ausnahme einer Teilfläche, die für die Arrondierung der künftigen öffentlichen Erschließung erforderlich ist - ebenfalls nicht in den Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme einbezogen. Nach dem Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen reichen insoweit die zur Verfügung stehenden Mittel des allgemeinen Städtebaurechts, insbesondere in Gestalt der verbindlichen Bauleitplanung, aus, die angestrebte Entwicklung dieses Teilbereiches sicherzustellen.

Für das Wohngrundstück östlich der Bellevuestraße (4) sind ebenfalls keine Maßnahmen nach den § 165 ff. BauGB erforderlich. Grundsätzlich kann die Nutzung des Grundstücks in

der bisherigen Art und Weise fortgeführt werden. Ob es insoweit bauleitplanerischer Maßnahmen bedarf, war im Rahmen dieser Untersuchung noch nicht zu entscheiden.

Nicht Bestandteil des Entwicklungsbereichs wird ist das Kleinsiedlungs-/Wohngrundstück östlich der Bellevuestraße (5). Hier soll der Bestand erhalten und gegebenenfalls durch eine entsprechende Bauleitplanung langfristig gesichert werden. Ein Neuordnungsbedarf besteht nicht.

Außerhalb des Entwicklungsbereichs verbleibt zudem ein schmaler Grundstückstreifen zwischen den Gewerbegrundstücken und der Alten Erpe (6). Dieser ist im südlich angrenzenden Bebauungsplan als Ausgleichsfläche vorgesehen und wurde ebenfalls nicht einbezogen.

Das bisher durch einen Einzelhandel sowie mehrere Gewerbebetriebe genutzte Grundstück an der Seelenbinder Straße (7) wurde vor kurzem durch eine Gesellschaft erworben, an der eine landeseigene Wohnungsgesellschaft maßgeblich beteiligt ist. Die neue Eigentümerin hat sich durch notariellen städtebaulichen Vertrag mit dem Land Berlin zur freiwilligen Entwicklung des Grundstücks entsprechend den Zielen und Zwecken der Entwicklung sowie zur unentgeltlichen Abtretung der für die Entwicklung erforderlichen (Erschließungs-) Flächen verpflichtet. Der Vertrag stellt die Eigentümerin im Wesentlichen so, als wäre das Grundstück Bestandteil der Entwicklungsmaßnahme. Dies gilt insbesondere für die Beteiligung an der Finanzierung der Ordnungsmaßnahmen etc.. Die Notwendigkeit der Einbeziehung des Grundstücks in den Entwicklungsbereich bestand daher nicht.

Das Vattenfall Umspannwerk (8) soll in seinem Bestand gesichert werden. Eine Entwicklung ist nicht vorgesehen, so dass auch dieses Grundstück nicht in den räumlichen Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme einbezogen wurde.

Die Wohngrundstücke an der Gelnitzstraße (9) sollen hinsichtlich ihrer Nutzung im Bestand erhalten und gegebenenfalls langfristig durch die Aufstellung von Bebauungsplänen gesichert werden. Die Einbeziehung in die städtebauliche Entwicklung als Anpassungsgebiet gemäß § 170 BauGB bzw. als Ersatz- und Ergänzungsgebiet gemäß § 169 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 142 Abs. 2 BauGB wurde erwogen, hat sich jedoch als nicht erforderlich herausgestellt.

Eine weitere Teilfläche, die nicht in den städtebaulichen Entwicklungsbereich einbezogen wurde, befindet sich im Westen des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen. Es handelt sich um die Grundstücke an der Thürnagelstraße (10), die bereits mit Wohn- und Geschäftshäusern bebaut sind. Auch hier soll der Bestand erhalten und gegebenenfalls planerisch gesichert werden. Anpassungsmaßnahmen, die eine Einbeziehung erforderlich machen würden, sind nicht ersichtlich.

## **10 Kosten- und Finanzierungsübersicht**

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) bildet die Grundlage für eine geordnete und zielgerichtete Durchführung der Gesamtmaßnahme. Sie gibt Aufschluss über die finanzielle Durchführbarkeit der Entwicklungsmaßnahme und damit über die einheitliche Vorbereitung und zügige Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Entwicklungsbereich. Gleichzeitig ist die KoFi ein strategisches Planungs-, Steuerungs- und Kontrollinstrument zur Koordination von Investitionen während der gesamten Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme.

Die KoFi ist entsprechend dem jeweiligen Stand der Planung und Durchführung und unter Berücksichtigung der ggf. erforderlichen Preisanpassungen regelmäßig (i.d.R. jährlich) fortzuschreiben und zu konkretisieren.

## 10.1 Grundlagen der Kosten- und Finanzierungsplanung

Die von § 165 BauGB geforderte Gewährleistung der zügigen Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme setzt voraus, dass die Finanzierung der Maßnahme sichergestellt ist. Grundlage der Prognose bildet eine vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht.

Die KoFi umfasst eine Kostenübersicht für die Ausgaben und eine Finanzierungsübersicht für die Einnahmeseite. Die geschätzten Kosten für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme werden in der tabellarischen Übersicht (vgl. Kapitel 10.6) in Anlehnung an die im Baugesetzbuch dargestellten Anforderungen in Kostenpositionen aufgegliedert.

### Ausgaben

Die Kostenermittlung der Gesamtmaßnahme ergibt sich aus dem in Kapitel 8 dargestellten Rahmenkonzept sowie den damit verbundenen Maßnahmen. Die Kosten wurden in Zusammenarbeit mit den Fachbehörden und unter Einbeziehung der beteiligten Planungs- und Ingenieurbüros auf der Grundlage von Erfahrungswerten sowie gutachterlich ermittelten Orientierungswerten als grobe Schätzkosten ermittelt. Pauschal werden für alle Bauleistungen steigende Baukosten über die Laufzeit orientiert am Baupreisindex (3 % p. a. bzw. gemittelt 30 % der Baukosten ab 2024) sowie für alle Maßnahmen 15 % für Unvorhergesehenes budgetiert.

Der Beginn der einzelnen Maßnahmen und die Dauer orientieren sich an dem Zeit-Maßnahmen-Plan (ZMP, vgl. Kapitel 10.2), der wiederum auf den vorgesehenen Realisierungsstufen (vgl. Kapitel 8) basiert. Die Kostenpositionen werden zeitlich auf Grundlage der Realisierungsstufen der Gesamtmaßnahme aufgegliedert.

In der komprimierten tabellarischen Übersicht der KoFi (vgl. Kapitel 10.6) sind die im Detail erfassten Einzelkosten aggregiert dargestellt. Dabei wird unterschieden zwischen den Maßnahmenkosten, die unmittelbar durch die Realisierung des geplanten Neubauquartiers entstehen (der Maßnahme zuzurechnende Kosten), und Kosten, die vornehmlich durch übergeordnete Bedarfe induziert, aber innerhalb des Gebiets umgesetzt werden (der Maßnahme nicht zuzurechnende Kosten). Diese Unterscheidung erlaubt die Aufschlüsselung in Ausgaben, die in die Bilanz der Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden sollen, sowie in Ausgaben, die durch unterschiedliche Vorhabenträger im Rahmen ihrer übergeordneten Aufgabenerfüllung vollständig oder anteilig finanziert werden.

Bedeutsame Kostengrößen der Gesamtmaßnahme sind der Grundstückserwerb einschließlich des Zwischenerwerbs von Grundstücken, die im Rahmen der Gesamtmaßnahme schrittweise wieder an private Bauherren und Wohnungsbauunternehmen veräußert werden. Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass der überwiegende Anteil der privaten Grundstücke wegen der komplexen Anforderungen zunächst vom Land Berlin erworben und für die bauliche Entwicklung vorbereitet wird.

### Einnahmen

Nach Durchführung aller erforderlichen Ordnungsmaßnahmen veräußert die Gemeinde die vermarktungsfähigen Grundstücke zum Endwert gemäß § 169 Abs. 8 BauGB (Bodenwert, der sich durch die rechtliche und tatsächliche Neuordnung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches ergibt). Die Preisdifferenz zwischen dem gesetzlich vorgesehenen Ankauf der im Entwicklungsbereich gelegenen privaten Grundstücke zum Anfangswert (Bodenwert, der sich für die Grundstücke ergeben würde, wenn eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme weder beabsichtigt noch durchgeführt worden wäre) und dem

Verkauf zum Endwert bildet eine der wesentlichen Finanzierungsquellen für die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Soweit es nicht zum Zwischenerwerb von privaten Grundstücken kommt, weil im Einzelfall bisherige Grundstückseigentümer gemäß den Zielen der Entwicklungsmaßnahme mitwirkungsbereit sind, wird die rechnerische Differenz zwischen dem Anfangs- und Endwert der betreffenden Grundstücke als Ausgleichsbetrag erhoben (§ 169 Abs. 1 i. V. m. § 154 Abs. 1 BauGB).

### Defizit

Die Bilanzierung der voraussichtlichen entwicklungsbedingten (der Maßnahme zuzuordnenden) Ausgaben und Einnahmen ergibt einen negativen Saldo, der durch den Haushalt des Landes Berlin auszugleichen ist.

Diesem Defizit stehen dauerhaft zu erwartende stadtwirtschaftliche Effekte gegenüber, die zusätzliche Einnahmen für den Landeshaushalt induzieren.

## 10.2 Zeit- / Maßnahmenplan

Nr. *	Maßnahmen	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2031	2032	2033	2034
1.	Vorbereitung, Fortschreibung und Abschluss																
1.1	Vorbereitung bis Festsetzung: Vorbereitende Untersuchungen	Abschluss															
1.2	Weitere Vorbereitung: Städtebauliche Planungen, Bebauungspläne, Wettbewerbe, Fachgutachten / Fachplanungen, Vermessung																
	Rechtsberatung																
1.3	Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme																
2.	Ordnungsmaßnahmen und Grunderwerb																
2.1	Erwerb / Zwischenerwerb von Grundstücken																
2.2	Umzug von Bewohnern und Betrieben (Betriebsverlagerungen)																
2.3	Freilegung von Grundstücken (Altlastensanierung, Gebäudeabriss)																
2.4	Herstellung / Änderung von Erschließungsmaßnahmen																
2.5	Herstellung / Änderung von öffentlichen Grünanlagen, Spielplätzen																
2.6	Eingriffe in Natur und Landschaft / Arten- und Biotopschutz																
2.7	Herstellung und Änderung im ÖPNV-Netz																
2.8	Grundstücksbewirtschaftung und Vermarktung																
3.	Baumaßnahmen																
3.1	Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (Schulen, Kitas)																
3.2	Sonstige Baumaßnahmen (Lärmschutz, Spundwand, Kultur)																
4.	Aufgabenerfüllung für Berlin - Planung und Umsetzung																
4.1	Treuhandvermögen und Ordnungsmaßnahmen																
4.2	Planung und Projektsteuerung einschließlich Beteiligungsverfahren																
5.	Veräußerung der Grundstücke / Abwendungsvereinbarungen																

\* Die Nummerierung entspricht mit Ausnahme von Nr. 5 (Veräußerung der Grundstücke / Abwendungsvereinbarungen) den Positionen der KoFi

Tabelle 4: Übersicht Zeit- und Maßnahmenplan (ZMP) städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, Stand 2019

Die einzelnen Maßnahmen der Planung und Umsetzung, die für die zügige Durchführung der zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderlich sind, sollen als Gesamtprojekt zeitlich und fachlich koordiniert sowie wirtschaftlich aufeinander abgestimmt werden. Der vorliegende Zeit- und Maßnahmenplan (ZMP) bildet als eine grobe Orientierung und in Anlehnung an die Gliederung der KoFi die Zeitschienen für die aggregierten Maßnahmenpakete ab (vgl. Kapitel 10.3):

1. Vorbereitung, Fortschreibung und Abschluss der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durch städtebauliche Planungen, Bebauungsplanverfahren, Wettbewerbe, Fachgutachten und Fachplanungen sowie Vermessung für Umsetzungsplanungen und Rechtsberatung. Der „Abschluss“ der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist für die letzten zwei Jahre dargestellt.
2. Ordnungsmaßnahmen und Grunderwerb, wobei der Grunderwerb als bedeutende Maßnahme am Anfang der Zeitplanung steht. Die Freimachung der Grundstücke einschließlich Betriebsverlagerungen und die Herstellung der Erschließungsanlagen sowie die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft erstrecken sich über den zentralen Zeitraum der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.
3. Durchführung der Baumaßnahmen einschließlich der planerischen und grundstücksbezogenen Vorleistungen für die geplanten Gemeinbedarfs- und

Folgeeinrichtungen (u.a. Schulen, Kitas). Sonstige erforderliche Baumaßnahmen, die das Land Berlin auf künftig öffentlichen Grundstücken durchführen muss, insbesondere Bau kultureller Einrichtungen, Lärmschutzmaßnahmen und Stützwand am zukünftigen Regionalbahnhof.

4. Aufgabenerfüllung für das Land Berlin, darunter Planung und Umsetzung im Rahmen der Aufgaben des Entwicklungsträgers (Treuhandvermögen, Ordnungsmaßnahmen und Grundstücksgeschäfte) sowie Planungs- und Projektsteuerungsleistungen einschließlich Beteiligungsverfahren über den gesamten Zeitraum der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.
5. Veräußerung der Grundstücke und Abwendungsvereinbarungen, die im Hinblick auf die vorgesehenen Einnahmen im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme frühestens ab 2024 durchgeführt werden.

Der ZMP umfasst den hypothetischen bzw. idealtypischen Ablauf der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme über den Gesamtzeitraum. Er wird im weiteren Verfahren konkretisiert und kontinuierlich (jährlich) fortgeschrieben. Korrespondierend dazu werden auch die potentiellen privaten Baumaßnahmen, die aktuell noch nicht dargestellt werden können, eingearbeitet.

### **10.3 Erläuterung der Kostenarten**

Die Kostenpositionen orientieren sich an den in den §§ 140, 147, 148 i. V. m. § 169 BauGB beschriebenen Aufgaben. Die Kostenübersicht ist in folgende Hauptkostengruppen gegliedert:

#### **1. Vorbereitung, Fortschreibung und Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme**

Dieser Kostengruppe sind die erforderlichen Planungs-, Gutachter- und Steuerungsleistungen von der Vorbereitung bis zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme zugeordnet. Dazu zählen auch die Kosten für Gutachten zur Wertermittlung der Grundstücke, für die Erarbeitung von Bebauungsplänen und Durchführungsverträgen. Die Kostenbilanz umfasst sämtliche städtebauliche, planungsrechtliche, verkehrliche und landschaftsökologische Planungen, die nicht von dem Entwicklungsträger bzw. von dem Planungsdienstleister durch eigenes Personal erbracht werden (siehe dazu Ziffer 4.). Dabei wird unterschieden zwischen den bereits bekannten Kosten der vorbereitenden Untersuchungen und den Kosten der noch zu erbringenden Planungs- und Gutachterleistungen.

#### **2. Ordnungsmaßnahmen und Grunderwerb (§ 147 i. V. m. § 169 BauGB)**

##### ***Bodenordnung und Grunderwerb***

Die Kosten für die notwendigen Bodenordnungsmaßnahmen sowie den Grunderwerb gehören zu den größten Positionen dieser Kostengruppe.

Bei den Grunderwerbskosten für den Ankauf der privaten Grundstücke sind die Abzüge von Wertminderungen auf Basis der vorliegenden gutachterlichen Ergebnisse zu Boden- und Altlastenuntersuchungen für die drei großen Grundstücke im Eigentum der BSR, des BEV und der privaten Eigentümerin nördlich des Stellingdamms weitgehend berücksichtigt. Sie umfassen insbesondere die Kosten für den Abriss von Gebäuden sowie für die Beseitigung von Bodenverunreinigungen und Altlasten. Die geschätzten grundstücksbedingten Freilegungskosten können sich im Rahmen der anstehenden Verkaufsverhandlungen durch ggf. erforderliche vertiefte Untersuchungen zwar noch ändern, es wird aber davon ausgegangen, dass es bei den angesetzten Größenordnungen bleibt.



### **Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern und Betrieben**

Im Rahmen der geplanten Gebietsentwicklung ist ein Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern nicht erforderlich. Dagegen sind Betriebsverlagerungen im Zuge der städtebaulichen Neuordnung der gegenwärtig gewerblich genutzten Teilbereiche im südlichen Teil des Entwicklungsbereichs vorgesehen. Die für die Betriebsunterbrechung und räumliche Verlagerung von Gewerbebetrieben anfallenden Kosten sind durch die Entwicklungsmaßnahme zu finanzieren und entsprechend in die Kostenermittlung einzubeziehen.

### **Freilegung von Grundstücken**

Zu den Kosten für die Freilegung von Grundstücken zählen der Abriss nicht mehr nutzbarer Gebäude (-reste), die Altlastensanierung und die geplante Geländemodellierung. Letztere umfasst die Abtragung von Aufschüttungen und die Auffüllung von Bodensenken auf dem gesamten ehemaligen Güterbahnhofsareal (vgl. Kapitel 4.10).

### **Erschließungsanlagen**

Die größte Einzelposition dieser Kostengruppe fällt auf die Erstellung des öffentlichen Verkehrs- und Versorgungsnetzes für das Entwicklungsgebiet.

Der Kostenaufwand für das gesamte interne öffentliche Straßen- und Wegenetz wird den gebietsbezogenen Kosten für Erschließungsmaßnahmen zugeordnet. Die Kosten für die Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich der Bahntrassenquerung werden aus den entsprechenden Fachkapiteln von SenUVK finanziert. Wegen des Erschließungsanteils werden ca. 20 % der Entwicklungsmaßnahme angerechnet.

Die Kosten für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes – insbesondere Fahrradabstellanlagen und Mobilitätsstationen – sind, soweit sie von der öffentlichen Hand bereitzustellen sind, mit einem pauschalen Kostenansatz erfasst.

### **Parkflächen und Grünanlagen**

In diese Kostenposition ist neben der Erstellung von Parkflächen und Grünanlagen auch die Umsetzung aller im öffentlichen Raum erforderlichen Maßnahmen der geplanten Regenwasserbewirtschaftung einbezogen. Dazu gehört ebenfalls die Finanzierung der Grünanlagen und Freiflächen im Entwicklungsgebiet, die zum Teil übergeordneten Charakter haben bzw. auch der Versorgung der angrenzenden Quartiere dienen, wie die geplanten, übergeordneten Grünverbindungen beiderseits der Bahntrassen und der Stadtteilpark.

### **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die Kosten aller durch die Gebietsentwicklung induzierten ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Entwicklungsbereichs werden zusammen in die Kostenschätzung eingestellt. Dabei sind die erforderlichen Pflegeaufwendungen für einen Zeitraum von 15 Jahren budgetiert.

Die Pflegeaufwendungen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen sind gemäß den naturschutzrechtlichen Vorgaben über einen Zeitraum von 25 Jahren anzusetzen. In die KoFi werden jedoch nur die Kosten für den 15-jährigen Durchführungszeitraum der Entwicklungsmaßnahme eingestellt. Nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme sind die Kosten für den Zeitraum von weiteren 10 Jahren vom Land Berlin zu finanzieren und entsprechend vorzuhalten. Diese werden gemäß dem vorliegenden Untersuchungsstand rund 3 Mio. € betragen.

### **ÖPNV-Netz**

Anpassungsmaßnahmen im Straßennetz und die Einrichtung neuer Haltestellen für den ÖPNV werden den Kosten der Entwicklungsmaßnahme anteilig zugerechnet, soweit sie sich auf den künftigen Entwicklungsbereich beziehen. Maßnahmen im Rahmen der Ostumfahrung Bahnhofstraße werden mit einem Anteil von 80 % als übergeordnete Kosten bilanziert.

### **Grundstücksbewirtschaftung und -vermarktung**

Bis zur Veräußerung der einzelnen Grundstücke durch das Land Berlin fallen Bewirtschaftungskosten für die jeweiligen Grundstücke an, die ebenfalls in dieser Kostengruppe bilanziert werden.

Für die Grundstücke, die das Land Berlin nach Herstellung der Bebaubarkeit wieder veräußern muss, werden unterschiedliche Verfahren durchzuführen sein. Die insoweit anfallenden Kosten sind mit einem Pauschalansatz in die Kostenübersicht eingestellt.

### **3. Baumaßnahmen (§ 148 i. V. m. § 169 BauGB)**

#### ***Gemeinbedarfseinrichtungen und öffentlicher Raum***

Zu dieser Kostengruppe zählen im Wesentlichen die Gesamtkosten für den Neubau sowie für die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden für öffentliche Zwecke.

Dabei wird unterschieden zwischen Kosten, die – durch übergeordnete Bedarfe ausgelöst – nicht der Maßnahme zuzuordnen sind, aber innerhalb des Untersuchungsgebietes umgesetzt werden sollen, und Kosten, die unmittelbar durch die Realisierung des geplanten Neubauquartiers entstehen.

Die über einen pauschalen Kostenansatz pro Schulplatz geschätzten Baukosten werden für die zwei Grundschulen und die weiterführende Schule (ISS) über andere Haushaltstitel des Landes Berlin finanziert. Wegen des gebietsbezogenen Bedarfs werden ca. 20 % der Kosten für die zwei Grundschulen auf die Entwicklungsmaßnahme angerechnet.

Die Kosten für drei Kitas mit insgesamt ca. 160 Plätzen sind der Entwicklungsmaßnahme zugeordnet.

Darüber hinaus werden Mittel für gebietsbezogene soziale und kulturelle Gemeinbedarfseinrichtungen sowie für Spiel- und Sporteinrichtungen in die KoFi eingestellt.

#### **Sonstige Baumaßnahmen**

Als sonstige Baumaßnahmen werden die Aufwendungen für den städtebaulichen Lärmschutz sowohl an den Hauptverkehrsstrassen entlang der Bahngleise als auch an der Ostumfahrung Bahnhofstraße bilanziert. Dazu gehört die Erstellung gebäudehoher verglaster Lärmschutzwände in den Baulücken zwischen den dort geplanten Gebäuden. Hier ist im weiteren Verfahren ggf. ein Beitrag der Deutschen Bahn AG an den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für die zukünftige Wohnbebauung einzustellen. Die Höhe des Betrags bzw. der Art der von der Bahn zu finanzierenden Lärmschutzmaßnahmen wird im Planfeststellungsverfahren geklärt. Zu dieser Kostengruppe gehören außerdem ergänzende Lärmschutzmaßnahmen unmittelbar entlang der Bahntrasse.

Zu den sonstigen Maßnahmen gehören des Weiteren die Errichtung einer Stütz- bzw. Spundwand entlang der Nordseite der Bahntrasse im Bereich des Bahnhofs Köpenick. Sie wird erforderlich, um die dortige Aufschüttung abzutragen und die Flächen für den Ausbau des Stellingdamms und darüber hinaus als Baugrundstück nutzen zu können.

#### **4. Aufgabenerfüllung für Berlin**

Dieser Kostenposition sind die gesamten Steuerungs-, Planungs- und Dienstleistungen sowie die Vorbereitung der Umsetzung im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme zugeordnet. Sie werden gemeinsam von dem Entwicklungsträger und dem Planungsdienstleister über einen Zeitraum von 15 Jahren (zzgl. 1 – 2 Jahre Abschluss / Abrechnung der Gesamtmaßnahme) erbracht.

#### **5. (Zwischen)Finanzierung**

Die Durchführung der Gesamtmaßnahme ist nicht kostendeckend. Aus der vorliegenden Kosten- und Finanzierungsplanung ergibt sich ein Defizit für die der Entwicklungsmaßnahme zuzurechnenden Kosten in Höhe von ca. 144 Mio. €, das durch den Berliner Landeshaushalt auszugleichen ist.

Darüber hinaus ist eine Zwischenfinanzierung der anfallenden Kosten in Höhe von bis zu ca. 40 Mio. € durch den Berliner Landeshaushalt erforderlich, bis schrittweise deren Refinanzierung durch Grundstücksverkäufe und zu einem geringen Anteil durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen möglich ist. Weder für den Ausgleich aus dem Landeshaushalt noch für die Zwischenfinanzierung sollen Mittel von Finanzinstituten in Anspruch genommen werden.

#### **6. Sonstiges**

Für alle Maßnahmen werden unvorhergesehene Kosten in einer Größenordnung von 15 % in die KoFi eingestellt. Die Baunebenkosten sind prinzipiell in den Kostenpositionen für Baumaßnahmen enthalten. Angesichts der Länge des Realisierungszeitraums bestehen aufgrund der gegenwärtig drastisch steigenden Kosten für alle Bauleistungen in der Region Berlin kalkulatorische Risiken. Sie werden in der vorläufigen KoFi über die Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme orientiert am Baupreisindex Berlin mit 3 % p.a. angesetzt (ausgenommen sind die Kostenpositionen 1.1 und 2.1). Die zukünftigen Entwicklungen der Kosten für Bauleistungen können jedoch derzeit nicht prognostiziert werden.

### **10.4 Ermittlung der Bodenwerte**

Für die Vorbereitung und Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist die entwicklungsbedingte Bodenwerterhöhung zu ermitteln. Denn die durch die Entwicklung ausgelösten planungs- und maßnahmenbedingten Bodenwertsteigerungen müssen zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme herangezogen und deshalb von den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern abgeschöpft werden.

Bei den zu ermittelnden Werten handelt es sich um Verkehrswerte gemäß § 194 BauGB, die sich nur auf den Bodenwert (ohne etwaige Wertminderungen z. B. durch Altlasten oder Wertsteigerungen etwa durch Gebäudevermietung) beziehen und für jedes Grundstück festzustellen sind.

Entsprechend sind für die Ermittlung der Anfangswerte die Bodenwertqualitäten ohne Aussicht auf Entwicklung, also bevor die geplante Entwicklung bzw. die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen öffentlich bekannt gemacht wird, und für die Endwerte die tatsächliche und rechtliche Neuordnung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches zu Grunde zu legen.

Das in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen für Immobilienwerte zuständige Referat hat die Anfangs- und Endwerte in dem Gebiet der vorbereitenden

Untersuchungen im Rahmen von zwei Gutachten<sup>78</sup> ermittelt; dabei wurden die Werte nicht grundstücksbezogen, sondern für die Anfangswerte nach Wertzonen, die anhand wertbeeinflussender Gegebenheiten und Eigenschaften abgegrenzt wurden, eingeschätzt. Für die prognostizierten Endwerte wurden die Wertzonen auf Basis der Baufelder des Strukturkonzepts abgegrenzt.

Qualitätsstichtag für die Anfangswertermittlung ist der Tag vor Bekanntmachung des Beginns der vorbereitenden Untersuchung nach § 165 Abs. 4 BauGB und damit der 21. April 2016.

Die vorliegenden Ergebnisse stellen einen zentralen Bestandteil der KoFi dar: Sie sind Basis der angenommenen Werte für die erforderlichen Grundstücksankäufe auf der Ausgabenseite und für die prognostizierten Einnahmen für die Grundstücksverkäufe und Ausgleichsbeträge.

In dem Gutachten über die zonalen Anfangswerte dienen die Bodenwerte im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung sowohl der umfassenden Prüfung der stadtwirtschaftlichen Faktoren als auch der Folgen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, insbesondere durch den vorgesehenen Ankauf der meisten Grundstücke.

Das Gutachten stellt zugleich die Grundlage einer vorläufigen Verkehrswertermittlung für Kaufangebote dar. Diese sind den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen im Rahmen der Abfrage der Mitwirkungsbereitschaft an einer Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB vom Land Berlin unterbreitet worden (vgl. Kapitel 9.9). Darüber hinaus sollten die zonalen Anfangswerte einer Verkehrswertermittlung im Zusammenhang mit der ggf. erforderlichen Wahrnehmung von Vorkaufsrechten durch das Land Berlin zu Grunde gelegt werden.

Die frühzeitige Dokumentation der Grundstücksqualitäten im Rahmen des Gutachtens zu den entwicklungsunbeeinflussten Anfangswerten wird zugleich Basis einer späteren Ermittlung von entwicklungsunbeeinflussten Grundstücksankaufswerten. Diese Werte sind im Laufe des Verfahrens fortzuschreiben und an die konjunkturelle Wertentwicklung anzupassen.

Das Gutachten über die prognostizierten Endwerte nach Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme<sup>79</sup> bezieht sich auf die gemäß dem Strukturkonzept dargelegten Entwicklungsziele der Gesamtmaßnahme.

Die aus beiden Gutachten resultierenden Ergebnisse der zonalen Anfangs- und Endwerte sind Bestandteil der Einschätzung, dass eine wesentliche entwicklungsbedingte Bodenwertsteigerung in dem geplanten Entwicklungsgebiet erwartet werden kann.

Die Gutachten liefern des Weiteren die Basis für die Abschätzung der Ausgleichsbeträge nach § 166 Abs. 3 Satz 4 BauGB, die sich aus der Bodenwertsteigerung durch die Entwicklungsmaßnahme voraussichtlich ergeben werden.

## 10.5 Finanzierung der Planungs-, Vorbereitungs- und Durchführungskosten

Gemäß § 149 in Verbindung mit § 169 Abs. 1 BauGB hat das Land Berlin nach dem erreichten Stand der Planung neben der Kostenübersicht die Überlegungen zur Deckung der

---

78 vgl. Aedvice 2017: im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - III E: Wertgutachten zur Ermittlung von entwicklungsunbeeinflussten Bodenwerten (zonale Anfangswerte), Berlin – Treptow-Köpenick, ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Berlin August 2017.; Aedvice (2018) im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - III E: Prognose der zonalen Endwerte, Berlin – Treptow-Köpenick, ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Berlin August 2018

79 Aedvice (2018) im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - III E: Prognose der zonalen Endwerte, Berlin – Treptow-Köpenick, ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Berlin August 2018

Kosten für die Gesamtmaßnahme darzulegen. Dabei ist auch zu erläutern, wieweit ggf. andere öffentliche Träger an deren Finanzierung mitwirken.

Zu den Einnahmen zählen zum einen zweckgebundene Einnahmen (Grundstücksverkäufe und Ausgleichsbeträge) und zum anderen zweckgebundene Mittel aus öffentlichen Haushalten (Landeshaushalt, Finanzhilfen der EU und des Bundes).

## **1. Zweckgebundene Einnahmen**

### ***Grundstücksverkäufe und Ausgleichsbeträge***

Die Abschätzung der Erlöserwartungen durch Grundstücksverkäufe und die Erhebung von Ausgleichsbeträgen erfolgt für die künftig privaten Bauflächen auf Basis von Art und Maß der baulichen Nutzung (GRZ und GFZ). Diese Angaben können dem Strukturkonzept in Verbindung mit dem städtebaulichen Konzept entnommen werden. Das o. g. Gutachten zur Ermittlung der zonalen Anfangs- und prognostizierten Endwerte kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der nach derzeitigem Untersuchungsstand bekannten Wertabschläge für die grundstücksbedingte Altlastensanierung / Bodenentsorgung und den Gebäudeabriss sowie der teilweise ermittelten Zuschläge für Ertragswerte ein Planungsmehrwert in einer Größenordnung von rund 131,4 Mio. € zu erwarten ist. Die erzielbaren Ausgleichsbeträge machen dabei nur einen sehr geringen Anteil aus.

In der vorliegenden KoFi sind die Einnahmen aus der Veräußerung von landeseigenen Grundstücken noch ausgehend von Verkäufen zum Endwert dargestellt. Allerdings besteht die stadtentwicklungspolitische Vorgabe, dass landeseigene Grundstücke vorrangig nur noch als Erbbaurecht übertragen werden dürfen. Dies hat zur Konsequenz, dass die Einnahmen erst über mehrere Jahrzehnte zurückfließen werden. Eine entsprechende Berechnung wird in den aufzustellenden Wirtschaftsplan einfließen und fortgeschrieben. Gemäß § 169 Abs. 6 S. 3 i. V. m. § 89 Abs. 4 BauGB ist die Bestellung eines Erbbaurechts eine Veräußerung gemäß § 169 Abs. 6 BauGB.

## **2. Andere zweckgebundene Mittel aus öffentlichen Haushalten**

Mit Beginn der Entwicklungsmaßnahme sowie im gesamten zu erwartenden Realisierungszeitraum wird geprüft, ob Fördermittel seitens der EU und des Bundes sowie weitere Finanzierungsquellen für die Finanzierung der Maßnahmen eingesetzt werden können. Da zurzeit entsprechende Einnahmen nicht sicher prognostiziert werden können, sind sie in der KoFi nicht berücksichtigt.

## **10.6 Kosten- und Finanzierungsplan**

Auf der Basis der überschlägigen Kosten- und Finanzierungsübersicht wurden die Ausgaben, die Einnahmen und die Finanzierung als Folge der Umsetzung der Maßnahme ermittelt und zueinander in Bezug gesetzt.

Hierbei stehen den prognostizierten Gesamtausgaben in Höhe von ca. 276,4 Mio. € bis zum Abschluss der Entwicklungsmaßnahme erwartbare zweckgebundene Einnahmen in Höhe von ca. 131,4 Mio. € gegenüber.

Entsprechend werden zur Ausfinanzierung der Gesamtmaßnahme nach Abschluss der förmlich festgelegten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme voraussichtlich Mittel des Landes Berlin in Höhe von ca. 145 Mio. € erforderlich.

Der aggregierten Darstellung von Ausgaben und Einnahmen in den nachfolgenden Tabellen liegen detaillierte Aufschlüsselungen der einzelnen Positionen zugrunde.

Maßnahme / Erläuterung	Geschätzter Kostenrahmen Gesamt in Tsd €	Finanzplanung							geschätzter Kostenrahmen		
		bis 31.12.2018*							Kosten ab 2024	Der Maßnahme zuzurechnen	Nicht der Maßnahme zuzurechnen
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	Der Maßnahme zuzurechnen			
<b>1 Vorbereitung, Fortschreibung und Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (bis zur förmlichen Festlegung)</b>	<b>14.690 €</b>	<b>2.100 €</b>	<b>2.700 €</b>	<b>2.700 €</b>	<b>2.700 €</b>	<b>2.300 €</b>	<b>1.590 €</b>	<b>14.690 €</b>	<b>0 €</b>		
1.1 Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (bis zur förmlichen Festlegung)	2.100 €	2.100 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.100 €	0 €		
1.2 Weitere Vorbereitung (ab förmlicher Festlegung)	12.390 €	0 €	2.700 €	2.700 €	2.700 €	2.300 €	1.390 €	12.390 €	0 €		
1.3 Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme	200 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	200 €	200 €	0 €		
<b>2 Ordnungsmaßnahmen / Grundwerb</b>	<b>155.820 €</b>	<b>0 €</b>	<b>29.230 €</b>	<b>10.410 €</b>	<b>10.430 €</b>	<b>11.350 €</b>	<b>58.445 €</b>	<b>121.215 €</b>	<b>34.605 €</b>		
2.1 Bodenordnung einschließlich des Erwerbs von Grundstücken	29.405 €	0 €	1.300 €	125 €	0 €	0 €	30 €	29.405 €	0 €		
2.2 Umzug von Bewohnern und Betrieben einschließlich Härtausgleich und Entschädigungen	1.250 €	0 €	500 €	500 €	250 €	0 €	0 €	1.250 €	0 €		
2.3 Freilegung von Grundstücken	29.640 €	0 €	0 €	8.185 €	6.735 €	7.480 €	7.240 €	29.640 €	0 €		
2.4 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	65.780 €	0 €	0 €	180 €	2.130 €	1.830 €	28.935 €	33.075 €	32.705 €		
2.5 Herstellung oder Änderung von Parkflächen- und Grünanlagen, Spielplätzen	9.390 €	0 €	0 €	0 €	105 €	405 €	8.880 €	9.390 €	0 €		
2.6 Eingriffe in Natur und Landschaft/ Arten- und Biotopschutz	11.875 €	0 €	415 €	990 €	575 €	805 €	9.090 €	11.875 €	0 €		
2.7 Herstellung oder Änderung im ÖPNV-Netz	4.600 €	0 €	0 €	0 €	210 €	410 €	2.080 €	2.700 €	1.900 €		
2.8 Ausgaben für Grundstücksbewirtschaftung u. Vermarktung	3.880 €	0 €	50 €	365 €	430 €	425 €	2.190 €	3.880 €	0 €		
<b>3 Baumaßnahmen</b>	<b>143.175 €</b>	<b>0 €</b>	<b>875 €</b>	<b>1.175 €</b>	<b>3.800 €</b>	<b>10.460 €</b>	<b>26.365 €</b>	<b>42.675 €</b>	<b>100.500 €</b>		
3.1 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, öffentlicher Raum *	128.045 €	0 €	500 €	500 €	800 €	8.220 €	17.525 €	27.545 €	100.500 €		
3.2 sonstige Baumaßnahmen	15.130 €	0 €	375 €	675 €	3.000 €	2.240 €	8.840 €	15.130 €	0 €		
<b>4 Aufgabenerfüllung für Berlin</b>	<b>23.140 €</b>	<b>0 €</b>	<b>500 €</b>	<b>1.680 €</b>	<b>1.680 €</b>	<b>1.680 €</b>	<b>15.920 €</b>	<b>23.140 €</b>	<b>0 €</b>		
4.1 Vergütung für Entwicklungsträger	12.705 €	0 €	200 €	500 €	500 €	500 €	10.505 €	12.705 €	0 €		
4.2 sonstige Vergütung Dritter	10.435 €	0 €	300 €	1.180 €	1.180 €	1.180 €	5.415 €	10.435 €	0 €		
<b>5 (Zwischen-)Finanzierung</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>		
<b>Summe</b>	<b>336.825 €</b>	<b>2.100 €</b>	<b>34.485 €</b>	<b>15.965 €</b>	<b>18.610 €</b>	<b>25.790 €</b>	<b>102.320 €</b>	<b>201.720 €</b>	<b>135.105 €</b>		
<b>Unvergesehenes</b>	<b>15%</b>	<b>315 €</b>	<b>5.175 €</b>	<b>2.395 €</b>	<b>2.790 €</b>	<b>3.870 €</b>	<b>15.350 €</b>	<b>30.265 €</b>	<b>20.265 €</b>		
<b>Baukostenindex **</b>	<b>3,0% p.a.</b>	<b>0 €</b>	<b>40 €</b>	<b>450 €</b>	<b>1.640 €</b>	<b>2.570 €</b>	<b>35.290 €</b>	<b>44.440 €</b>	<b>39.410 €</b>		
<b>GESAMT</b>	<b>471.205 €</b>	<b>2.415 €</b>	<b>2.860 €</b>	<b>20.000 €</b>	<b>23.970 €</b>	<b>34.110 €</b>	<b>152.960 €</b>	<b>276.425 €</b>	<b>194.780 €</b>		

\* Kosten für 2016 und 2017 aus Haushaltsstil 18962

\*\* Die Baukosten für die Ostumfahrung Bahnhofstraße (unter Position 2.4) werden von Fachkapiteln für den Straßenbau (GenUVK) übernommen und anteilig gemäß Erschließungsanteil des Entwicklungsgebietes auf die Maßnahme angerechnet. Die Baukosten für die Schulen (ISS, zwei Grundschulen unter Position 3.1) werden ebenfalls aus entsprechenden Fachkapiteln der zuständigen Verwaltungen / Träger getragen. Der aus dem gebietsbezogenen Bedarf ermittelte Anteil an den Grundschulen wird auf die Entwicklungsmaßnahme angerechnet.

\*\*\* Baukostenindex für alle Kostengruppen außer KG 1.1 und KG 2.1; für die zu berücksichtigten Kosten ab 2024 wird überschlägig ein mittlerer Anstieg des Baukostenindex von rd. 30% berücksichtigt.

Alle Kosten sind gerundet. Rundungsbedingte Abweichungen auftreten.

Tabelle 5: Kosten- und Finanzierungsübersicht – Ausgaben (Stand August 2019, UrbanPlan)

	Maßnahme / Erläuterung	Geschätzte Einnahmen durch Maßnahme in Tsd €	Finanzplanung (Verteilung der Einnahmen)							Einnahmen ab 2024
			bis 31.12.2018*	2019	2020	2021	2022	2023		
<b>1</b>	<b>Zweckgebundene Einnahmen</b>	<b>131.415 €</b>	<b>35 €</b>	<b>35 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>70 €</b>	<b>8.210 €</b>	<b>123.065 €</b>
1.1	Ausgleichsbeträge / Ablösebeträge	1.070 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.070 €
1.2	Einnahmen aus Grundstücksverkäufen	129.415 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	8.140 €	121.275 €
1.3	Einnahmen/Zinsen aus der Vergabe von Erbbaurechten	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
1.4	Einnahmen (Überschüsse) Grundstücksbewirtschaftung und sonstige Vermögensgegenstände	930 €	35 €	0 €	0 €	0 €	0 €	70 €	70 €	720 €
1.5	Rückflüsse aus Darlehen Berlins an Dritte (einschließlich Kostenerstattung durch Versorgungsträger)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
1.6	Rückflüsse aus sonstigen Verträgen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
1.7	sonstige zweckgebundene Einnahmen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>2</b>	<b>zweckgebundene Mittel aus öffentlichen Haushalten</b>	<b>145.010 €</b>	<b>2.380 €</b>	<b>2.825 €</b>	<b>40.110 €</b>	<b>20.000 €</b>	<b>23.900 €</b>	<b>25.900 €</b>	<b>29.895 €</b>	
2.1	Eigenmittel Berlins	145.010 €	2.380 €	2.825 €	40.110 €	20.000 €	23.900 €	25.900 €	29.895 €	
2.2	Bundesfinanzhilfen der Städtebauförderung	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.3	Beiträge Dritter zum Ersetzen des gemeindlichen Eigenanteil Berlins	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.4	Finanzhilfen der Europäischen Union	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.5	andere Bundesfinanzhilfen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.6	sonstige zweckgebundene öffentliche Mittel oder Finanzhilfen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>3</b>	<b>Sonstige Einnahmen</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
	<b>GESAMT</b>	<b>276.425 €</b>	<b>2.415 €</b>	<b>2.860 €</b>	<b>40.110 €</b>	<b>20.000 €</b>	<b>23.970 €</b>	<b>34.110 €</b>	<b>152.960 €</b>	

Alle Einnahmen sind gerundet. Rundungsbedingt können Abweichungen auftreten.

Tabelle 6: Kosten- und Finanzierungsübersicht – Einnahmen (Stand August 2019, UrbanPlan)



## 10.7 Sicherung der Finanzierung

Es besteht das Erfordernis, das kalkulatorische Defizit in Höhe von ca. 145 Mio. € durch Haushaltsmittel des Landes Berlin zu finanzieren. Dies hat zur Konsequenz, dass zur Gewährleistung der zügigen Durchführung der Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB bereits mit dem Beschluss über die Rechtsverordnung die Finanzierung dieses Betrages sichergestellt sein muss.

Nach derzeitigem Stand werden die Kosten für den Grunderwerb der für die Entwicklung erforderlichen Grundstücke in Höhe von rund 29,4 Mio. € zu einem Großteil mit rund 21,5 Mio. € (in 2019: rund 1,4 Mio. € und in 2020: 20,1 Mio. €) aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWANA) finanziert.

Die Eckdaten für die langfristige Finanzierung werden durch eine Rahmenverpflichtungsermächtigung über die Gesamtmaßnahme und -laufzeit gesetzt. Entsprechend werden die Mittel in die jeweils zweijährigen Haushaltspläne eingestellt und auf der Basis parlamentarischer Beschlüsse gesichert. Die konkrete Verfügbarkeit der Mittel wird dann über die jährlichen Haushaltsanmeldungen gewährleistet. Grundlagen hierfür sind jährlich aufzustellende Wirtschaftspläne sowie die ebenfalls jährlich fortzuschreibende Kosten- und Finanzierungsübersicht, die die Gesamtlaufzeit der Maßnahme abbildet. Die unterjährige Auszahlung der benötigten Mittel an den treuhänderischen Entwicklungsträger wird quartalsweise auf Abruf stattfinden, so dass keine Finanzierungslücken entstehen.

Die Senatsverwaltung für Finanzen hat unter Bezugnahme auf Erfahrungen aus bereits durchgeführten bzw. noch laufenden Entwicklungsmaßnahmen in Berlin dem dargestellten Verfahren zur Sicherung der Finanzierung zugestimmt.

Die geplanten Maßnahmen sind von großer Bedeutung für die Gesamtstadt. Den gemeinwohlorientierten Zielen der geplanten Entwicklungsmaßnahme stehen umfangreiche Investitionserfordernisse für Ordnungs-, Bau- und Infrastrukturmaßnahmen gegenüber. Sie führen per Saldo zwar maßnahmenbezogen zu einem rechnerischen Defizit, werden gleichzeitig jedoch nachhaltige stadtwirtschaftliche Effekte induzieren. Das öffentliche Interesse, Belange des Allgemeinwohls und die stadtwirtschaftliche Gesamtbetrachtung rechtfertigen diesen Saldo und die Finanzierung eines Teils der erforderlichen Maßnahmen aus dem Landeshaushalt.

Über dem prognostizierten Mittelbedarf aus dem Landeshaushalt in Höhe von ca. 145 Mio. € hinaus werden im Laufe des Verfahrens voraussichtlich temporär Maßnahmen zu finanzieren sein, die erst zu einem späteren Zeitpunkt der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme refinanziert werden.